

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 14 mei 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 2 april 2025 overleg gevoerd met de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 november 2024 inzake vijfde voortgangsbrief over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 478);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 12 december 2024 inzake opleveringstoetsen Theemsweg-tracé (Kamerstuk 33 118, nr. 284);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2025 inzake risicobeschoouwing en handelingsperspectief voor verdachte tunnels naar aanleiding van de calamiteit bij de Prinses Margrietunnel A7 (Kamerstuk 29 296, nr. 55);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2024 inzake aanpak spitsspreiden en -mijden (Kamerstuk 31 305, nr. 483);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2025 inzake eerste halfjaarrapportage 2024 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 24);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 januari 2025 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen 2023 (Kamerstuk 32 252, nr. 68);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 februari 2025 inzake besluit omtrent de verbreding westelijke Houtensebrug binnen het project A27 Houten-Hooipolder (Kamerstuk 36 600-A, nr. 52);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 februari 2025 inzake voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2024 (Kamerstuk 32 404, nr. 126);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 februari 2025 inzake rapport Werkwijzer MKBA bij MIRT (Kamerstuk 36 600-A, nr. 50);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2025 inzake commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid (Kamerstuk 36 600-A, nr. 53);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 maart 2025 inzake kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil (Kamerstuk 31 305, nr. 489);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2025 inzake onderzoek naar bruggen en viaducten in verband met waterstofverbrossing (Kamerstuk 36 600-A, nr. 56);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2025 inzake correctie op commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid (Kamerstuk 36 600-A, nr. 57);
- de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 1 april 2025 inzake gevolgen lagere vergoeding studenten ov-reisproduct (SOV) en taakstelling op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), en de (financiële) situatie NS (Kamerstuk 23 645, nr. 837);
- de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 31 maart 2025 inzake overwogen vervolgstappen Lelylijn en Nedersaksenlijn en masterplan Lelylijn (Kamerstuk 36 600-A, nr. 54).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, Grinwis, Peter de Groot, De Hoop, Pierik en Veltman,

en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Madlener, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, ik wil u hartelijk welkom heten bij dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over strategische bereikbaarheid. Hartelijk welkom. Fijn dat u er bent. Ook hartelijk welkom aan de mensen die dit vanuit een ander zaaltje of op afstand via de livestream volgen. Welkom aan de leden van het kabinet en de leden van de Kamer. We gaan dit debat beginnen met de inbreng van de rapporteur Woningbouw en Mobiliteit. Dat is mevrouw Veltman en ik wil haar graag het woord geven. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u wel, voorzitter. In dit debat over strategische keuzes voor bereikbaarheid wil ik als rapporteur van het programma Woningbouw en Mobiliteit namens de commissie ingaan op de verdeling van de 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouwlocaties uit het huidige regeerprogramma. Daarvoor is het nu een goed moment, voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving, waarin opties voor de verdeling van deze middelen besproken zullen worden.

Voorzitter. In de brief van 21 maart jongstleden schetst de Minister het proces van de inzet van de 2,5 miljard. Vorige week hebben ambtenaren van het ministerie mij hier een toelichting op gegeven, waarvoor mijn dank. De 2,5 miljard zal via het bestaande programma Woningbouw en Mobiliteit binnen het MIRT worden verdeeld over decentrale overheden. Het budget zal gescheiden blijven van het eerdere budget van 7,5 miljard, maar de aansturing en programmabeheersing zullen identiek zijn. Voor de voortgangsrapportages en -evaluaties kan aansluiting gevonden worden bij de bestaande trajecten. Een vraag: betekent dit dat de voortgangsrapportages voor het programma Woningbouw en Mobiliteit voortaan zien op het totale programmabudget voor beide budgetten, dus de oorspronkelijke 7,5 miljard en de 2,5 miljard samen?

De Minister schrijft dat de opzet van de verdeling van de middelen hier onder voorbehoud van de voorjaarsbesluitvorming is. Welke discussie verwacht de Minister in het kader van deze voorjaarsbesluitvorming? Verwacht de Minister een discussie over de hoogte van het budget van 2,5 miljard, of zou dit eerder kunnen gaan over het kasritme waarin de middelen uitgegeven kunnen worden?

Voorzitter. Voor de verdeling van de 2,5 miljard wordt een andere indeling gehanteerd dan voor de eerdere 7,5 miljard. Er worden nu twee soorten bestemmingen gehanteerd in plaats van vier. Dat zijn grootschalige woningbouwlocaties, voor 60% van het budget en dus voor 1,5 miljard, en locaties daarbuiten die op korte termijn ontwikkeld kunnen worden voor 40% van het budget en dus voor circa 1 miljard. Ambtelijk is toegelicht dat er een muur tussen deze budgetten staat, en dat deze gescheiden blijven, zodat deze ook daadwerkelijk beschikbaar blijven voor de genoemde locaties. Dit zou een antwoord kunnen zijn op mijn vraag, bij het notaoverleg MIRT, hoe kan worden voorkomen dat de inzet van de middelen op de korte termijn leidt tot verdringing van cruciale investeringen op de lange termijn. Kan de Minister bevestigen dat er inderdaad

sprake is van strikt gescheiden budgetten voor grootschalige en kleinschalige locaties?

Bij de grootschalige woningbouwlocaties wordt gesproken over zowel bestaande als nieuwe locaties. De bestaande zijn de eerder aangewezen zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Aan welke nieuwe grootschalige woningbouwlocaties wordt er momenteel gedacht? Welk deel van de 1,5 miljard is hiervoor bestemd?

Voor de selectie van maatregelen worden andere afwegingscriteria gebruikt dan voorheen. Bij de kleinere locaties benoemt de Minister enkele, maar niet alle criteria, zoals de snelheid van de woningbouw, het aantal nieuwe woningen en een bijdrage per woning. Ook wordt harder getoetst op realisme en maakbaarheid op korte termijn, en op samenhang met de plannen van Rijkswaterstaat en ProRail. Een compleet overzicht van de afwegings- en toetsingscriteria ontbreekt echter nog. Voor de grootschalige woningbouwlocaties en schaalsprong- en netwerkinvesteringen wordt een geactualiseerd afwegingskader gebruikt gebaseerd op het eerdere afwegingskader voor de 7,5 miljard. Waaruit deze actualisatie bestaat, wordt echter niet duidelijk. Kan de Kamer de nieuwe criteria en geactualiseerde afwegingskaders voor de selectie van maatregelen ontvangen, zoals dat ook is gebeurd voor het eerdere budget?

De precieze inzet van de 2,5 miljard hangt samen met een aantal factoren: het aantal kansrijke aanvragen, analyse binnen IenW, Rijkswaterstaat en ProRail, en de politieke weging daarvan. Kan de Minister toelichten waarop de politieke weging ziet? Welk soort afwegingen verwacht de Minister te moeten maken en hoe wordt de Kamer daarover geïnformeerd?

Voorzitter. Tot slot wil ik de Minister namens de commissie verzoeken om de Kamer in de juni-brief over de voortgang van het MIRT te informeren over de opbrengsten van de bestuurlijke overleggen over deze middelen voor woningbouw en mobiliteit. Dat lijkt ook een goed moment om de Kamer uitgebreider te informeren over de nieuwe en geactualiseerde afwegingskaders voor de selectie van maatregelen, over de koppeling met woningbouw en over de verwachte effecten voor de doelstellingen voor regionale bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, bedrijvigheid, gezondheid en circulariteit.

Voorzitter. Tot zover mijn inbreng als rapporteur Woningbouw en Mobiliteit.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Veltman. Ik kijk naar de Minister om te zien of de beantwoording direct kan plaatsvinden. Dat is het geval. Aan u het woord. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel. Dank aan de rapporteur voor haar inbreng en voor de rol die zij vervult in deze commissie. De Staatssecretaris en ik zullen allebei ingaan op haar vragen. Ik zal zeker ook ingaan op de vragen over de criteria en het afwegingskader. Dat is inderdaad belangrijk en daar zullen ook heel veel mensen op de tribune interesse in hebben. De Staatssecretaris zal ingaan op de voortgangsrapportage en de financiën.

Allereerst was de vraag of ik kan bevestigen dat er inderdaad sprake is van strikt gescheiden budgetten voor grootschalige en kleinschalige locaties. Ja, voorlopig gaan we uit van die scheiding van de budgetten van de grootschalige en kleinschalige locaties om ervoor te zorgen dat alle gemeenten kans maken op een rijksbijdrage. Hierdoor is er voor de grootschalige woningbouwlocaties een ander afwegingskader, maar ook ruimte om een bredere afweging te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van de effecten op de hoofdnetwerken. De precieze verdeling zal afhankelijk zijn van het precieze aantal aanvragen dat we krijgen en de kwaliteit van de plannen. Ik kan u zeggen dat er ontzettend veel interesse wordt

getoond. Ik krijg heel veel vragen van gemeenten, die zeggen: wij zijn er klaar voor en wij willen graag bouwen. Dat vind ik dus zeer hoopvolle signalen.

Aan welke nieuwe grootschalige woningbouwlocaties wordt momenteel gedacht en welk deel van die 1,5 miljard is hiervoor bestemd? Daar kan ik helaas nog niet op vooruitlopen. Dat wordt bepaald in de Nota Ruimte, waaraan we op dit moment de laatste hand leggen. Waarschijnlijk zal er tegen de zomer een aantal locaties worden aangewezen. We reserveren op voorhand nog geen apart deel voor nieuwe locaties. We willen eerst weten om welke locaties het kan gaan en wat de plannen van alle locaties zijn, voordat we kunnen gaan toedelen.

Het antwoord op de vraag of we de nieuwe criteria en geactualiseerde afwegingskaders naar de Kamer kunnen sturen, is ja. Bij de MIRT-brief juni 2025 zal de Kamer dit afwegingskader krijgen. Dat is na het BO Leefomgeving, in de MIRT-brief van juni 2025 dus.

Dan was er de vraag of ik kan toelichten waarop de politieke weging ziet, hoe er afgewogen gaat worden en hoe de Kamer geïnformeerd wordt. Ik verwacht dus dat er veel goede plannen komen, maar het budget is natuurlijk ook wel beperkt, dus er zullen zeker keuzes gemaakt moeten worden. Dat zou bijvoorbeeld spreiding over Nederland kunnen zijn. Dat vindt het kabinet belangrijk. Alle regio's tellen mee. Ik krijg ook echt vragen uit het hele land, van grote en kleine gemeenten, zo van: kunnen wij aanspraak maken op die budgetten? Ik zie dat heel veel gemeentes echt goed bezig zijn om de behoefte aan woningen te vervullen. Dat stemt mij dus heel vrolijk. Als er, mochten we toch komen tot die keuzes, politieke weging nodig is voor uiteindelijke afspraken, dan zal ik de Kamer daarover informeren in de MIRT-brief van het najaar. Maar ik ben zomaar geneigd te zeggen dat ik straks al eerder vragen zal ontvangen van Kamerleden, want het is natuurlijk heel spannend als we veel aanvragen krijgen. We zullen moeten gaan kiezen en de Kamer is daar natuurlijk zeer bij betrokken.

Ik dank de rapporteur voor haar inbreng en voor de rol die zij vervult. Ik heb hier niet de goede tekst. Die is voor de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Het is wel aardig dat u de rapporteur bedankt, hoor. Daar hebben we geen probleem mee.

Minister Madlener:

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ik zal het overnemen van mijn collega, de Minister. Ook van mijn zijde natuurlijk dank aan de rapporteur voor haar inbreng en de rol die zij vervult voor de commissie.

De Minister heeft aangegeven op welk deel van de vragen ik zal ingaan. Dat betreft allereerst de voortgangsrapportage. De vraag was of dit betekent dat de voortgangsrapportages voor het programma Woningbouw en Mobiliteit voortaan zien op het totale programmabudget voor beide budgetten, dus de oorspronkelijke 7,5 miljard en de 2,5 miljard. Het antwoord is ja; wij zijn inderdaad voornemens om jaarlijks één voortgangsrapportage naar de Kamer te sturen die zowel over de 7,5 miljard als over de 2,5 miljard gaat. De eerstvolgende rapportage gaat over 2024. Deze zal dus alleen over de 7,5 miljard gaan, omdat er nog geen afspraken zijn gemaakt over de 2,5 miljard. Beide budgetten zullen wel afzonderlijk herkenbaar blijven in de latere rapportages waarin informatie over de

7,5 miljard en de 2,5 miljard staat, maar de eerste zal dus alleen de 7,5 miljard behelzen.

De tweede vraag van de rapporteur was: welke discussie verwacht de Staatssecretaris? Verwacht ik in het kader van deze voorjaarsbesluitvorming een discussie over de hoogte van het budget van 2,5 miljard of zou dit eerder kunnen gaan over het kasritme waarin de middelen uitgegeven kunnen worden? Ook hier kan ik helaas nog niet op vooruitlopen. Het kabinet staat namelijk voor een financiële puzzel. Wel kan ik aangeven dat woningbouw natuurlijk een topprioriteit is voor dit kabinet. Het kabinet is het eens over de criteria voor de 2,5 miljard. Wat het kasritme betreft zullen we na het maken van de afspraken met de medeoverheden kijken of het ritme misschien nog realistischer kan. De laatste vraag betreft het verzoek namens de commissie om de Kamer in de junibrief over de voortgang van het MIRT te informeren over de opbrengsten van de bestuurlijke overleggen over deze middelen voor de woningbouw en de mobiliteit. Zoals elk jaar zullen wij de Kamer na de bestuurlijke overleggen weer informeren voorafgaand aan het volgende commissiedebat MIRT. Daarbij zal ik ook nader ingaan op de criteria en het afweegkader voor de 2,5 miljard.

Dat is het, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dank voor uw beider beantwoording. Ik kijk even naar de rapporteur om te zien of daar nog een reactie op gewenst is.

Mevrouw Veltman (VVD):

Nee, voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor hun antwoorden. Ik zie uit naar de uitvoering van de gedane toezeggingen om ons te informeren. Het is fijn dat er rekening gehouden kan worden met de zaken die wij hebben aangegeven. Het is goed om hier op die manier vervolg aan te geven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is de eer aan mij om u namens de commissie hartelijk te danken voor uw inbreng als rapporteur en het rapporteurschap voor woningbouw en mobiliteit.

Dan zijn wij nu aangekomen bij de eerste termijn aan de kant van de Kamer. De leden hebben vier minuten spreektijd. Ik wil voorstellen om drie interrupties toe te staan. We hebben drie uur voor dit debat. We gaan kijken of we dit debat netjes op tijd kunnen afronden. Ik kijk naar de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Hartelijk dank, voorzitter. Vandaag hebben we het over de grote keuzes over hoe we Nederland bereikbaar houden. Er is nogal een opgave. Nederland loopt vast. De files groeien weer enorm en we staan op dinsdag en donderdag met z'n allen in de trein. Het is positief dat deze Minister echt werk maakt van gedragsverandering als deel van de oplossing. De anti-DiDo-spitsmotie van Nieuw Sociaal Contract is uitgewerkt in een volwaardige aanpak met budget. De campagne Rij spitsvrij is losgegaan. Kan de Minister misschien al de eerste resultaten met de Kamer delen? Heeft de campagne het gewenste bereik en effect? Een belangrijk onderdeel van de aanpak betreft innovaties. Wat ons betreft hoeft de Minister het wiel niet opnieuw uit te vinden. Nederland werkt al langer aan spitsmijden en heeft daarmee eerder successen geboekt. Hoe kijkt de Minister naar het verder uitrollen van het project SpitsScoren?

Voorzitter. Een succesvolle aanpak kan niet zonder bedrijfsleven en onderwijs. KPN is al heel goed bezig en heeft zelfs een AI-systeem om

filerijden te verminderen. De hogeschool en de universiteit van Nijmegen beginnen later met hun colleges. Hoe kijkt de Minister naar deze initiatieven en kan hij de toepassing van die best practices verder stimuleren?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Wat betreft het punt van het spitsmijden ben ik het helemaal eens met de heer Van Dijk. Ik ben blij dat die motie is aangenomen en dat de Minister ermee aan de slag gaat. Toch voelt dit nog steeds een beetje als symptoombestrijding. We weten dat er heel veel maatregelen zijn. Er is een heel mooi rapport geschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid; dat dateert van april 2024. Het zijn 236 pagina's. Het is echt een prachtig rapport. Daarin staat eigenlijk: als je spitsmijden veel effectiever wil maken, zijn er andere maatregelen die je moet nemen. Die hebben te maken met parkeernormen, met investeren in het openbaar vervoer, maar ook met rekeningrijden. Dat is natuurlijk iets waar dit kabinet niet aan wil. Als de heer Olger van Dijk zegt «we willen er echt voor zorgen dat de spits minder druk wordt», staat hij daar dan ook voor open? Kijk naar ultrafijnstof en allerlei andere zaken; daar kan het ook een oplossing voor bieden. Is de heer Van Dijk het dan met mij eens dat het goed zou zijn om ook naar dat soort maatregelen te kijken?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Om meteen antwoord te geven op de vraag: Nieuw Sociaal Contract verwacht niet alle heil van het beprijzen van de automobilititeit. We hebben overigens vorige week wel gesproken over de nieuwe vrachtwagenheffing; daar staan wij als Nieuw Sociaal Contract achter. Het is natuurlijk wel zo dat de problematiek zoals ik die net beschreef, niet alleen aan te pakken is met gedragsverandering. Daarom noem ik het ook een deeloplossing. Het is nodig dat we investeren in de bereikbaarheid van Nederland met het openbaar vervoer. Het is nodig dat we investeren in een aantal knelpunten om de wegbereikbaarheid te verbeteren; daar kom ik zo dadelijk ook nog op. Het gaat dus om een heel palet aan maatregelen.

Tegelijkertijd moeten we een aantal dingen constateren: er is beperkt budget, er is beperkt personeel, en we hebben te maken met stikstofproblematiek. Dan is het heel verstandig om niet te wachten totdat je dat helemaal hebt opgelost, maar te kijken wat je nu op korte termijn al kan doen. Dan is zo'n gedragsaanpak juist een hele goede route.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik ben het met heel veel eens. Maar toch mis ik de openheid van Nieuw Sociaal Contract en dit kabinet om toch te kijken naar de mogelijkheid van rekeningrijden. Ik weet hoe gevoelig het ligt. Ik heb in een vorige periode zelf, met de SP, een motie ingediend om te kijken of je qua tijd en plaats kunt differentiëren. Maar als je hier daadwerkelijk iets aan wil doen en er ook daadwerkelijk voor wil zorgen dat de stikstofproblematiek minder wordt – ik durf te wedden dat dit ook in het pakketje van deze Minister zit met stikstofmaatregelen die je kunt nemen – dan denk ik dat het in deze tijd goed zou zijn als ook partijen als Nieuw Sociaal Contract daar toch voor open zouden staan. Ik miste dat nog wel in de beantwoording van de heer Olger van Dijk. Ik zou daar dus toch nog een iets scherper antwoord op willen.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nog scherper: wij maken een andere keuze dan GroenLinks-Partij van de Arbeid op dit punt, ook omdat we, als we de problematiek echt willen aanpakken, volgens ons niet nu moeten gaan investeren in het ontwik-

kelen van een toch vrij ingewikkeld systeem. Dat laat die vrachtwagenheffing op zichzelf ook zien: je moet daar heel lang over nadenken om dat goed in te kunnen voeren. Over automobilité is eerder natuurlijk ook wel nagedacht. Wij denken dat je de energie nu niet daaraan moet verliezen. We constateren ook dat dit idee geen breed draagvlak heeft in Nederland. We kunnen op een andere manier een keuze maken om Nederland bereikbaar te houden.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Op de weg schiet het inderdaad niet echt op met het oplossen van een aantal van die knelpunten. De Tweede Kamer is heel duidelijk geweest: knooppunt nummer één is Hoevelaken. Daar is ook een motie over aangenomen. Onlangs stond ik daar zelf ook weer eens vast, in het weekend nota bene. Hoe gaat de Minister deze motie nou uitvoeren? Geld, stikstof en personeel – dat is de bekende riedel die we steeds horen – zijn de redenen waarom het niet opschiet. Personeel lijkt me dan in ieder geval nog het makkelijkste om op te sturen. Hoe kan het dan zo zijn dat wij signalen krijgen dat Rijkswaterstaat geen apart team op Hoevelaken heeft gezet? Kan de Minister toezeggen hierop qua personeel snel te gaan leveren? Nieuw Sociaal Contract verwacht namelijk echt iets rond Hoevelaken.

Voorzitter. Dan het openbaar vervoer: de Lelylijn en de Nedersaksenlijn zijn onze topprioriteiten. Die staan niet voor niets prominent in het hoofdlijnenakkoord. De brief die we maandag van de Staatssecretaris ontvingen over de vervolgstappen heeft helaas veel weg van een processie van Echternach: drie stappen vooruit en dan weer twee naar achteren. Eerlijk gezegd voelt dit voor mij als drie stappen naar achteren, als een standstill. Het feit dat deze brief weer begint met een jib-bak naar deze Kamer is ook allesbehalve behulpzaam. Feit is dat deze Staatssecretaris nog geen euro extra heeft geregeld voor deze spoorprojecten, laat staan voor het openbaar vervoer. Het geduld raakt wel een beetje op.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, de heer Olger van Dijk stopt zijn betoog voor u. Gaat u dus uw gang. Of even kijken ... Wilt u dit stukje even afmaken, meneer Van Dijk? Dan kan de heer Grinwis daarna interrumpen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik wil daar inderdaad nog het een en ander over zeggen. Er zijn wel degelijk opties voor aanvullend budget voor de Nedersaksenlijn. Wij vinden dat de Staatssecretaris daar vol voor moet gaan. Kan hij deze Kamer het vertrouwen geven dat hij dat ook gaat doen en vervolgens met de regio tot een deal gaat komen op het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving, zodat de MIRT-verkenning gewoon kan gaan starten? Kan de Staatssecretaris aangeven of en, zo ja, hoe hij de financiering van de Nedersaksenlijn en Lelylijn op tafel heeft gelegd bij de onderhandelingen rond de Voorjaarsnota? Naar aanleiding van de woorden van de rapporteur vraag ik in hoeverre er uit die 40% van de 2,5 miljard – dat is ook een vraag aan de Minister – kan worden geput voor de Nedersaksenlijn. Als we namelijk naar aanvullend budget kijken, blijkt dat Nederland heel moeilijk aan Europees geld weet te komen voor investeringen in dat spoor. Wat gaat de Staatssecretaris doen om dat ook te veranderen? Heel concreet: een extra medewerker op de PV in Brussel verdient zich volgens ons snel terug. Wil de Staatssecretaris zich tot het uiterste inspannen om aanspraak te maken op Europese defensiemiddelen voor de Nedersaksenlijn? Dat is namelijk een logische militairtransportlijn voor de Eemshaven, de haven naar het Duitse achterland.

Voorzitter. Tot slot toch ook nog iets over het openbaar vervoer. We kregen gisteravond een brief. Daarbij zat ook een beslisnota die heel duidelijk zegt dat door de stapeling van financiële maatregelen de inzet van het kabinet, die we met z'n allen hebben afgesproken, op toekomstig betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer onder druk staat. Dat is nogal wat. Wat gaat deze Staatssecretaris doen? Kan hij aangeven wat zijn brede inzet is, ook richting de Voorjaarsnota? Is hij het eens met Nieuw Sociaal Contract dat een stijging van de ticketprijzen, of dat nou bij de NS is of in het regionaal openbaar vervoer, van 10% of meer – ik las 12% hier – onacceptabel is? Ik hoor dat graag van de Staatssecretaris. Wij verwachten actie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Grinwis, gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Het is helder wat collega Olger van Dijk van NSC wil, namelijk dat de Nedersaksenlijn wordt aangelegd. Het heeft er inderdaad veel van weg dat er naar elkaar wordt gewezen. Het kabinet zei iets uit de Lelylijnreserveringen te willen pakken om daarmee de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn te starten. Daar heeft deze Kamer onder leiding van collega Olger van Dijk een stokje voor gestoken. Maar hoe dan nu wél? Moeten we hier niet gewoon leiderschap tonen? Ik heb eerder de suggestie gedaan: haal die 800 miljoen bij die reserveringen vandaan. Die kunnen toch niet meer gebruikt worden omdat je voor 800 miljoen geen Noord/Zuidlijn kunt aanleggen. Haal daarnaast 500 miljoen uit de 2,5 miljard die je hebt voor woningbouw en infra. Ziedaar: dan heb je 1,3 miljard en kun je de MIRT-verkenning vandaag nog starten. Ik heb de indruk dat we eindeloos kunnen vragen «neem leiderschap en kom met een dekking», maar als wij als Kamer die dekking niet nu zelf op tafel leggen, start die MIRT-verkenning niet dit jaar nog maar pas volgend jaar, of over twee jaar of over drie jaar. Dan komen we er niet.

De heer Olger van Dijk (NSC):

En dat moeten we gewoon niet hebben; die MIRT-verkenning moet zo snel mogelijk worden gestart. Dat is een heel helder signaal, ook van Nieuw Sociaal Contract. Dat doe je wel in gesprek met partners. Dat doe je ook in gesprekken met de regio. We begrijpen dat dat gesprek wel degelijk weer heeft plaatsgevonden, maar nog niet echt bestuurlijk heeft plaatsgevonden. Het lijkt mij heel belangrijk om dat snel te doen. De regio is ook met een nieuw initiatief gekomen, met een spaarvariant. Het lijkt mij goed om dat in ieder geval ook te onderzoeken.

Als ik kijk naar wat er beschikbaar is en op welke potjes je aanspraak zou kunnen maken, zie ik een aantal mogelijkheden. Een daarvan is net al genoemd door de heer Grinwis. Vandaar ook dat ik vroeg in hoeverre we een deel van die 2,5 miljard daarvoor zouden kunnen benutten, dan heb je in ieder geval een eerste stap gezet. Daarnaast is er nog het volgende. Elk jaar bekijken de Minister en de Staatssecretaris het Mobiliteitsfonds, een budget waar alle grote investeringen in zitten. Elk jaar wordt daar iets aan toegevoegd, volgens mij zitten we inmiddels aan 38 of 39. Ik vind het heel logisch dat je in het volgende jaar dat volledige bedrag – volgens mij is het 700 of 800 miljoen – bestemt, misschien wel integraal, voor de Nedersaksenlijn. Dan ben je al een heel eind op streek. Ik vind ook dat je met de regio het gesprek moet voeren of er nog iets mogelijk is. Ik denk dat als je daar komt met een karretje dat vol zit met in ieder geval 1 miljard, de regio echt wel bereid is om nog eens te kijken in allerlei fondsen of er linksom of rechtsom nog iets bij kan worden gepast, zodat je die MIRT-verkenning inderdaad kunt starten.

Mijn vraag nu aan de Staatssecretaris is wat hij onderneemt richting Voorjaarsnota en richting het BOL. Het lijkt mij dat toch alles erop gericht moet zijn om daar die MRT-verkenning te starten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor dit antwoord. Concluderend. Mag ik het zo samenvatten dat Nieuw Sociaal Contract alleen genoeg neemt met een voorjaarsbesluitvorming waarbij de Staatssecretaris terugkomt met zicht op een zodanige dekking dat een MIRT-verkenning naar de aanleg van het ontbrekende stuk van de Nedersaksenlijn nog dit jaar kan starten? Er is dan dus ongeveer 1,3 miljard nodig. Mag ik de heer Van Dijk zo verstaan dat hij het niet over zijn kant zal laten gaan en er geen genoeg mee zal nemen als de Staatssecretaris na deze Voorjaarsnota weer met lege handen naar de Kamer komt?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Waar Nieuw Sociaal Contract deze Staatssecretaris op aan zal spreken, is dat hij al het mogelijke doet om te kijken hoe het wél kan, hoe je financiering kunt vinden. Dat begint nu bij de Voorjaarsnota. Dat begint met een gesprek met de regio. Wij verwachten dan een duidelijk signaal terug te krijgen over hoe dat gesprek is verlopen en wat het oplevert. Daar moet in ieder geval uit blijken dat al het mogelijke is gedaan. We kunnen niet het onmogelijke vragen, maar net als de heer Grinwis zien wij heel veel mogelijkheden. Die moeten allemaal worden afgelopen. Dat moet geloofwaardig zijn. Dan hopen wij, en dat verwachten we eigenlijk ook wel, dat die MIRT-verkenning kan worden gestart, of dat er in ieder geval duidelijk zicht op is dat die stap snel gezet kan worden. Als dat niet het geval is, gaan we hier in de Kamer het gesprek weer verder voeren met de Staatssecretaris. Maar daar ga ik niet van uit.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Die zoektocht voer ik graag samen met de heer Van Dijk, de heer Grinwis en de andere collega's, maar ik heb ook een andere vraag. We hebben het nu over nieuwe infrastructuur, zoals de Nedersaksenlijn, de Lelylijn et cetera. Maar hoe voorkomen we dat het ov nog verder verschaalt? De heer Van Dijk van NSC refereert daar zelf ook aan. Die bezuiniging van 110 miljoen op de BDU-gelden gaat grote consequenties hebben in de grote steden, maar ook in de omliggende dorpen, die gewoon een bushalte verliezen. We kunnen met de Kamer toch zeggen dat we dat niet willen laten gebeuren? Mijn vraag aan NSC is vooral of zij het met mij eens zijn dat die bezuiniging van 110 miljoen van tafel moet. Is de heer Van Dijk dan ook bereid om een voorstel daarvoor te steunen als dat uit de Kamer komt? Dan voorkomen we in ieder geval dat het komend jaar erger wordt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

We hebben nu het debat met de Minister over de informatie die op tafel ligt. Die brief van gisteravond valt inderdaad niet mee. Die geeft heel duidelijk aan dat we ons zorgen moeten maken over betaalbaarheid en over verbindingen die misschien weg zullen vallen. Ik wil daarom juist vandaag graag de reactie van de Staatssecretaris horen op de vraag wat hij gaat doen om dat te keren. Hij heeft ons toegezegd zich daarvoor in te spannen. Ik ben heel benieuwd of hij iets kan delen over wat zijn inzet is richting de Voorjaarsnota om die effecten zo veel mogelijk tegen te gaan. Die vallen inderdaad niet mee. Overigens zit er nog wel verschil tussen de gebieden, viel mij op in de brief. Het lijkt erop dat de MRDH nog harder wordt geraakt dan de regio Amsterdam. Misschien kan de Staatssecretaris daar ook nog op reflecteren. Maar ik hoor van hem ook graag wat voor hem de ondergrens is. Hoeveel lijnen mogen er wegvallen? Hoe duur mogen die kaartjes worden? Ik heb vanuit Nieuw Sociaal Contract helder

gesteld dat een verhoging van 10% of meer van de ticketprijzen onacceptabel is.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop voor zijn inbreng namens GroenLinks-PvdA.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank voorzitter en ook dank aan collega Veltman voor haar rapporteur-schap.

Voorzitter. Gisteren zagen we weer een zeer zorgelijk bericht over kwetsbare bruggen. Door gebrekkig onderhoud lopen we steeds vaker risico's die vermijdbaar moeten zijn. Dat is korte termijn, maar dat is ook te voorkomen. Vandaag hebben we het debat Strategische keuzes bereikbaarheid. Dat zou bij uitstek niet moeten gaan over een file hier of een kapotte brug daar, ook al maak ik me grote zorgen om de situatie in bijvoorbeeld Sneek en Uitwellingerga. Dit debat zou vooral moeten gaan over een grotere visie op mobiliteit in relatie tot ruimtelijk beleid, duurzaamheid, economie en de vraag hoe we ervoor zorgen dat iedereen mee kan blijven doen. Dat is nadrukkelijk iets anders dan op korte termijn files bestrijden of autokosten verlagen.

Mijn fractie moet helaas constateren dat we beide bewindspersonen nog niet echt hebben kunnen betrappen op dit soort strategische keuzes. Strategische bereikbaarheid zou moeten gaan over ruimtelijk beleid. Waar en hoe organiseren we wonen en werken? Hoe voorkomen we dat de vraag naar automobilitéit verder groeit? Want naarmate Nederland voller wordt, de steden drukker worden en de klimaatproblemen urgenter worden, kunnen we ons steeds minder automobilitéit veroorloven. Als ik de stukken lees, dan is duidelijk dat veel kundige mensen hier echt over nadenken op het ministerie. In de Kamer komt dat helaas nauwelijks terug. Ik ben in geen van de brieven een verwijzing tegengekomen naar bijvoorbeeld de KNMI-scenario's die in 2023 zijn gepresenteerd. Waarom niet? Waarom is dat niet een uitgangspunt geworden voor al onze ruimtelijke ordening en infrastructuur? Rekening houden met welke delen van Nederland straks nog goed bewoonbaar zijn, zou toch ook uit moeten maken? Graag een reactie.

Regionaal wordt er vaak wel over nagedacht. Het Deltaplan Noordelijk Nederland bijvoorbeeld, met onder andere de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, gaat echt uit van een visie over hoe de regio zich moet ontwikkelen en welke infrastructuur daarbij nodig is. Het Rijk was hier partner in, maar de Minister noemt het niet eens. Gaan we strategische keuzes op de lange termijn voor Noord-Nederland terugzien bij de Voorjaarsnota, maar bijvoorbeeld ook voor Utrecht, Den Bosch en Eindhoven, waar echt een ov-hub moet komen, ook voor de lange termijn?

Ruimtelijk beleid zit natuurlijk vooral ook in de woningbouwplannen. We hebben grote ruimtelijke plannen die echt impact hebben en zorgvuldig moeten worden ingepast. Maar wat lezen we gisteravond in een brief van de Staatssecretaris? Er wordt zo veel op de BDU-middelen bezuinigd dat woningbouwprojecten in en rond de grote steden in gevaar dreigen te komen. Als iets een niet-strategische keuze is, dan is het wel deze. Deze kortetermijnbezuiniging is zeer onverstandig. Graag een reactie.

Dan de keuzes die niet zijn gemaakt. Op twintig plekken kunnen we lezen dat niet alles kan. Er is een forse budgetspanning, zonder oplossingen. Er is nog steeds een stikstofprobleem, zonder oplossingen. Nieuw asfalt kan dus niet, maar spoortrajecten kunnen wel. Dat schrijft de Minister zelf. Maar hij doet er vervolgens betrekkelijk weinig mee met zijn Staatssecretaris. We zien echt een totaal gebrek aan ambitie als het gaat om investeringen in het openbaar vervoer. Hoezo, doen wat kan? Dit kan! Graag een reactie.

Dan is er nog een groot programma: spitsmijden. Goed dat we dat doen. Toch blijft het wel symptoombestrijding. Hoe voorkom je nou echt dat Nederland vastloopt? Wij weten het wel, maar de Minister duikt toch echt op dat punt. Het KiM – ik heb het al genoemd – heeft in 236 pagina's samengevat wat werkt en wat niet werkt en wat korte- en langetermijngedragseffecten zijn. Wat echt werkt, met miljarden autokilometers tegelijk, is een kilometerheffing met een spitsheffing. Wat echt werkt, is investeren in betrouwbaar en betaalbaar ov en effectief parkeerbeleid. Al die andere maatregelen moeten dan als flankerend beleid worden ingezet, zodat mensen de spitsheffing kunnen ontlopen. Het staat hierin echt allemaal keurig opgesomd. In de tabellen zie je per maatregel de bereikbaarheid verbeteren, de files verdwijnen, maar ook CO₂, fijnstof en het aantal verkeersdoden afnemen. Het ligt allemaal al onder in uw bureaula. Ga ermee aan de slag. Ze wachten op een Minister met lef en visie. Ten slotte de verbeterde MKBA-modellen. Ik ben daar heel blij mee. Door goed te kijken naar wat een investering op de lange termijn doet voor de bereikbaarheid, de maatschappij, de regio en toekomstige generaties, kunnen we goede keuzes maken. Het PBL adviseerde wel om terug te kijken hoe eerdere adviezen zijn uitgepakt en welke lessen we daaruit kunnen trekken. Ik zou graag zien dat we dit advies volgen, want voor mijn fractie geldt in ieder geval nog wél steeds dat elke regio telt.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Mevrouw Veltman, gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik had nog een vraag aan de heer De Hoop. Ik hoor hem zeggen dat er heel veel maatregelen beschreven zijn. Maar daarin moet natuurlijk een keuze gemaakt worden. Een maatregel waar hij heel enthousiast op reageert, is spitsheffing. Maar er zijn natuurlijk heel veel mensen die met een auto van A naar B gaan omdat dit voor hen gewoon het handigst en het snelst is of omdat het makkelijk te combineren is met sport, werk of het afleveren van de kinderen. Zij combineren dingen om vlot op hun werk te komen. Maar met een spitsheffing straf je die mensen eigenlijk, terwijl we ook elke dag spreken over het moeten nemen van maatregelen omdat het niet zo goed gaat met de portemonnee van mensen. Ik zou eigenlijk zeggen dat je dit dan juist niet moet doen, maar kunt u daar eens op reageren?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik begrijp die vraag heel goed. Tegelijkertijd zien we dat Nederland vastloopt. We weten ook precies op welke momenten dat gebeurt, namelijk in de spits. Dan kun je verschillende maatregelen nemen. Ik zou het heel goed vinden als het openbaar vervoer een stuk goedkoper zou worden en dat we daar meer in investeren, zodat minder mensen per se met die auto hoeven. Maar mevrouw Veltman heeft gelijk: voor een aantal mensen is de auto echt een noodzakelijk vervoermiddel om naar het werk te gaan. Toch vind ik ook dat je af en toe als politiek moet zeggen: daar moeten we op sturen als we zien dat het vastloopt. Dan is rekeningrijden – ik weet dat het niet altijd even populair is – wel de meest effectieve maatregel. De heer Van Dijk zei het ook: het is niet per se heel populair. Maar tussen 2017 en 2024 was een meerderheid van de mensen wel voor een spitsheffing, blijkt uit peilingen. De vorige Minister, Mark Harbers, was hier ook voor. De VVD heeft in het vorige coalitieakkoord ook haar handtekening hieronder gezet. Dat ging niet alleen over bereikbaarheid, maar was ook een oplossing als het om stikstof gaat. Ik weet zeker dat dit in het mandje van de Minister zit, in de ministeriële commissie, en dat dit heel veel effect heeft. Maar men wil er niet aan omdat het politiek gevoelig is. Maar ik vind dat het aan de politiek is om af en toe keuzes te

maken die nodig zijn. Ik denk dat wij er niet aan ontkomen en dat het vroeg of laat toch moet, dus laten we zelf die keuze gewoon maken.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, hebt u nog een interruptie? Nee? Dan de heer Pierik. Gaat uw gang.

De heer Pierik (BBB):

De heer De Hoop houdt een redelijk fel betoog voor rekeningrijden. Tegelijkertijd zegt hij ook dat elke regio telt. Maar hoe is rekeningrijden te combineren met het op peil houden van de mobiliteit in de regio?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Er spelen een aantal dingen. Er zijn verschillende regio's waar de spits een veel minder groot probleem is. Ik heb in de vorige periode met Mahir Alkaya van de SP een motie ingediend om te kijken hoe je kunt differentiëren naar tijd en plaats. Ik zou het goed vinden als we dat doen. Ik weet tegelijkertijd ook dat het in de praktijk best moeilijk is. Volgens mij moet je een aantal dingen doen. Ik noem meer investeren in het openbaar vervoer, zodat mensen in de regio daadwerkelijk een alternatief hebben. Dat is in ieder geval iets wat dit kabinet niet doet. Ik noem ook dat je moet bekijken of je kunt differentiëren, zodat het op de plekken waar het het minst nodig is ook het minst duur wordt. Maar ik vind wel dat we deze keuze op een gegeven moment moeten maken. Helaas is rekeningrijden politiek te spannend om het in te voeren, maar eigenlijk weten heel veel Ministers al heel lang dat het toch wel heel effectief zou zijn.

De heer Pierik (BBB):

Begrijp ik de heer De Hoop dan goed dat hij zegt dat een integrale invoering van rekeningrijden onbespreekbaar is en dat het alleen kan als het op bepaalde plaatsen in Nederland zou moeten?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voor mij is helemaal niks onbespreekbaar. Als het in de uitvoerbaarheid mogelijk is, zou ik wel willen kijken of het op bepaalde plekken minder duur uit kan pakken door te differentiëren qua tijd en plaats. Dan zou ik het een goed idee vinden. Bij de vrachtwagenheffing kennen we natuurlijk ook een bepaalde vorm van differentiatie. Ik zie dus niet in waarom dat met het autoverkeer niet ook zou kunnen. Ik vind dat rekeningrijden eigenlijk toch wel zo snel mogelijk ingevoerd moet worden, niet alleen omdat het zorgt voor minder automobiliteit en daarmee ook minder files, maar ook omdat het goed is voor het klimaat en helpt bij het oplossen van het stikstofprobleem. We willen volgens mij ook allemaal dat er nog woningen worden gebouwd. De heer Pierik wil ook heel graag dat er nog genoeg boeren zijn, en dat wil ikzelf ook als boerenzoon. Maar dan moet je ergens toch ook maatregelen nemen – en rekeningrijden is dan toch best wel effectief. Dus laten we daar met elkaar voor openstaan. Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan mevrouw Veltman voor haar inbreng namens de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. De VVD wil dat mensen vrij kunnen kiezen voor de manier waarop zij het beste van A naar B kunnen komen. Dat dat vaak niet lukt, omdat de trein niet of laat rijdt of omdat je vaststaat met de auto, weten we maar al te goed. We weten ook dat er schaarste is van middelen, en dat vraagt om het maken van strategische keuzes. We lazen dat de Minister een gat van 5 miljard in zijn begroting heeft. Hij deed daarbij een

oproep aan het kabinet en de Kamer om de jaarlijkse uitgaven op te hogen. Dat is wat mij betreft iets te makkelijk. Daarom wil ik graag weten welk voorstel hij zelf aan de Kamer wil voorleggen. Wat is zijn inzet, wat zijn wat de Minister betreft de prioriteiten en hoe maakt hij een zorgvuldige afweging?

Voorzitter. Wat de VVD betreft heeft het renoveren en vervangen van viaducten, bruggen en wegen prioriteit. Gisteren werden we weer verrast met een extra onderhoudsprobleem, waardoor dertien bruggen snel vervangen moeten worden. In de adviesmemo aan de Minister is te lezen dat niet met zekerheid is vast te stellen of de constructies veilig zijn en dat we voor kennis over deze constructies deels afhankelijk zijn van Duitsland. In de memo wordt geadviseerd niet te monitoren, omdat het inrichten en onderhouden van zo'n monitoringssysteem ingewikkeld is en omdat de opvolging van een alarm uit zo'n systeem niet structureel is georganiseerd. Wat gaat de Minister doen om dit aan te passen, om er zo voor te zorgen dat die monitoring wél wordt uitgevoerd en dat we ons in Nederland zelf een goed beeld vormen van ons areaal?

Voorzitter. We hebben als Kamer nog geen concreet meerjarenplan gezien voor het onderhoud. Dit is al medio 2024 beloofd. Wanneer komt dit? En hoe is de Minister aan de slag met het verbeteren van de aanbestedingen, zodat er meer en sneller gewerkt kan worden?

De VVD wil bovendien dat er bij de aanleg van wegen rekening kan worden gehouden met waar de nood het hoogst is. De Minister heeft aangegeven nu zeventien projecten op pauze zijn gezet, ieder jaar één project van de pauzeknop te halen. Over Hoevelaken, een enorm centraal knelpunt, hebben we gezegd: dat heeft topprioriteit, faseer het dan. Maar de Minister is vooral aan het werk gegaan met de A27 Eemnes-Zeewolde. Begrijp me goed, ieder aangepakt wegproject is mooi, maar dit komt op geen enkel filelijstje voor. De Minister gaat straks waarschijnlijk zeggen: ik heb ernaar gekeken, we hebben het geld niet. Maar met alleen ergens naar kijken los je niets op. Begin ermee, maak een plan; of wil de Minister eigenlijk zeggen dat hij de motie-Veltman c.s. niet uitvoert? En mag ik ervan uitgaan dat de Minister zo spoedig mogelijk aan de slag gaat met nog zo'n enorm dichtgeslibde slagader, de A2 Deil-Vught, de belangrijkste noord-zuidverbinding van het land? De regio's hieromheen kennen enorme economische verlieskosten.

Voorzitter. Wat is eigenlijk de inzet van de Minister in de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel als het gaat om stikstof? Als de stikstofruime er weer is, hoe gaat hij dan keuzes maken en zorgen dat er voldoende personeel en financiële ruimte is voor de eerstvolgende prioriteiten? Wat is het stappenplan om de gepauzeerde projecten weer van het slot te halen?

Voorzitter. In de twaalf pagina's lange brief van de Minister die we kregen ter voorbereiding van dit debat, is één zin gewijd aan militair transport. Alle NAVO-landen hebben een taak als host nation support. Nederland speelt hierin, van west naar oost, een belangrijke rol. Kunnen de bewindspersonen aangeven hoe zij dit met prioriteit willen gaan inpassen en hoe zij ervoor gaan zorgen dat juridische procedures, bestemmingsplannen en milieuwetten geen belemmering vormen?

Voorzitter. Ik wil toch ook stilstaan bij de successen die sommige provincies hebben geboekt of aan het boeken zijn rondom het openbaar vervoer. Soms is weloverwogen ingezet op hoofdroutes van bussen en minder op de kleine kernen, waardoor buslijnen sneller en betrouwbaarder werden en het aantal reizigers is toegenomen. Dat vraagt soms om een stukje fietsen, wat langer lopen of met elkaar carpoolen naar de bushalte. Dat is dus anders, maar niet per se slechter. Slim combineren van onder andere doelgroepenvervoer, deelmobiliteit en flexvervoer op afroep maakt de bereikbaarheid van de kernen, waar vroeger niet eens ov kwam, juist mogelijk. Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit meer mogelijk te maken?

Voorzitter. Ik ben blij met de initiatieven voor de nachttreinen Maastricht–Amsterdam en Zwolle–Amsterdam, naast de treinen die de NS overdag rijdt op het hoofdrailnet. Is de Staatssecretaris het met de VVD eens dat we dit moeten toejuichen en dat de rode loper uit moet voor dit soort opentoeegangstreinen? En is hij het met mij eens dat het eigenlijk ongewenst is dat de NS hiertegen bezwaar maakt? Het gaat er toch om dat reizigers het beste bediend worden?
Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Pierik namens BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Op het gebied van infrastructuur en bereikbaarheid is er altijd meer werk dan geld. Een ruime meerderheid van de projecten is gepauzeerd. Dit betekent dat de verkeersproblemen tussen Eindhoven en Tilburg, tussen 's-Hertogenbosch en Vught en tussen Nijverdal en Wierden voorlopig zullen blijven bestaan. Door vertraging zijn de kosten flink gestegen, onder andere door inflatie. Wachten lost het probleem dus niet op. Kan de Minister ervoor zorgen dat de vele gepauzeerde projecten weer worden opgestart? Wat is het stappenplan daarvoor? Wat zou de vertraging opleveren in financieel opzicht, vraag ik aan de Minister. Verder sluit ik mij ook aan bij de vragen van Olger van Dijk over knooppunt Hoevelaken.

Voorzitter. Projecten worden niet alleen duurder; soms zijn ze ook gevaarlijk. Zo kwam in december 2022 een deel van het asfalt van de Prinses Margriettunnel omhoog als gevolg van een constructiefout. Als gevolg hiervan is de tunnel maanden dicht geweest. Vervolgens is de tunnel nog vele maanden langer slecht en gedeeltelijk open geweest. Nederland telt nog zes andere tunnels met exact hetzelfde probleem. Daarnaast staan er nog dertien bruggen en viaducten op de wachtlijst voor herstel vanwege haarscheurtjes in de constructie. Licht er al een plan om deze herstelmaatregelen uit te voeren, vraag ik aan de Minister. Wanneer kan hiermee worden gestart?

Voorzitter. Twee weken geleden ontving de Kamer het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil, waarin de focus is verlegd van mobiliteit naar bereikbaarheid. Wat de BBB betreft is dat een positieve ontwikkeling, want iedereen heeft recht op basisvoorzieningen in de buurt, zoals een supermarkt, een ziekenhuis en een school. Dat geldt zowel voor de Randstad als in de regio. Het is goed om te lezen dat het kabinet lessen trekt uit het rapport Elke regio telt! De BBB complimenteert de Minister ermee dat hij erkent dat de bereikbaarheid van voorzieningen per regio verschilt en er geen uniforme oplossing of norm is die voor elke regio werkt. De BBB is blij te lezen dat gebieden waarin de bereikbaarheid nu minder goed is geregeld, meer aandacht krijgen. Een belangrijk aandachtspunt blijft echter onderbelicht, namelijk de bereikbaarheidsongelijkheid. Een supermarkt op 5 kilometer afstand is voor een mobiele twintiger bijvoorbeeld beter bereikbaar dan voor een oudere die 5 kilometer al als een bijna onoverbrugbare afstand kan ervaren. Ook tussen regio's bestaan grote verschillen. Kan de Minister aangeven hoe er concreet invulling gegeven wordt aan het principe regionaal maatwerk? Hoe wordt Bereikbaarheid op Peil vertaald naar een effectieve regionale ontwikkelstrategie die rekening houdt met lokale omstandigheden?

Voorzitter. In het overzicht van de aanvullende MIRT-investeringen over de laatste vijf jaar per provincie lijken de investeringen per inwoner tussen de Randstedelijke provincies en de overige provincies redelijk in balans. Toch roept dit overzicht veel vragen op. Zo is voor Groningen in 2021 een investeringsbedrag van 3 miljard meegenomen voor het MIRT-onderzoek Lelylijn. Voor Gelderland stond er een bedrag van 834 miljoen euro voor de A1/A30 bij Barneveld. Mijn eerste vraag is: kloppen deze bedragen en

wat is er feitelijk geïnvesteerd; welk geld is feitelijk terechtgekomen in het gebied?

Vervolgens heb ik voor een paar provincies nog even uitgerekend wat de aanvullende MIRT-investeringen per inwoner bedragen. Dit levert toch ook een beeld op dat vragen oproept. Zo komen deze investeringsbedragen per inwoner in Drenthe, Overijssel, Flevoland, Gelderland, Utrecht en Zeeland gemiddeld uit op € 436 per inwoner. In de overige provincies is dat ruimschoots drie keer zoveel, namelijk € 1.555. Heeft de Minister een verklaring voor deze grote verschillen? Is de Minister het met de BBB-fractie eens dat het aanleggen van de Nedersaksenlijn helpt om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Drenthe en Overijssel sterk te verbeteren? Onderschrijft de Minister dat er de laatste jaren relatief weinig investeringen hebben plaatsgevonden in deze provincies? Drenthe en Overijssel bungelen namelijk ongeveer aan de onderkant van de lijst van investeringen in de MIRT-projecten in de laatste vijf jaar. Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog een interruptie van de heer Grinwis. Meneer Grinwis, gaat uw gang. Dit is uw laatste interruptie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

En dan gaan we Zeeland ook nog verblijden – maar niet heus – met ERTMS-proeven. Ze krijgen al zo weinig en het weinige ov dat ze nog hebben, pakken we ook nog een tijdje van hen af. Maar oké, dat terzijde; mijn vraag is een andere. Ik vind dat collega Pierik hier een zeer terecht punt maakt, maar hoe wil hij dit oplossen? Want het Mobiliteitsfonds van de Minister ... Hij krijgt zijn zeventien gepauzeerde projecten niet losgetrokken. Hij kan maar geen geld vinden voor de Nedersaksenlijn. Over de Lelylijn zullen we het maar helemaal niet hebben, want dat is zo veel dat we daarmee voorbij de horizon van 2040 gaan. We hebben een ov-brief gekregen met gigantische verschralingen en prijsverhogingen: volgend jaar 12% extra boven op de normale inflatiecorrectie. Waar niets is, verliest zelfs de keizer zijn recht. Wat gaat BBB dan doen en aan deze bewindspersonen meegeven en welke keuzes gaat BBB zelf maken om die taart uiteindelijk groter te maken? Want de financiële taart is gewoon te klein. Anders hebben we hier vandaag niet een debat over strategische bereikbaarheid, maar over strategische onbereikbaarheid.

De heer Pierik (BBB):

De heer Grinwis weet ook dat je nooit verder kan springen dan je polsstok lang is. Op een bepaald moment heb je een bepaald budget. Dan moet je keuzes maken binnen die budgettaire kaders. Daar word je niet vrolijk van. Daar hebben we natuurlijk in verschillende dossiers mee te kampen. Ik ben blij met de gestelde vragen. Wat betreft het alloceren van meer gelden voor de Nedersaksenlijn: laten we in ieder geval zo breed mogelijk kijken naar alle bestaande potjes, zoals de 2,5 miljard, het Mobiliteitsfonds en wat de regio kan doen. Als we dit dossier allemaal constructief in gaan en als we er in de Voorjaarsnota vol voor gaan om voldoende geld bij elkaar te harken om dat MIRT-project te kunnen starten, denk ik dat we heel goed bezig zijn. Die zekerheid kan ik in ieder geval niet geven, maar het mag duidelijk zijn dat we ons daar vol voor inzetten.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank aan de heer Pierik van de BBB, want ik ben heel blij met zijn vragen, antwoorden en pleidooi. Ook voor Nieuw Sociaal Contract is een goede verdeling tussen de regio en de Randstad belangrijk. Ook ik zit een beetje in de richting van die oplossings sfeer. We hebben vorig jaar geprobeerd meer bredewelvaartsindicatoren op te nemen in het afweegkader, zodat je ook eerder de keuze kan maken vanwege de bereikbaarheid van voorzie-

ningen of minimale bereikbaarheidsnormen voor projecten in de regio, zodat die eerder op die zeef blijven liggen. We zien inderdaad – dat is mooi werk van de heer Pierik – dat een aantal provincies toch achterblijven. Zou de heer Pierik dan ook willen sturen op provinciaal niveau of op landsdeelniveau en zou hij de Staatssecretaris daar ook op willen bevragen?

De heer **Pierik** (BBB):

Op zich was het een keurig overzicht, maar wel een overzicht waar nog wat op aan te merken valt, omdat er van de onderzoeksfase tot de realisatiefase gelden in staan die verder niet geoormerkt zijn. Er staat bijvoorbeeld 3 miljard in voor de Lelylijn, maar dat geld is nog niet uitgegeven. Het zwaartepunt van een dergelijke investering wordt ook toegewezen aan een provincie. Ook voor de Nedersaksenlijn wordt eigenlijk geld gereserveerd voor Groningen, terwijl de Nedersaksenlijn voor het belangrijkste deel in de provincie Drenthe komt te liggen. Ik denk dus dat het oormerken op provincieniveau geen goed idee is, maar ik denk dat het wel heel goed is om op gebiedsniveau te kijken hoe je tot een evenwichtigere verdeling van de budgetten kan komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Grinwis, u bent aan de beurt. Bent u klaar met de voorbereiding?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Zeker.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik zat net nog bij het commissiedebat over stikstof en ik zit nu eventjes hier, want dit is een belangrijk onderwerp.

Voorzitter. De eerste vraag is eigenlijk wat we vandaag aan het doen zijn. We spreken over strategische keuzes over bereikbaarheid met een regering die geen strategische keuze over bereikbaarheid maakt of eigenlijk met een regering die strategische keuzes tégen bereikbaarheid maakt, want dat is de realiteit. Het hoofdlijnenakkoord ronkte nog wel van de beloftes over instandhouding van de minimaal benodigde basiskwaliteit van de bestaande weg-, waterweg- en ov-infrastructuur. De realiteit is dat we met de onderhoudsopgave te maken hebben met een koekoeksjong in het Mobiliteitsfonds. Was de verhouding tussen aanleg en instandhouding in 2010 nog zo'n beetje één op één, in 2025 ligt dit al op circa één op twee, dus € 1 naar aanleg en € 2 naar onderhoud. Het Mobiliteitsfonds is in de tussentijd niet navenant meegegroeid. Dit wordt de komende jaren alleen maar erger. Dit kabinet trok geen cent extra uit voor deze enorme opgave, terwijl dit gewoon bekend was aan de formatietafel. Het overkomt ons niet, het is een keuze. De Minister is daarbij onderwijl te strak in het pak genaaid.

Voorzitter. Laten we wel zijn ... Ik doe deze bijdrage trouwens mede namens de CDA-fractie. Dat vergeet ik helemaal te melden.

De **voorzitter**:

Ik dacht het al aan de toon te horen.

(Hilariteit)

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ben de nuance zelve!

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Laten we wel zijn: het tekort aan investeringen in nieuwe spoorlijnen en stations, ruimere sluizen en veiligere wegen op dit moment vertaalt zich over vijftien à twintig jaar in maatschappelijke en economische schade. Dan staan we dankzij Barry in de file en dankzij Chris wachtend bij een halte op een bus die nooit komt. Dat is toch de eer van deze bewindspersonen te na? Graag een reactie op deze vraag naar strategische bereikbaarheid.

«De bereikbaarheid van het landelijk gebied wordt verbeterd door het busvervoer tussen dorpskernen op het platteland te versterken.» Ik citeer hiermee het hoofdlijnenakkoord. De realiteit is dat er 335 miljoen euro wordt gekort op busbedrijven. Als je in Rockanje, IJpendam, Schipluiden of Ankeveen woont, is het tevergeefs wachten op een bus. De buskaartjes worden 15% tot 20% duurder, 12% boven op de reguliere inflatiecorrectie. 's Avonds, buiten de spits of in het weekend op pad? Je zoekt het maar uit. Iedere regio telde ooit, maar nu niet meer. Woningbouwprojecten staan onder druk, omdat er geen bus of tram meer voor de deur komt. Is dat een strategische keuze, vraag ik de Minister en de Staatssecretaris. Hoe denkt de Staatssecretaris mijn immer constructieve fractie komend jaar nog zover te krijgen om voor de begroting van IenW te stemmen?

«De Nedersaksenlijn is een prioritair knelpunt», lezen we. De realiteit is dat er nog geen begin van een antwoord is op de vraag hoe we deze eenvoudige en relatief goedkope spoorlijn gaan aanleggen, want zeker als je een aantal geplande tunnels vervangt door spoorwegovergangen – ik heb daar eerder met collega Veldman aandacht voor gevraagd – valt die minder duur uit. Durft de Staatssecretaris dat inmiddels aan? Als je de Noord/Zuidlijn-reservering aanspreekt – sorry, Amsterdam – die sowieso nog moet worden aangevuld met zo'n 2 miljard, dan kan de ontwikkeling nog vóór 2030 starten. Heeft de Staatssecretaris dat lef en hebben wij dat lef?

«De aanleg van de Lelylijn wordt voortgezet.» De realiteit is dat de Staatssecretaris voorstelde de pot met geld te plunderen, de regio te schofferen en uit elkaar te spelen om er de Nedersaksenlijn mee aan te leggen. Over hoe het nu verder moet, is het compleet stil. We horen niets over een structuurfonds, gebruik van woningbouw gelden of Europese fondsen. Heeft de Staatssecretaris deze lijn stiekem al opgegeven?

Mijn oproep aan de regering is kortom: regering, regeer of stap op. Ik heb het met genoeg projecten onderbouwd, denk ik. Ik sluit me aan bij de oproep van mijn collega Olger van Dijk over Hoevelaken.

Ik sluit me ook aan bij het punt over verkeersveiligheid: financier nou de aanpak van de dodenwegen als de N36, de N34 en de N57, de Minister welbekend.

Regeren is faseren. Knip projecten in behapbare brokken om met minder geld toch zaken te verwezenlijken. Ga maar aan de slag met het eerste deel van de A2, zodat de Bommelerwaard en de Betuwe eindelijk van dat massale sluipverkeer af zijn. Ziet de Minister er heil in om door de nood gedwongen projecten op te knippen om wél nog daden te stellen?

Ten slotte. Beknibbel niet op het spoor.

Ik ben door mijn vier minuutjes heen, denk ik.

De voorzitter:

Ja. U heeft de spreektijd van het CDA er niet bij gekregen, helaas. U bent erdoorheen. Maar u krijgt nog meer spreektijd, want u heeft interrupties. Dat scheelt.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dat gun ik de heer Grinwis van harte. Hij heeft een mooie inbreng geleverd. De ChristenUnie staat voor infrastructuur en het openbaar vervoer; dat hebben ze laten zien. Dat waarderen wij vanuit Nieuw Sociaal Contract. Tegelijkertijd spreekt hij stevige woorden. Hij spreekt zich er nu al, namens een hele constructieve middenpartij, over uit dat zij wellicht de begroting niet gaan steunen. Het voorjaar is net begonnen. De heer Grinwis weet vanuit zijn financiële kennis dat de bomen niet tot in de hemel groeien. Collega Heutink is helaas afwezig vandaag. Hij zei: er groeit hier geen geldboom. Er moeten keuzes worden gemaakt. Ook om de Staatssecretaris en de Minister te helpen, welke drie dingen wil hij gewoon geregeld zien in de begroting zodat de ChristenUnie de begroting wél kan steunen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Bij deze voorjaarsbesluitvorming zou ik de lat helemaal niet zo hoog willen leggen. Dat de SPUK-bezuiniging, de specifieke-uitkerings-bezuiniging, in het hoofdlijnenakkoord ook de BDU includeert, is gewoon een fout die niet voorzien is aan de formatietafel. Die moet worden hersteld. De bezuiniging op de BDU moet gewoon worden teruggedraaid. Als die bezuiniging van 120 miljoen, om te beginnen, wordt teruggedraaid – dat staat in begrotingshoofdstuk XII – dan is het met ons veel minder kwaad kersen eten dan nu.

Dan de aanleg van de Nedersaksenlijn. Als je de MIRT-verkenning gewoon dit jaar van start kunt laten gaan omdat je die 1,3 miljard reserveert, dan heb je een heel ander gesprek over het Mobiliteitsfonds. Onze eisen voor dit jaar zijn dus echt niet zo extreem hoog. Ik kan nog veel meer dingen noemen, want mijn wensen zijn veel groter. Ons ov staat namelijk zwaar onder druk en je hebt hiermee nog geen 335 miljoen gevonden. Maar deze twee dingen zetten ons totaal anders in de wedstrijd. Ik heb ook reserveringen binnen lenW aangewezen waar het uit kan komen. Maar ja, ook in de voorjaarsbesluitvorming zal er geld bij moeten. Ik snap dat u in de coalitie zit, collega Van Dijk, maar wij stellen als partij andere prioriteiten. Wij hadden namelijk minder gestopt in het eigen risico en meer in noodzakelijke investeringsuitgaven voor ons land. Of het nu gaat over woningbouw en bereikbaarheid, defensie of whatever, wij hadden andere keuzes gemaakt. Daar zit dus ook een deel van het antwoord.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk. Graag een kortere reactie, meneer Grinwis.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Een financiële vraag, laat ik het toch een beetje spannend maken. De Europese Commissie wil eventueel wat meer ruimte geven aan de begroting, namelijk 1,5% extra op het tekort. Dat leent zich vooral voor projecten. Hoe staat de ChristenUnie daarin? Is zij bereid om van een deel van die 1,5% gebruik te maken? Het is extra begrotingsruimte om te investeren in zogenaamde infraprojecten die je ook voor defensie kan gebruiken, zoals de Nedersaksenlijn. Is zij daarvoor?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik vind dat de heer Van Dijk nu misschien wel iets te snel zijn toevlucht zoekt in allerlei uitwegen. Er groeit hier geen geldboom in de zaal en er groeit ook geen geldboom in de kantoortuin bij het Ministerie van Financiën. In eerste instantie ben ik dus voor handhaving van een trendmatig begrotingsbeleid waarbinnen je gewoon herprioriteert. Stel dat deze coalitie er niet uitkomt, omdat ze dat eigen risico niet iets minder willen verlagen. De Nedersaksenlijn is voor mij uiteindelijk belangrijker dan het principe om niets extra te lenen ten laste van de staatsschuld. Uiteindelijk gaat de inhoud voor mij voor het boekhouden, maar ik vind eigenlijk dat het helemaal niet nodig is. Ik ben een groot fan van het

trendmatig begrotingsbeleid en ik vind dat we ons niet nu al rijk moeten rekenen met allemaal meevallende ramingen. Dat is niet mijn stijl en daar hebben we maandag een uitgebreid debat over gehad. Ik ben daar dus eigenlijk vrij conservatief in.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoorde de heer Grinwis net zeggen dat er bij de Noord/Zuidlijn toch al veel is weggehaald, dus dat je er dan ook nog wel een stuk weg kunt halen voor de Nedersaksenlijn. Volgens mij heb ik dat zo gehoord en volgens mij hebben we dat al eerder gehoord. Ze zijn me allemaal even lief, maar wat je dan eigenlijk doet, is in Amsterdam projectbudget weghalen bij een project dat heel veel ruimte biedt voor het bestaande spoor en voor ov-verbindingen, een project waarbij heel veel mensen erbij gebaat zouden zijn als we daar eens een keer met elkaar stappen op zouden zetten. Het is al spijtig genoeg dat daar al weggehaald is, waarom zou je daar dan nog meer weghalen? Net als dat we bij andere projecten op zoek zijn naar financiering ... Ik hoor de heer Van Dijk zich net ook afvragen welke opties er allemaal zijn en wat er Europees mogelijk is. Wat je nu doet, is eigenlijk verdere schade toebrengen aan een ander heel groot project, dat ook heel relevant is voor een groot deel van Nederland. Misschien kunt u daar nog even op reageren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nou breekt toch wel een beetje mijn klomp. Want het is de VVD-fractie die aan de formatietafel als enige precies wist – de andere hadden het kunnen weten hoor, dus het was schuldige onwetendheid – hoe de vlag erbij hing bij IenW, zowel wat betreft onderhoudsopgaven als wat betreft budgetspanningen op investeringen, alsmede de zeventien gepauzeerde projecten en wat het zou betekenen om die weer vlot te trekken. De VVD wist dat drommels goed. De VVD, van oudsher een partij die fan is van infrastructuur, van autorijden en van een spoor waarop je niet stilstaat maar beweegt in een trein die goed en betrouwbaar rijdt, dié VVD heeft het tijdens de formatie af laten weten. Ik snap dat ik erop aangesproken word als ik het lief heb om binnen de schaarste die er is in het Mobiliteitsfonds te zeggen: «Minister Harbers heeft het Noord/Zuidlijnproject gepauzeerd en daar bij mijn weten 1,6 miljard euro uit gehaald. Er zit nu nog 800 miljoen in, die daar ligt te verstoffen, omdat je voor 800 miljoen die Noord/Zuidlijn niet door kunt trekken. We kunnen dat geld verschuiven, nu met prioriteit de MIRT-verkenning voor de Nedersaksenlijn starten en die lijn gewoon gaan aanleggen.» Ik snap dat ik daarmee geen vrienden maak in Amsterdam. Maar mijn primaire antwoord zou zijn: reserveer nou eens genoeg voor de investeringsuitgaven van dit land, in plaats van het te verjubelen aan een eigen risico. Ik vind dat echt een ongekennde keuze. Maar dit gezegd zijnde, heb ik wel het lief om binnen dat Mobiliteitsfonds een keuze te maken. Er ligt 800 miljoen te verstoffen waar je op dit moment niet zo veel mee kunt, tenzij je het fonds weer helemaal aanvult.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Stop het dan in de Nedersaksenlijn, waarmee je het oosten van het land een broodnodige verbinding geeft. Dát is mijn antwoord.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nou, ik raak blijkbaar een gevoelige snaar. Ik begrijp dat iemand zo wil reageren als ik gewoon een vraag stel. Wat we met elkaar als Kamer hebben afgesproken, de 3,4 miljard die er staat voor de Lelylijn, daar komen wij niet aan, terwijl we weten dat het lang niet genoeg is. Waarom

doen we dat? Omdat we het belangrijk vinden om die uiteindelijk toch te realiseren. Dat is het enige wat ik zeg over de Noord/Zuidlijn. Volgens mij moet je daar ook niet aankomen, zo min mogelijk, omdat je ook wil dat daar beweging blijft.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik zal het nu korter doen. Dat is op zich een respectabel standpunt. Maar dan moet je dus accepteren in dit huis dat er stilstand is. Dan roepen wij tig keer tegen de bewindspersonen «maak een keuze en leg 'm aan» en uiteindelijk zijn de potjes die resteren te klein. Bij de Voorjaarsnota slaan ze geen deuk in een pakje boter en dan komen ze hier weer terug met een briefje, van: jaja, het is allemaal niet gelukt; we stellen het besluit nog een jaar uit. De houding van mevrouw Veltman is echt respectabel en ik snap dat ze eigenlijk niet één project over de reling wil duwen. Dat wil ik ook niet. Maar als we geen keuzes maken, blijven we stilstaan en het ergste voor strategische bereikbaarheid is stilstaan.

De voorzitter:

We zijn aan het einde gekomen aan de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik schors tot 15.20 uur. Dan vervolgen we dit debat met de beantwoording door de bewindslieden.

De vergadering wordt van 15.03 uur tot 15.23 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren. Fijn dat u allemaal weer terug bent. Fijn dat u allemaal weer bent gaan zitten en, net als de Kamer, met belangstelling uitkijkt naar de beantwoording door de bewindslieden uit het kabinet. Dus daar gaan we nu mee starten. Ik zou de Minister het woord willen geven. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Wat goed om nu al voor de derde keer met uw Kamer het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid te voeren. Het is een aanvulling op de normale MIRT-debatten. Waar de MIRT-debatten zich richten op projecten, focust dit debat zich op bereikbaarheidsbeleid. Vandaag maken we dus ook geen rondje Nederland, hoewel een aantal projecten wel genoemd is, Hoevelaken niet te vergeten. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor ons land. Mensen en goederen moeten hun bestemmingen kunnen bereiken. Dat geldt zowel op grote schaal als op kleine schaal: Nederland Distributieland is een belangrijk voorbeeld, maar ook «is de supermarkt nog te bereiken?»; het is natuurlijk allemaal belangrijk.

We hebben als land een goede infrastructuur en daar zijn we trots op. Maar het systeem staat onder druk. We hebben inmiddels ruim 18 miljoen mensen in Nederland. Die willen allemaal mobiel zijn. Ook is de infrastructuur toe aan vernieuwing. Dat heeft de laatste jaren natuurlijk veel aandacht gehad. Dat zien we trouwens in heel veel landen optreden: ook in Duitsland en België. Ik was gisteren nog in België. Daar hebben we gesproken met de Minister van Infrastructuur van België. Ook daar zie je: er is heel veel gebouwd in de jaren zestig, zeventig. Ook in Duitsland en België zie je toch langzaamaan echt achterstallig onderhoud optreden. Wij worden nu ook geconfronteerd met een grote onderhoudsopgave. Gisteren heb ik nog een brief verzonden aan uw Kamer over de staat van dertien bruggen en viaducten. Die ging over «stikstofverbrossing»; zo heet het geloof ik. Dat is een probleem in een aantal soorten bruggen en viaducten. In Duitsland en België hebben we daarvan de gevolgen gezien,

zelfs een instorting. Dat moeten we hier natuurlijk absoluut niet hebben. Dus dat komt er allemaal bovenop. We houden echt actief vinger aan de pols. We zijn ons heel bewust van de risico's, want we willen Nederland veilig houden.

We doen ook echt veel op het gebied van bereikbaarheid, specifiek met betrekking tot infrastructuur. We hebben het basisniveau voor de onderhoudskwaliteit intussen vastgesteld. Dat is dus een belangrijke constatering. Maar al die bruggen die ik net noemde, komen daar natuurlijk nog wel bovenop. We zitten dan ook midden in de grootste onderhoudsopgave ooit. Dit jaar geven we 4,5 miljard euro uit aan het onderhoud. Dat is ongekend, dat is nodig, maar het geeft ook overlast. Ik probeer in goed overleg met de regio te kijken hoe we met zo min mogelijk overlast kunnen werken, maar het zal helaas niet zonder overlast gaan. Ik probeer dus echt met de regio goed te overleggen en te zorgen dat er zo veel mogelijk omleidingswegen of alternatieven zijn, maar het kan niet altijd. Ook investeren we nog steeds heel veel in nieuwe infrastructuur. Denk aan de A16 bij Rotterdam en het Julianakanaal. Verder heeft dit kabinet 2,5 miljard extra beschikbaar gesteld voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Dit jaar gaan we hierover afspraken maken.

Ook naast infrastructuur doen we veel. Ik noem een paar dingen. Met medeoverheden en de sector werkt mijn ministerie aan efficiëntere logistiek in de goederencorridors. De logistiek wordt ook efficiënter door meer digitalisering en informatie-uitwisseling. Zo treedt volgend jaar de vrachtwagenheffing in werking. De netto-opbrengsten daarvan worden terugschoten naar de sector. Tegelijkertijd – en daar heeft de Kamer ook een punt – moeten de Staatssecretaris en ik roeien met de riemen die we hebben. We hebben een enorme dekkingsopgave van 5 miljard. Naast de financiële schaarste worden we ook gehinderd door stikstofbelemmeringen. Ik heb ook vragen gekregen over hoe het zit in de stikstofcommissie, waar ik deel van uitmaak. Daar zal ik u ook zo over vertellen. Daarnaast hebben we arbeidsmarktkrapte. Dat geldt ook voor België en Duitsland, of in ieder geval voor België. Die zorgt voor een minder goede positie bij het aanbesteden en zorgt voor prijsopdrijving, wat weer de tekorten vergroot. Zo zitten we dus ook in die klem. We zitten op dit moment als kabinet midden in de voorjaarsbesluitvorming. Ik zeg er maar bij dat ik daarop niet vooruit kan lopen, want ik begrijp dat er natuurlijk heel veel vragen en wensen zijn. We zullen dat ook af moeten wachten. We zitten nu midden in dat proces, maar binnenkort komen we naar uw Kamer. Dat zal met de Voorjaarsnota zijn en het streven is 25 april, dus het komt eraan.

Daarnaast zal ik u meenemen in de uitkomsten van de besluitvorming over het Mobiliteitsfonds. Daarin focussen we ons op wat we wel kunnen. Dat is ook de wens van de Kamer en dat is natuurlijk prima. We er doen er alles aan om noodzakelijk onderhoud uit te kunnen voeren en om te voorkomen dat er projecten stil komen te liggen. Dan gaat het niet alleen om exploitatie en onderhoud van infrastructuur, waaronder onderhoudswerk aan wegen, spoor en vaarwegen, maar bijvoorbeeld ook om gladheidsbestrijding op de weg en de vervanging van het bedieningssysteem en de renovatie van sluizen. Ook gaat het om aanlegprojecten die de realisatie naderen en te maken hebben met tegenvallers. Dan noem ik de ViA15 bij Arnhem en de A27 Houten–Hooipolder. Bij verschillende projecten bij zowel wegen, spoor als vaarwegen hebben we dus te maken met die prijsstijgingen. Die komen niet alleen door personeelsschaarste, maar ook door stijgende materiaalkosten. Ook dat is een internationaal fenomeen en dat maakt het niet beter.

We hebben ook het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil naar uw Kamer gestuurd. Daarmee kunnen we per regio een beeld geven van de bereikbaarheid van de belangrijkste voorzieningen; of je nu met de auto, bus of trein gaat. Dat doen we weer samen met de medeoverheden en

andere departementen. De inzet is natuurlijk het op peil houden van de bereikbaarheid. Dit kabinet doet wat het kan om Nederland in beweging te houden. Het in stand houden van onze infrastructuur vraagt natuurlijk een enorme inspanning. Naast de huidige plannen is er helaas geen ruimte voor nieuwe investeringen. Dat moet ik ook gewoon eerlijk zeggen. Ik had het graag anders gezien. Tegelijk kijken we wat we wel kunnen doen. Zo gaan we natuurlijk kijken hoe we die zeventien projecten die we gepauzeerd hebben, van het slot kunnen halen. We hebben gezegd dat het streven is om dat elk jaar in ieder geval bij één project te doen. Dat was mijn inleiding.

De voorzitter:

U heeft een drietal interrupties. Wilt u uw eerste besteden, meneer Grinwis?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Naar aanleiding van de inleiding zeg ik dat het lostrekken van die gepauzeerde projecten een loffelijk streven vind. Dat is een financiële uitdaging, maar het is eerst en vooral een vergunningen- en stikstofuitdaging. Welke inzet pleegt de Minister in die stikstofcommissie, de MCEN, om doorbraken te forceren? Laat dit kabinet-Schoof het kabinet-Doorpakken worden in plaats van het kabinet-Doorschuiven. Ik ben heel bang dat de essentiële keuzes om vergunningverlening weer los te kunnen trekken, te lang op zich laten wachten en dan komt er niks terecht van die hele doelstelling van één project per jaar van het slot halen.

Minister Madlener:

Dit is natuurlijk een uiterst belangrijke vraag. Zie wat ik allemaal niet kan doen door stikstofproblemen. En dat al zeven jaar lang, hè. Nederland zit al zeven jaar op een stikstofslot en de recente uitspraken van de rechter hebben dat nog erger gemaakt. Het kabinet-Schoof heeft gelukkig geconcludeerd dat dit zo'n belangrijk onderdeel is dat de heer Schoof bereid is geweest om zelf die commissie voor te zitten. We beseffen de ernst van de situatie en hoe belangrijk het is dat we tot een oplossing komen. Maar ja, het is al zeven jaar eerder geprobeerd om hieruit te komen en het is nog niet gelukt. Ik zit zelf in die commissie. U kent mij, ik zit daar echt wel ferm in. Dit is namelijk gewoon een gigantisch probleem dat ook heel moeilijk uit leggen is. Het is natuurlijk te gek voor woorden dat soms een halve gram stikstof op een hectare 25 kilometer verderop al een project tegen kan houden. Dat is ook niet meer uit te leggen. Ik kan u zeggen dat de stikstofcommissie binnen enkele weken met een pakket komt. Ik heb toch wel de hoop dat dat echt iets gaat doen. Daar zit bijvoorbeeld ook die ondergrens in en dat zou ons ook al helpen, ook voor de woningbouw. Ik had een aantal gemeentes op bezoek die zeiden dat ze vanwege stikstof niet eens meer een braderie kunnen organiseren op de Veluwe. Zo heb ik talloze voorbeelden. Het is niet meer uit te leggen. Ik denk dat het succes van dit kabinet er ook deels afhankelijk van is of wij met goede antwoorden komen. De druk is dus uiterst hoog. We komen binnen enkele weken naar uw Kamer met een pakket. Ik kan er verder nog niet over uitweiden, maar de verwachtingen zijn hoog. We moeten leveren, maar we gaan het zien. Er moeten ook nog pijnlijke keuzes gemaakt worden, dus het is nog niet zo dat alle fracties in die commissie het eens zijn. We zijn nu op het punt gekomen dat we hele scherpe keuzes moeten gaan maken, dus het is ook wel weer spannend.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat de heer Pierik ook een interruptie heeft. Gaat uw gang.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik snap de uitdaging op het gebied van stikstof natuurlijk enorm. De Minister geeft aan dat hij hoop heeft dat hij over twee weken met iets komt wat ons verder kan helpen, maar heeft hij daar ook vertrouwen in?

Minister **Madlener**:

Ja, ik heb nog wel vertrouwen. Anders zou ik niet meer in die commissie zitten, zeg ik u erbij. Ik vind namelijk dat hier heel veel van afhangt. Er staat nu zo veel stil; het is echt dramatisch. Dit kan niet veel langer duren, dus we moeten hieruit komen. Je ziet trouwens dat dit in andere landen ook speelt, en ook dat de Europese Unie toch ook wel met geluiden komt dat er daar misschien iets verandert. Dus we moeten ook dat internationale spoor via Europa bewandelen. We zijn eigenlijk bezig een pakket te maken van vier sporen, zowel in de regelgeving als in de maatregelen. We willen dus eigenlijk met een pakket komen waarmee we zowel op korte termijn iets bereiken als in de regelgeving iets kunnen versoepelen. Die ondergrens, die ik al genoemd had, zou ons daarbij helpen. Dus ja, ik heb nog steeds goede hoop dat we eruit komen, maar we zijn nu aangeland op de scherpe keuzes. Ik heb nog een aantal afspraken staan de komende dagen met de stikstofcommissie. Je gaat daarmee naar een soort hoogtepunt van besluitvorming. Er zal veel afhangen van de komende week. Maar mijn hoop is er nog steeds, ja.

De **voorzitter**:

De Minister heeft vertrouwen, hoor ik.

Minister **Madlener**:

Je hebt vertrouwen tot je het niet meer hebt, hè.

De **voorzitter**:

Minister, u heeft nog een interruptie van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ga er toch eentje verbranden, want het is te belangrijk om dit te laten lopen; de Minister geeft dat heel duidelijk aan. Het is natuurlijk mooi dat er gewerkt wordt aan dat pakket en aan de verschillende sporen en dat er wordt geïnvesteerd. Nou, er zal ook geleverd moeten worden. Dat is de discussie over de Voorjaarsnota: hoeveel middelen gaan daarnaartoe? Maar uiteindelijk willen we Nederland natuurlijk weer in beweging krijgen, willen we die gepauzeerde projecten vlottrekken, willen we al die andere projecten verder krijgen. Heeft de Minister er ook vertrouwen in dat we op basis van dat pakket die vooruitgang snel kunnen krijgen, dat we die vergunning binnen een paar maanden weer kunnen gaan leveren? Dat is immers wat nodig is.

Minister **Madlener**:

Het zal een pakket zijn van vele maatregelen, inclusief de gang naar Brussel en noem maar op. Geld speelt natuurlijk ook een rol, een grote rol zelfs. Al die maatregelen kosten vaak ook geld. Die discussie moeten we ook nog aan. Kijk, in een paar maanden zal niet de wereld veranderen. Dat is niet mijn verwachting. Maar dit pakket moet in ieder geval wel zorgen dat we laten we zeggen in het komende jaar, de komende paar jaren echt in beweging zijn. Dat klinkt voor u misschien tergend langzaam, maar als je al ziet dat we al zeven jaar zo'n beetje stilstaan, zou ik het een enorme doorbraak vinden als we dat kunnen bereiken. Maar ik wil ook niet hier roepen dat vanaf morgen alles anders is, want dat is ook gewoon niet reëel. De maatregelen die je afsprekt, hebben ook tijd nodig om te

werken. Je kunt wel zeggen «we gaan iets anders doen» of «we gaan daar met geld tegenaan», maar eer dat dit geborgd is en uitgevoerd is en juridisch helemaal verankerd is, ook in nog wetgeving ... Dat gaat niet in een paar maanden, maar wel is er het uitzicht dat we in de loop van dit jaar echt zien: kijk, hier hebben we perspectief; dit kunnen we gaan doen. Het moet ook weer niet zo zijn dat we over vijf jaar nog niks gemerkt hebben. We moeten echt in de komende jaren forse stappen zetten.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman nog op dit punt.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik dacht: misschien komt dit later nog, maar dan is het misschien mosterd na de maaltijd, omdat we er nu even op doorgaan. Net heb ik in mijn bijdrage gevraagd naar de inbreng in de commissie over stikstof. Heeft de Minister dan ook een plan, op het moment dat het vertrouwen wordt verzilverd en er beweging kan komen, hoe hij die zeventien projecten qua prioriteiten, qua financiële uitdaging, qua arbeidsmarktuitedaging weer vlot in beweging kan krijgen?

Minister Madlener:

Dat is natuurlijk een goede vraag. We zien dat verschillende factoren ons op dit moment hinderen. De eerste is natuurlijk stikstof. Bij een aantal projecten is stikstof gewoon hét probleem, maar we zien ook dat de financiën krap zijn. Het te krappe pak waar ik in ben genaaid, zoals de heer Grinwis zei: ik kan niet anders zeggen dan dat ik dat ook zo voel. Ik denk dat Nederland er verstandig aan zou doen om in de komende jaren echt structureel meer geld uit te trekken voor onze infrastructuur. Dat zie je trouwens ook in de landen om ons heen. Er wordt weleens gezegd: wegen staken niet en zitten altijd onderaan bij de verdeling van geld. Dat gaat op een gegeven moment natuurlijk echt knellen. Geld is een probleem maar ook capaciteit. Je ziet ook de enorme opgave die ons wacht in de energie, waar het elektriciteitsnet moet worden versterkt. Die aannemers zijn eigenlijk dezelfde aannemers die ook de wegenprojecten doen. Er is een enorme druk op die middelen, ook wat het personeel betreft, en dan heb ik het nog niet eens over de stikstofdeskundigen of de mensen in ons eigen ministerie. Wij hebben heel veel mensen voor ons werken. Dat is dan het laatste probleempje, maar ik denk dat geld ... Stel dat stikstof van de baan is en er geen stikstofprobleem meer is, dan kunnen we zeker meer doen. We hebben ook heel veel reserves. We hebben een mooi fonds, het Mobiliteitsfonds, maar kunnen toch niet alles uitvoeren. Maar stikstof is een van de belangrijkste problemen. Daarna komt geld en daarna capaciteit, zou ik zeggen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoop niet dat dit wordt gezien als mijn tweede interruptie. Ik vroeg of er een plan is om dat gestructureerd te gaan afwegen en oppakken.

De voorzitter:

Kan de Minister daar nog even op ingaan?

Minister Madlener:

Aan plannen hebben we geen gebrek. We hebben dat prachtige MIRT-boek, waarover we met elkaar en de regio's al gezegd hebben: dit vinden wij belangrijk. We zijn natuurlijk nu bezig met de uitvoering van tal van projecten. Aan ons ligt het niet. Wij staan in de startblokken met vele plannen, maar die hebben allemaal wel uitvoering nodig, ook juridisch. We hebben geen gebrek aan plannen. Ik geloof niet dat dat gaat spelen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

En die afweging?

Minister **Madlener**:

Die afweging? Als wij de luxe hebben om te zeggen: we hebben ruimte voor tien plannen en kunnen er maar negen starten, dan kom ik graag naar uw Kamer toe en mag u daarover meedenken. Hoevelaken hebben we net al breed gehoord. Ook op het gebied van het spoor zie je veel wensen. Dat luxeprobleem zou ik graag met u komen bespreken, maar daar ben ik zelf niet bang voor.

De **voorzitter**:

Kunt u misschien aangeven welke blokjes u toepast in de beantwoording?

Minister **Madlener**:

Ik begin met algemeen, dan hebben we MIRT, dan een blokje bereikbaarheidspeil, instandhouding en overig. Daarna zal de Staatssecretaris de vragen op het gebied van het ov en het spoor beantwoorden. Ik begin dus met het blokje algemeen.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we met eventuele interrupties wachten tot het blokje afgerond is. Dan kunnen we een beetje tempo maken.

Minister **Madlener**:

Die 2,5 miljard voor projecten. Even kijken, het gaat om de criteria. Die 2,5 miljard heeft het kabinet uitgetrokken om snel woningbouw te realiseren. Ik ben heel druk bezig om daar met Minister Keijzer heel snel stappen in te zetten, ook met de Nota Ruimte waar nu de laatste hand aan wordt gelegd. Het woningbouwprobleem in Nederland is natuurlijk nijpend. Er zijn zo veel mensen die nu geen woning kunnen vinden en de infrastructuur is daar heel belangrijk bij. Ik krijg ook heel veel vragen uit de regio, van heel veel gemeenten: wanneer kunnen wij een aanvraag indienen en hoe gaat u dat doen?

We hebben dus criteria opgesteld. Daarbij kijken we ten eerste hoe snel men kan starten met een project. Dat is een van de criteria. Dan hebben we een minimaal aantal woningen per project, want een heel klein projectje zou niet zinvol zijn. 2,5 miljard is natuurlijk wel heel veel geld, maar ook weer niet zo veel dat we hier ... Nou ja, het is ook snel op. Dan een maximaal bedrag per woning vanuit het Rijk, zodat we echt zorgen dat het gaat om genoeg woningen.

Er komt dus geen hele dure spoorlijn van 2,5 miljard, waardoor we maar één grote woonwijk kunnen aanleggen en dan is het geld op. We willen het echt verdelen over het land. We hebben ook een maximaal percentage rijksbijdrage per project en binnen de grootschalige woningbouwlocaties werken we dat ook nog verder uit. Maar er komt dus echt een duidelijk criteriapakket, waardoor de gemeenten kunnen zien of hun project kans maakt of niet. Zo proberen we er echt het maximale uit te halen, in een cofinanciering ook nog. Ik denk dat dit voor heel veel gemeenten muziek in de oren is.

Wat is de inzet voor het gat van 5 miljard in de begroting van lenW? Dat was ook een vraag. Het klopt dat ik 5 miljard moet oplossen en in die dekkingsopgave hebben we ook echt keuzes te maken. De prioriteit ligt bij wat we moeten doen en waar we echt mee voort kunnen. Ik kan nog niet vooruitlopen op de uitkomsten van de voorjaarsbesluitvorming. Ook de afwegingen en keuzes die gemaakt worden in de voorjaarsbesluitvorming zullen via het Mobiliteitsfonds aan de Kamer worden medegedeeld. Ik kan nu nog niet ingaan op hoe we daar precies mee omgaan.

De **voorzitter**:

Geen interrupties. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Madlener:

Dan gaan we naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT. De verwachting, welke projecten stilliggen. Het is mijn ambitie om elk jaar een van die zeventien gepauzeerde projecten op te starten. Ik informeer u over de strategie hiervoor en over welk project we als eerste zullen opstarten voorafgaand aan het commissiedebat MIRT. Bij het opstarten van de projecten zal ook de raming worden geactualiseerd. Voor dit jaar hebben we dus gekozen voor de A27 Eemnes als eerste MIRT-project om op te starten, maar dat is al bekend bij uw Kamer.

De voorzitter:

Dit is het einde van het blokje. Spaart u uw interrupties op.

Minister Madlener:

Dan een aantal knelpunten. Hoevelaken: topprioriteit. We hebben daar vele fracties over gehoord. Hoe ga ik die motie uitvoeren? Dat is de motie-Veltman c.s. geloof ik. Het MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken is op dit moment gepauzeerd, vanwege – u kent de redenen al – stikstofruimte, financiële middelen en capaciteit. Ik ben in samenspraak met de regio aan het onderzoeken of het mogelijk is om dit project op te knippen of te faseren. Ik zal de Kamer voor de zomer de stand van zaken melden. Voor een gefaseerde aanpak is op dit moment onvoldoende budget- en stikstofruimte beschikbaar. Dat blijft dus een probleem. Maar ik zal de Kamer voor de zomer een stand-van-zakenbrief hierover sturen. Dan signalen ... Dat gaat ook weer over Hoevelaken. NSC vroeg erom daar apart personele capaciteit op los te laten. Dit project is dus gepauzeerd. Als je iets niet doet, kun je daardoor iets anders wel doen. Dat doen we dus ook. We kijken wat we wel kunnen doen en Hoevelaken is gepauzeerd. Het is dus niet zo dat er helemaal niets gebeurt met dat project. We gaan kijken of we het kunnen opknippen en daarover zal ik u voor de zomer informeren.

Grinwis vraagt ook om projecten op te knippen en te kijken of we dan toch een stukje kunnen doen. A2 Bommelerwaard–Betuwe bijvoorbeeld. Aan de herstartstrategie voor de gepauzeerde projecten wordt nu gewerkt. Ik informeer u over de strategie en welk project als eerste op zal starten voorafgaand aan het commissiedebat MIRT. Maar het opknippen van projecten wordt wel degelijk gezien als een stukje van de oplossing. Als je iets opknijpt, wordt het behapbaarder en kun je het misschien ook qua stikstof makkelijker plaatsen. Het is dus gewoon slim om na te denken over opknippen en dat doen we ook. Daar wordt u over geïnformeerd voor het commissiedebat MIRT. U weet waarschijnlijk beter wanneer dat plaatsvindt dan ik.

Dan ook Grinwis: N37, N57, N34, verkeersongevallentrend. Voor de Rijks-N-wegen investeren we in verkeersveiligheid met 200 miljoen nog uit het vorige regeerakkoord en in het programma Meer Veilig. Met de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid investeren we in N-wegen in beheer van medeoverheden. Op de Rijks-N-wegen wordt geïnvesteerd in de N36 en de N57. Dit jaar wordt moeilijk overrijdbare rijrichtings-scheiding – gewoon rijbaanscheiding – gerealiseerd op de N57. De N34 is in beheer van de provincie Drenthe. Momenteel kunnen medeoverheden een aanvraag indienen voor de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.

Dan de MIRT-investeringen de afgelopen vijf jaar per regio. Daar zijn mooie sommetjes over gemaakt door de heer Pierik. Er blijken verschillen uit de sommen van de heer Pierik. Ik wil niets afdoen aan de rekenkundige capaciteiten van de heer Pierik; die zullen op een goed niveau zijn. Ik vind het überhaupt al heel goed dat je het zo bekijkt. Maar het is natuurlijk ook maar net welke tijd je neemt en welke projecten er zijn. Het geeft meer een indicatie dan dat je zegt: nou, het moet allemaal precies gelijk zijn. Dat iedere regio telt, is natuurlijk voor dit kabinet een van de uitgangspunten;

dat staat echt helemaal bovenaan en is ook echt iets waar we op letten. Maar we kunnen niet zeggen dat we het rekenkundig of wiskundig gaan benaderen, want dat zou niet verstandig zijn. Neem bijvoorbeeld die 3 miljard voor de Lelylijn. Ja, die telt mee, maar die staat ook wel degelijk gereserveerd. Dus tja, zo kun je natuurlijk heel veel debatteren over hoe je het precies berekent. Maar goed, wij hebben in ieder geval oog voor alle regio's. Als de heer Pierik meent dat we een regio tekortdoen, zou ik hem willen vragen om met een concreet voorstel te komen. Ik ben altijd bereid om daarnaar te kijken, natuurlijk binnen de mogelijkheden die er zijn. Dan het verbeteren van aanbestedingen. Ook hier zal ik voor het MIRT-debat op terugkomen. Het is een belangrijk punt: hoe gaan we aanbesteden en hoe kan dat beter? Dat blijft altijd een interessant onderwerp en dan vooral ook de beheersbaarheid van de kosten, want je ziet enorme overschrijdingen. Die komen voor een deel voort uit de kostenstijging die in de marktsector zichtbaar is, maar soms worden ze ook veroorzaakt door te veel willen opplussen of door het toevoegen van allerlei franje aan een project, waardoor je uiteindelijk niet meer aan de financiering komt. We zijn hiermee bezig en voor het volgende MIRT-debat zal ik de Kamer er met een brief over informeren.

De voorzitter:

Dank u wel. Het MIRT-debat waarnaar verwezen wordt, staat vooralsnog gepland op 2 juli aanstaande. Dat ter informatie. Ik geef graag mevrouw Veltman het woord voor een interruptie.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoor goed wat de Minister zegt en ben eigenlijk wel verbaasd over het stille automatisme dat er geweest is om knooppunt Hoevelaken niet helemaal voorop te zetten bij alle plannen en alle actie betreffende de uitvoering, zoals projectteams erop zetten. Ik heb een vraag over de reactie dat dat te groot en te duur zou zijn en dat opknippen weliswaar een optie is, maar niet kan bij de A1. Maar om dan toch aan een andere weg te beginnen, terwijl die A1 en Hoevelaken ... De ruit Barneveld–Hoevelaken–Hoevelaken–Barneveld is als je die twee richtingen bij elkaar optelt veruit het allergrootste knelpunt midden in het centrum van Nederland. Hoe kan het dat deze Minister zich niet het vuur uit de sloffen gelopen heeft om dat knelpunt als eerste aan te pakken, hoe dan ook gefaseerd, met die 200 miljoen euro die in ieder geval beschikbaar was om iets te doen aan dat punt?

De voorzitter:

Het is even stil. De Minister is zich het vuur uit de schoenen aan het lopen; ik zie het.

Minister Madlener:

Ik snap de vraag en ik ken de wens. Ik kom hier graag in tweede termijn op terug, zodat ik een gedegen antwoord kan geven.

De heer Pierik (BBB):

Ik wil toch even terugkomen op de sommetjes die ik gemaakt heb. Ik wil ook niet dat er bij iedere provincie precies hetzelfde bedrag uitrolt of zoiets; het gaat inderdaad om de bereikbaarheid in de regio en zo. Maar ik zie wel dat er bij de bedragen voor Drenthe en Overijssel echt niet een klein beetje ... Het gaat niet over één jaar maar over een tijdsperiode van vijf jaar waarin ik heb gekeken hoeveel geld ernaartoe is gegaan. Ik zie daar best veel omissies. De 3 miljard voor de Lelylijn is natuurlijk geld dat in de onderzoeksfase zit; dat is nog niet uitgegeven. Ik heb dus twee vragen. Ik zou het het mooiste vinden als we daadwerkelijk een beeld krijgen van het geld dat geïnvesteerd is in die infrastructuurprojecten. Dus geen monopoliegeld, geen gereserveerd geld, maar echt het daadwer-

kelijk in die regio geïnvesteerde geld. Als we dat dan bekijken, lijkt het me, voor zover ik dat kan inschatten, dat Drenthe en Overijssel echt tekortkomen. De Minister vroeg: kom met een project van een regio die tekort wordt gedaan. Ik denk: dan hebben we de Nedersaksenlijn te pakken. Dat is volgens mij een prachtig project om die regio verder te versterken op het gebied van bereikbaarheid. Dat kan ook nog heel goed gecombineerd worden met de woningopgave.

Minister Madlener:

In die zin kan ik dat volgen. We hebben het veel gehad over de Nedersaksenlijn. De Staatssecretaris zal daar straks uitgebreid op ingaan. Het is ook echt wel een wens dat wij daar heel snel iets mee kunnen. Maar goed. Ik ben ook blij dat de heer Pierik het sommetje gemaakt heeft. Hij zegt dat we het niet wiskundig moeten benaderen, maar dat het wel een beeld geeft van waar we misschien meer te doen hebben. Ik zal dat ook niet naast me neerleggen. We gunnen de regio de Nedersaksenlijn natuurlijk van harte. Maar ik vind wel dat als je heel veel geld reserveert voor een regio, we er ook niet omheen kunnen. Dat geld is gereserveerd en legt dus een heel groot beslag op de fondsen die we hebben. Dat kunnen we ook niet uit het oog verliezen, denk ik, want dat lijkt me ook niet juist.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw beantwoording. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Bereikbaarheidsspeil lange termijn: daar ga ik het nu over hebben. Wat zijn we aan het doen, vroeg de ChristenUnie. In Bereikbaarheid op Peil heeft het kabinet het bereikbaarheidsspeil geïntroduceerd. Daarmee hebben we een instrument voor nu en de toekomst geïntroduceerd om de staat van bereikbaarheid van werk en voorzieningen te monitoren. Uit dat bereikbaarheidsspeil blijkt overigens dat niet alles kommer en kwel is. Heel veel mensen kunnen relevante voorzieningen en banen binnen een voor hen acceptabele reistijd bereiken. Dat is op zich waar. Nederland heeft nog steeds een goede infrastructuur, ben ik van mening. We hebben inderdaad te maken met toenemende files, maar we hebben er ook mee te maken dat in sommige gebieden voorzieningen als een supermarkt, waar we het net over hadden, uiteindelijk verdwijnen als een gebied vergrijsd of als de bevolking krimpt. Dat zijn weer andere uitdagingen. Dat heeft niet altijd alles met bereikbaarheid te maken. Maar goed, het glas is halfvol of halfleeg; het is maar hoe je het bekijkt. Ik denk dat het belangrijk is dat Nederland meer gaat investeren in onze eigen infrastructuur. Ik denk dat dat belangrijk is voor een land. Je ziet ook dat we door de manier van inflatie berekenen langzaam achteruitlopen. Wat wij uitgeven aan infrastructuur, zeker aan de aanleg, gaat elk jaar eigenlijk een klein beetje naar beneden. Als dat maar lang genoeg duurt, kom je vanzelf in de problemen. Dat zie je trouwens ook in Duitsland. Ik denk dat we daarvan geleerd hebben, maar het is een opgave voor ons allemaal. De Kamer heeft natuurlijk ook de bevoegdheid om die budgetten vast te stellen. Voorlopig doen we het maximale wat we kunnen.

Dan regionaal maatwerk. Voor de regionale bereikbaarheidsanalyse en regionale bereikbaarheidsprofielen wordt richting dit najaar een plan van aanpak gemaakt, samen met de regio's. Daarover zijn we het gesprek inmiddels gestart met de regio's.

Dan de regionale ontwikkelingsstrategieën. De regionale bereikbaarheidsanalyses vormen de basis om die profielen vast te stellen. Daarbij moeten ook andere opgaven in de regio worden meegenomen op het vlak van veiligheid of gezondheid.

Dan de nieuwe MKBA-modellen. De Kamer is er blij mee. Het Planbureau voor de Leefomgeving adviseert terug te kijken op eerdere adviezen. Neem ik dat advies over? Het antwoord is ja, zeg ik tegen de heer De

Hoop. We zijn voornemens om bij een lopend project te kijken hoe de ervaringen zijn met de nieuwe werkwijze voor MKBA's bij de MIRT-verkenningen. Dan kunnen we in een grotere inventarisatie gelijk meenemen hoe de MKBA in de praktijk wordt toegepast in het MIRT. Dan de vraag hoe delen van Nederland goed bewoonbaar blijven. Wordt daarover nagedacht? Dit thema is het kernelement van het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil. Daarin is het Nationaal Bereikbaarheidsspeil geïntroduceerd, dat de bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland in kaart brengt. We zijn met de regio's bezig om een kwaliteitsprofiel regionale bereikbaarheid vast te stellen.

Dan als laatste in dit blokje de vraag die De Hoop had gesteld: waarom is er geen verwijzing naar het KNMI-scenario? In de Nota Ruimte bekijken we de ruimtelijke ordening in samenhang en zetten we in op goede bereikbaarheid voor wonen, werken en de voorzieningen. Daarbij houden we rekening met water en bodem. Het is niet zo dat we zeggen dat je op heel veel plekken niet meer kunt bouwen. We proberen in kaart te brengen wat de risico's zijn als je ergens bouwt. «Risico's» is niet eens het goede woord. Het gaat om: wat is er nodig om op lange termijn veilig te kunnen wonen in dat gebied? Dat geldt ook voor de infrastructuur, want we zien dat het langer droog kan zijn in Nederland, maar ook weleens langer nat. Dat betekent dat je je daarop moet aanpassen. Daar is zeker oog voor. Als een weg onder water staat, kun je er ook niet overheen rijden. We zijn dus zowel voor de infrastructuur als in de woningen aan het kijken hoe we rekening kunnen houden met water en bodem en daarbij is het niet de bedoeling dat we heel grote delen van Nederland op slot zetten. Mevrouw Keijzer zou dat ook zeker niet accepteren, dus dat gaan we niet doen. Binnenkort kunt u de Nota Ruimte zelf bewonderen.

Dan het volgende kopje: instandhouding. Wanneer komt het meerjarenplan instandhouding? Ik heb uw Kamer 17 maart 2023 en 24 juni 2024 geïnformeerd over de meerjarige en planmatige aanpak van instandhouding. De essentie is dat we langjarige zekerheid bieden in budget en het werk meer combineren in een portfolioaanpak. Hiermee moet de productie groeien van 2 miljard naar 3 miljard in 2028. Verder wil ik daarbij zeggen dat we natuurlijk bezig zijn om ons hele areaal beter in kaart te brengen om te zien wat er op ons afkomt, dus met een betere meerjarenplanning onderhoud. Dat hebben we met de basiskwaliteit natuurlijk ook gedaan.

Wat gaan we doen om die monitoring toe te passen op die dertien bruggen? Die zijn van het type met die waterstofverbrossing van de voorgespannen bewapening. We hebben in het buitenland, in Duitsland en in België, een instorting van zo'n brug gezien. We zijn dus aan het monitoren hoe dat in Nederland staat. Op basis van het monitoren met onder andere akoestische emissie, dus met een soort geluidstest, kun je de veiligheid waarborgen tot het moment van vervanging. Het is dus essentieel dat we daar nu heel snel mee aan de slag gaan en dat doen we ook.

Dan de trekankerfundering in de tunnels. Dat is in de Vollenhoventunnel. Dat was ook een vraag van de heer Pierik, hoe het daarmee staat. Op 15 januari bent u geïnformeerd over het handelingsperspectief bij tunnels met die trekankerfundering. Het gaat om vier tunnels. Bij de Vollenhoventunnel is dus dat wegdek omhooggekomen. Dat wil niet zeggen dat dat bij alle tunnels gebeurt natuurlijk. Het is wel een risico dat die tunnels lopen, omdat die fundering op die manier is vormgegeven. Dus we monitoren dit. Op dit moment is er nog niets aan de hand, is er geen actie nodig, maar we blijven dit natuurlijk monitoren, omdat het risico gewoon wel bestaat.

Mevrouw Veltman vraagt of we kunnen aangeven hoe we omgaan met militaire mobiliteit. Militaire mobiliteit is ineens een groot thema. Er vindt veel overleg plaats tussen mijn ministerie en het Ministerie van Defensie om onze netwerken gereed te maken voor een eventueel snel militair

transport. Daarbij zijn er aandachtspunten en knelpunten. Dat gaat over gewicht en over afmetingen. Het gaat ook over spoor trouwens. Er kan natuurlijk al heel veel – dat moet ook gezegd worden, want er gaat dagelijks gigantisch veel over onze wegen – maar we zijn dus in kaart aan het brengen wat er nog nodig is waar eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn. Dat gesprek is nog niet afgrond. We zullen uw Kamer informeren als we hier meer over weten. Dan ga ik naar het kopje overig.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, had u een interruptie over het vorige blokje?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, als dit het einde van het blokje is.

De voorzitter:

Ja. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Daarnet ging het even over een concreet plan, meerjarenplan, voor onderhoud. In vorige debatten is ernaar verwezen dat dat er zou komen, maar een concreet meerjarenplan hebben wij als Kamer nog niet gezien. Ik vind dat we daar wel over geïnformeerd moeten worden, want anders blijft het elke keer vaag. We zien hoe ontzettend belangrijk dat onderhoud is. We zien nu dat bij heel veel bruggen telkens wordt geconstateerd dat er problemen mee zijn en we hebben een beperkt budget, dus de keuzes, de afwegingen en het meerjarenplan naar de toekomst zijn voor mij, voor de Kamer hoop ik, maar voor mij ook, zeer relevant.

Minister Madlener:

Dit heeft onze volle aandacht. We zijn dus ons areaal beter in kaart aan het brengen. Als je dat doet, ontdek je natuurlijk ook weer nieuwe dingen. Dat is goed, want dat kan voorkomen dat er iets misgaat en het geeft ons ook inzicht in wat ons te doen staat de komende jaren. Het is ook een opdracht die we hebben gekregen van de Rekenkamer om beter om te gaan met die meerjarenplanning. Ik geef mevrouw Veltman dus helemaal gelijk. Dat is ook hoe ik erin zit. We doen dat op tal van bruggen, trajecten en constructies, zoals u heeft gehoord. Ik heb dat niet in één plan gevat. Ik zal hier in de tweede termijn even op terugkomen, als u het goedvindt. Of hebben we het hier wel? Ik zal hier het antwoord geven dat eerder is bedacht en kijken of dat u geruststelt: «In essentie is het bieden van langjarige zekerheid in budget en het slimmer combineren van werkzaamheden een portfolioaanpak en daarmee moet de productie groeien van 2 naar 3 miljard. Over de dealflow richting markt informeer ik u voor de zomer via de MIRT-brief.» Maar goed, dat is een dealflow richting markt. Ik weet niet of dat het plan is zoals mevrouw Velkamp dat voor zich ziet. Het gaat er natuurlijk om dat wij precies in beeld hebben hoe ons areaal eruitziet en wat er aan onderhoud te verwachten valt. Op dit moment zijn we bezig met de inventarisatie daarvan. Mijn indruk is dat dat plan, als je het zo wilt bekijken, of die administratie nog niet helemaal compleet is. Als u het goedvindt, ga ik daar in tweede termijn nog wat dieper op in. Ik wil eerst nog even overleggen met Rijkswaterstaat over hoe dat zit.

De voorzitter:

Ja. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister Madlener:

Dan kom ik bij het kopje overig. Het verder uitrollen van het SpitsScoren-project. Dat is een goed punt. We passen de lessen uit het verleden toe. We kijken samen met regionale overheden naar de lessen uit de werkge-

versaankpak. Ook onderwijs speelt natuurlijk een belangrijke rol en wat we aanvullend kunnen doen om de drukte in spits te verminderen. Het is inderdaad de effectiefste weg naar een snelle vermindering van files. Ik heb ook diverse malen een oproep gedaan aan ons allen. We moeten echter nooit vergeten dat heel veel mensen die keuze niet hebben om uit de spits te gaan of buiten de spits te reizen. Dat zeg ik er altijd bij: probeer het als het kan of praat je werkgever. Wij doen dat ook met het onderwijs. Hoe kunnen we die spits mijden? Ik doe dat in Rotterdam trouwens ook. Ik rij dagelijks over de A15. Nou, die is gewoon ramvol met vrachtverkeer en als je dan 's avonds na zevenen rijdt, is die bijna leeg. Dan denk je: ja, een vrachtwagen zou nu toch ook heel snel ... Maar goed, dan praat je ook over werkuren en niet iedereen wil in de avond of nacht werken. Het is dus makkelijk gezegd, maar niet altijd makkelijk gedaan. Maar het heeft nog veel potentie. Ook corona heeft ons dat laten zien. Dus we werken eraan en het is aan ons allen om die afweging te maken. Thuiswerken is natuurlijk ook geweldig. Dat kan ook digitaal. Dus laten we de lessen uit het verleden koesteren. Heel veel mensen vinden het ook heel prettig om bijvoorbeeld in die ochtenduren, in die spits, thuis te werken en daarna naar hun werk te gaan. Dat helpt enorm. Even kijken. Dat is eigenlijk dezelfde vraag. Rij spitsvrij. Dat sluit daar eigenlijk ook bij aan. Dit was het.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Op zich dank. Ik ben blij dat de Minister hier inderdaad ook heil in ziet voor de korte termijn, want dat is ook onze overtuiging. Tegelijkertijd zijn we natuurlijk wel benieuwd naar de effecten die er nu zijn. Ons was toegezegd dat we in Q1 – het is inmiddels Q2 – de eerste resultaten zouden krijgen. Ik heb die vraag zojuist gesteld in eerste termijn en ik hoop wel dat de Minister al kan aangeven of de aanpak die we bij de Minister hebben bepleit, dus met die campagne, die we ook op tv allemaal hebben kunnen zien, Rij spitsvrij, en met die afspraken met onderwijsinstellingen en bedrijven, effect sorteert. Wat kan de Minister daar nu over zeggen? Kan hij anders toezeggen om dat snel aan de Kamer te sturen?

Minister **Madlener**:

We verwachten daar beiden veel van. Ik kan de evaluatie van de campagne nog voor de zomer naar de Kamer sturen.

De **voorzitter**:

Oke, dank u wel. U was klaar met uw beantwoording, hè?

Minister **Madlener**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dan wil ik graag het woord geven aan de Staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank u wel, voorzitter. En ook dank aan commissie voor de gestelde vragen en ook voor de discussie die onderling is gevoerd in de eerste termijn. Ik heb vier kopjes: een stukje algemeen, dan de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, de financiële situatie in het ov en een kopje overig. Ik zal ze ook in die volgorde behandelen.

De **voorzitter**:

Heel fijn. Dank u wel.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. De afgelopen periode zijn er met de vervoersregio's, provincies, vervoerders en consumentenorganisaties intensieve gesprekken gevoerd over de impact van alle maatregelen op het openbaar vervoer. Dat heb ik zelf gedaan en dat hebben ook mijn ambtenaren gedaan. De lijnen zijn kort. Maar er komt ook heel veel op ons af, zeg ik heel eerlijk. De inspanning van IenW was met name om goed zicht te krijgen op de gevolgen van bijvoorbeeld de korting op de BDU en de lagere vergoeding voor het gebruik van de ov-studentenkaart. Daarover heb ik u gisteren per brief geïnformeerd. De heer Van Dijk stelde daar net ook vragen over. Ik ga er zo nog wat uitgebreider op in.

Invzet van het kabinet is een toekomstbestendig, betrouwbaar, veilig, betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer, waarmee belangrijke voorzieningen natuurlijk bereikbaar blijven. Dat was ook een deel van de discussie die net onderling werd gevoerd in de Kamer. De komende jaren zal het nodig zijn dat er gezocht wordt naar slimme combinaties van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld een combinatie van regiotaxi, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit. Ook de VVD noemde net al een aantal voorbeelden in haar bijdrage in eerste termijn. Laten we niet vergeten: het openbaar vervoer is voor heel veel mensen belangrijk. Het zorgt dat mensen naar school, werk, sport, zorg, familie, winkels kunnen komen. Er zijn zorgen – die deel ik ook met de Kamer – over zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, die al jarenlang zwaar onder druk staan. Deze zorgen bespreek ik waar mogelijk iedere keer opnieuw in het kabinet. Daarbij zullen ook ingewikkelde keuzes gemaakt moeten worden. Als dit onverhoopt niet lukt, kunt u van mij verwachten dat ik me als systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer in gesprek met de sector en de Kamer zal inspannen om regie hierop te pakken. Er is ook een aantal keren vanuit de Kamer gezegd dat bereikbaarheid een basisvoorziening is. Dat is ook de manier waarop de Minister en ik het beiden aanvliegen. Maar goed, wij worden met elkaar voor lastige keuzes gesteld, want de druk op alle componenten is groot en de middelen zijn bijzonder beperkt. Dat was mijn algemene inleiding. Ik zal doorgaan naar de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Dan kom ik bij de heer Van Dijk van NSC, die daar een aantal vragen over heeft gesteld. Eigenlijk was de vraag in de basis of ik de Kamer het vertrouwen kan geven dat ik extra budget ga regelen, zodat het project Lelylijn dan wel Nedersaksenlijn verder kan gaan, en daarnaast hoe deze projecten op tafel zijn gelegd bij de Voorjaarsnota. Dat waren in essentie de vragen die de heer Van Dijk stelde. Ik ben hierover in gesprek, zowel binnen het kabinet als met de regio. Ik heb de afgelopen periode veel bestuurlijke gesprekken gevoerd met de regio, zowel apart met de bestuurders alsook in groepsverband. De laatste keer in groepsverband was volgens mij ongeveer tweeënhalve week geleden. Daarbij hebben we ook weer met elkaar gesproken. Volgens mij heeft de regio u ook een mededeling gestuurd, een brief, waarin men refereert aan de overleggen die er zijn geweest. In het kabinet wordt nog gesproken over de Voorjaarsnota. Hierbij heb ik de Nedersaksenlijn en de Lelylijn op de agenda gezet. De uitkomsten van de gesprekken over de Voorjaarsnota worden door de Minister van Financiën uiteindelijk naar de Kamer gestuurd, maar ik kan er niet op vooruitlopen anders dan dat ik kan melden dat ik de onderwerpen ter sprake heb gebracht en dat deze belangrijk zijn.

Dan kom ik bij een vraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie over de Nedersaksenlijn. Hij zei dat deze lijn goedkoper zou kunnen uitvallen, zeker als je bijvoorbeeld een aantal geplande tunnels zou vervangen door spoorwegovergangen, en hij vroeg of ik dat inmiddels aandurf. Ik heb natuurlijk ook in het debat over spoorveiligheid hier al met de heer Grinwis over gesproken. Het beleid is erop gericht om het aantal overwegen juist terug te dringen om de spoorveiligheid te vergroten. Daarom is ook in het huidige ontwerp de aanname gedaan dat er geen gelijkvloerse overwegen zullen zijn. Maar in de verkenning kunnen deze

uitgangspunten nog een keer bekeken worden en kan er mogelijk wel bespaard worden. Ik zeg niet bij voorbaat nee, maar in het huidige ontwerp is wel met name gekeken naar de spoorveiligheid en zijn er geen gelijkvloerse overwegen.

Dan heb ik een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid over het Deltaplan Noordelijk Nederland: welke infra is hierbij nodig en gaan we dit terugzien in de Voorjaarsnota? Het deltaplan bestaat eigenlijk uit meerdere onderdelen, waaraan vanuit zowel Rijk als regio hard wordt gewerkt. Over de Nedersaksenlijn heb ik het net gehad in antwoord op de vraag van de heer Van Dijk. Bij de Lelylijn wordt er gewerkt aan een masterplan, ook naar aanleiding van een aangenomen motie van de Kamer. Daarbij wordt er gekeken naar de financiering. Bestaand spoor is ook onderdeel van het deltaplan. Daar werken we aan met onder andere de aanpassingen bij Meppel. Hierover hebben we afspraken gemaakt in het afgelopen BO MIRT. Binnenkort krijgt u een Kamerbrief met een nadere toelichting daarop.

Dan heb ik een vraag van de heer Pierik van BBB: ben ik het met de heer Pierik eens dat het aanleggen van de Nedersaksenlijn zou helpen om de bereikbaarheid en leefbaarheid in Drenthe en Overijssel sterk te verbeteren? In essentie ben ik dat natuurlijk met de heer Pierik eens. De bereikbaarheid en de leefbaarheid zullen zeker verbeteren bij een Nedersaksenlijn. Dat heb ik trouwens zelf al in meerdere Kamerbrieven aangegeven. In essentie onderschrijf ik de stelling van de heer Pierik dus. Dan kom ik bij een vraag van de heer Van Dijk van NSC: kan er uit de 40% van de 2,5 miljard voor de woningbouw geld beschikbaar worden gesteld voor de Nedersaksenlijn? Zoals ik in het commissiedebat Spoor al heb aangeven, zijn de woningbouwmiddelen – de Minister heeft dat net ook betoogd – een andere prioriteit van het kabinet. Er is een beoordelingskader voor de besteding van deze middelen gemaakt. Naar verwachting sluit dit hooguit beperkt aan bij de doelen van de Nedersaksenlijn. Het is vooral de bedoeling dat woningen snel gerealiseerd worden. Bij de middelen voor de woningbouw mobiliteit wordt een brede afweging gemaakt. Deze middelen zijn bedoeld voor het lostrekken van woningbouw in heel Nederland.

Dan heb ik de een-na-laatste, van de heer Grinwis van de ChristenUnie, over de Lelylijn. We horen niks over het structuurfonds, het gebruik van de woningbouw gelden en Europese fondsen, zegt hij. Heb ik deze lijn al stiekem opgegeven, is de vraag. Nou, ik kan de heer Grinwis verzekeren dat ik nog niks heb opgegeven. Ik ben geen opgever, zeg ik richting de heer Grinwis. We werken heel hard aan financieringsmogelijkheden voor de Lelylijn. Ik heb vorige week voor de tweede keer met Eurocommissaris Tzitzikostas gesproken en half april staat er weer een overleg in de planning. We zijn dus ook langs die route aan het kijken naar wat er mogelijk is, zeg ik ook tegen de heer Van Dijk. Het is dus niet zo dat ik dingen opgeef. Over de Europese mogelijkheden, het CEF, hebben we de Kamer op 24 maart nadere informatie gestuurd. Die kunt u terugvinden. Ik merk daarbij wel op dat andere Europese structuurfondsen beperkte bedragen, tot maximaal enkele tientallen miljoenen, opleveren. Dat is dus wel een kanttekening die ik hier plaats. Ik heb dat ook al eens eerder in een debat gezegd. Het is dus niet reëel om te veronderstellen dat hiermee in één keer honderden miljoenen vrijkomen. Het is in een bepaalde orde van grootte.

Dan de laatste vraag, van de heer Van Dijk van NSC: kunnen we aanspraak maken op Europees defensiegeld voor de Nedersaksenlijn? Zoals ik ook in antwoord op de Kamervragen van de heer Van Dijk heb laten weten, is het budget voor Europees defensiegeld ook beperkt. Bovendien kan er niet voorafgaand aan het project een akkoord door de Europese Commissie worden gegeven. De Nedersaksenlijn is geen onderdeel van de trans-Europese transportcorridor TEN-T. Dus ook voor geld uit dit deel van het Connecting Europe Facility-fonds is vooralsnog de voorwaarde dat het

daaronder moet vallen. Dat neemt niet weg dat ik het wel ter sprake heb gebracht. Ik heb dat bijvoorbeeld gedaan in het gesprek met de Eurocommissaris vorige week.
Dat is het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Heeft de Minister nu alle antwoorden over de Nedersaksenlijn gegeven? Ja. Oké. Mijn vraag is ten eerste of de Minister bereid is in de brief voorafgaand aan het volgende commissiedebat MIRT in te gaan op de gevoeligheidsanalyse, in de zin van wat het zou schelen als je 'm wat soberder aanlegt, dus met wat meer spoorwegovergangen en minder tunnels. In de startbeslissing voor een MIRT-verkenning maakt het immers nogal uit of je uitgaat van een Nedersaksenlijn full swing van 1,7 miljard of van een lijn met wat minder tunnels en wat meer spoorwegovergangen. Dat kan net het verschil zijn tussen wel of niet een MIRT-verkenning starten, als de Staatssecretaris überhaupt geld gaat vinden voor deze lijn, die we allemaal heel graag willen, maar waar we nu al veel te lang over praten zonder een startbeslissing te hebben genomen.

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag van heer Grinwis heel goed. Ik zei net dat er in het ontwerp geen rekening mee is gehouden. Dat neemt niet weg dat we wel degelijk kijken naar wat er mogelijk is. Spoorveiligheid is echter wel essentieel. Maar nogmaals, ik sluit mijn ogen er niet voor. Ik moet even overleggen of ik het antwoord nu kan verstrekken. Daar kom ik in tweede termijn op terug.

De voorzitter:

De heer Olger van Dijk voor zijn laatste interruptie.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat hij het niet heeft opgegeven om Europese gelden binnen te harken. Nou, op zich is dat een begin, maar dat is toch niet de houding waarnaar ik op zoek ben. De afgelopen periode heeft Nederland 44 miljoen gehad van de 1,7 miljard aan Europese middelen. Dat is 2,5%. Gemiddeld hebben we recht op 5% à 6% vanuit Europa, maar dat halen we niet. Alle reden dus om echt meer ons best te gaan doen om die budgetten binnen te halen. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar een extra poging toe wil doen, ook omdat we zien dat de panelen schuiven in Europa. Er mag meer geld worden besteed aan defensie. Allerlei plannen zijn in ontwikkeling. Ik geef nog een concreet voorbeeld en krijg graag een reactie van de Staatssecretaris. Cohesiefondsen kunnen ook worden ingezet voor andere projecten, die onder andere defensie helpen. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat de Nedersaksenlijn die dubbele rol zou kunnen vervullen, dus ook voor defensietransport kan dienen, en dus in aanmerking kan komen voor die nieuwe fondsen?

Staatssecretaris Jansen:

In essentie heb ik het er met de Eurocommissaris vorige week over gehad. Ik deel dus die mening. We hebben vorige week ook een bezoek gebracht aan Noordrijn-Westfalen. Daar hebben we gesproken over grensoverschrijdend vervoer en over de mogelijkheden die daar liggen. Ook daar was een zeer goede voedingsbodem voor het gesprek. Alleen lopen ze ook in Duitsland tegen bepaalde knelpunten aan, niet in de laatste plaats financiële knelpunten. Dat zei de Minister net ook al. Ook daar worden dus keuzes gemaakt. Als je in Duitsland vraagt waar hun prioriteit dan ligt, zijn

zij eerder genegen om flink in de noord-zuidverbinding te investeren dan in de west-oostverbinding, maar strategisch gezien is de west-oostverbinding ook van belang. Er zijn dus meerdere belangen. Wij wedden op heel veel paarden. Dat is ook de reden waarom ik recentelijk wat vaker in Brussel ben, om er juist voor te zorgen dat wij met iedereen het gesprek kunnen voeren die ons kan helpen bij het zoeken naar meer middelen.

De **voorzitter**:

Als eerste kijk ik even naar de heer Pierik. Ik kom zo bij u, meneer De Hoop.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik ben eigenlijk best wel onder de indruk van het feit dat de Staatssecretaris zowel in de regio als in Europa behoorlijk trekt aan fondsen om uiteindelijk die MIRT-verkenning te kunnen gaan starten voor de Nedersaksenlijn. Als ik de brieven lees, word ik wel weer een beetje pessimistisch, want dan denk ik: er zit eigenlijk weinig schot in. Mijn vraag: kan de Staatssecretaris aangeven of er wel een beetje schot in zit? Of in de woorden van zojuist: heeft u er nog vertrouwen in dat het goed komt?

Staatssecretaris **Jansen**:

De essentie van de vraag van de heer Pierik is of ik er vertrouwen in heb dat we er bij de Voorjaarsnota met elkaar uit komen. Ik kan u geen enkele garantie geven dat we eruit gaan komen. Ik kan u alleen de garantie geven dat het op de agenda is geplaatst en dat we het gesprek met elkaar voeren. Alleen liggen er hele lastige keuzes voor. Je kunt een euro helaas maar één keer uitgeven. Er werd net gesproken over geldbomen hier of bij Financiën. Ik ben ook geen tovenaars. Ik kan ook geen geld bij elkaar krijgen. Ik ben dus wel aan het kijken naar alle mogelijke opties die er zijn, maar dan zullen er nog steeds lastige keuzes gemaakt moeten worden bij de Voorjaarsnota.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank aan de Staatssecretaris voor het eerste deel van de beantwoording. Ik ben toch nog iets meer op zoek naar wat de Staatssecretaris precies op tafel heeft gelegd. Want het enige serieuze voorstel van de Staatssecretaris, dat we vorig jaar gezien hebben, was geld van de Lelylijn weghalen en dat inzetten voor de Nedersaksenlijn. Toen heeft de Kamer aan de rem getrokken en gezegd: dat is voor ons niet acceptabel. Heeft de Staatssecretaris binnen het kabinet, dan wel in de onderraad of in de ministerraad, een ander serieus financieel voorstel neergelegd dat geen geld bij de Lelylijn weghaalt, is mijn vraag aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wat ik in de ministerraad heb neergelegd, ga ik niet aan de Kamer melden. Dat lijkt me niet verstandig. Ik heb wel breed gekeken naar alle mogelijkheden die er zijn. Ik heb u vorig jaar de informatie toegezegd – die heeft u inmiddels gekregen – over het verhaal waarover wij eind vorig jaar, in december, het gesprek hadden willen voeren met de regio. Dat waren die tien opties, waar we het over hebben gehad. Die heeft u inmiddels gezien. Dat was de situatie toen. Er rust ook een aangenomen Kamermotie. 150 stemmen zeiden: niet doen. Die motie heb ik heel goed in mijn oren geknoopt, dus wat mij betreft is die motie daarin leidend, maar dat betekent niet dat ik onderwijl niet kijk welke mogelijkheden er zijn. Met de regio's hebben wij ook gesproken over welke beweegruimte er eventueel is als wij kijken naar het totaalplaatje. Soms kun je ook zekerheid bieden door bijvoorbeeld in tijd te gaan faseren, of door op een andere manier zekerheid te bieden. Maar ik heb de motie heel goed gezien en ik weet wat de Kamer mij heeft gevraagd.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Op zichzelf is dit best een helder antwoord. Toch hoop ik even in het kader van verwachtingsmanagement dat we van de Staatssecretaris iets meer beeld krijgen. Ik hoop dat het hem lukt om meer geld vrij te krijgen voor de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Ik proef ook dat dat lastig is. Is de Staatssecretaris het met mijn fractie eens dat het wel heel belangrijk is dat er in ieder geval snel een oplossing komt voor het knooppunt Meppel? Dat is op korte termijn namelijk echt heel belangrijk is om de bereikbaarheid van Noord-Nederland op peil te houden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat de prioriteit van een oplossing voor Meppel voor iedereen heel duidelijk is, ook voor mij. Zeker bij de regio's wordt daar regelmatig aandacht voor gevraagd. Volgens mij heb ik net in mijn inleiding aangegeven dat er binnenkort een brief naar de Kamer komt over Meppel. Dan kunt u dus precies beoordelen hoever we daarmee zijn. Met het oog op toekomstige ontwikkelingen ben ik ervan overtuigd dat Meppel essentieel is.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Dat is de map financieel.

Er was een vraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie. Hij zei heel veel dingen: «Buskaartjes worden 15% tot 20% duurder. Als je 's avonds buiten de spits of in het weekend op pad moet, moet je het maar uitzoeken. Iedere regio telde ooit, maar nu niet meer.» Ik zeg tegen de heer Grinwis: natuurlijk telt iedere regio; iedere regio telt nog steeds. Ik kom zelf ook uit de regio. Ik herken dat beeld niet. Maar ik snap ook dat u wat chargeerde wat dit betreft.

U vroeg mij op een gegeven moment of het een strategische keuze was dat wij hierop zijn uitgekomen. Laat ik heel duidelijk zijn: dat is geen strategische keuze. De afgelopen periode hebben we aan verschillende tafels ook ongelofelijk intensief overleg gevoerd met alle regio's, vervoerders en provincies. Dat geeft ons ook een beter beeld van de gevolgen van verschillende financiële maatregelen die in de huidige situatie het ov uiteindelijk treffen. We hebben met elkaar ook geconcludeerd dat het openbaar vervoer heel belangrijk is voor mensen. Denk daarbij aan school, werk, zorg, winkels, sport et cetera. Betaalbaarheid en beschikbaarheid is volgens mij iets wat al jarenlang, sinds 2019, geloof ik, echt steeds lastiger wordt. In de coronaperiode is dat allemaal, in deze extremis, begonnen. Die zorgen spreek ik ook iedere keer uit in het kabinet. Wij zullen daar uiteindelijk keuze in moeten maken. Maar zoals ik, net als de Minister, al een paar keer zei: die keuzes zijn verrekke lastig, maar moeten wel gemaakt worden.

Dan was er een vraag van de heer De Hoop van Partij van de Arbeid-GroenLinks: «Er wordt veel bezuinigd op de BDU, waardoor de bouw van nieuwe woningen in gevaar komt. Wat vindt de Minister daarvan en hoe kijkt hij naar het gebrek aan ambitie en investeringen als het gaat om het ov?» Ik ga in herhalingen vervallen: er zijn heel veel gesprekken gevoerd. Ik heb ook specifiek aan de regio's gevraagd om voor mij in kaart te brengen hoe dit gaat landen. In het geval van de vervoerregio Amsterdam betekent dat bijvoorbeeld dat de lijn van en naar Purmerend getroffen zou kunnen worden. Maar ik heb die vraag ook bij de andere regio's gesteld. Daar is meer duidelijkheid over. Wij hebben de volgende zaken vooropstaan: toekomstbestendig, betrouwbaar, veilig, betaalbaar en toegankelijk. Voorzieningen moeten namelijk bereikbaar blijven. Wij zien de essentie daarvan. Ik zeg echter ook heel eerlijk dat er geen middelen beschikbaar zijn op de lenW-begroting om de korting ongedaan te kunnen maken. Dat

is ook de reden waarom wij hier rond de voorjaarsbesluitvorming gesprekken over voeren binnen het kabinet. Ik ben aan het bekijken hoe we dit kunnen terugdraaien. Ik denk namelijk dat dit voor beide betrokken regio's desastreus zou kunnen uitpakken. Dat kan nooit de bedoeling zijn. De laatste vraag is van de heer Van Dijk van NSC: klopt het dat de BDU-bezuiniging voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag groter is dan die voor de Vervoerregio Amsterdam? Dat klopt, maar dat heeft te maken met het percentage. Kijk naar het budget: 55% van de BDU-middelen gaat naar de regio Rotterdam–Den Haag, terwijl 45% naar Vervoerregio Amsterdam gaat. Dat heeft te maken met het aantal inwoners van die regio's. In diezelfde verhouding wordt de bezuiniging verdeeld. Dan zou je kunnen concluderen dat het gaat om 55% voor de regio Rotterdam–Den Haag en 45% voor de regio Amsterdam.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dit deel baart mij toch echt wel grote zorgen. Ik vraag mij steeds vaker af of deze Staatssecretaris in staat is om zijn eigen coalitieakkoord uit te voeren. In zijn akkoord staat namelijk dat elke regio telt. Ik heb net nog even gekeken. Er staat ook in: de bereikbaarheid van het landelijk gebied wordt verbeterd. Ik heb nog niet gezien dat er een euro bij is gekomen. Ik zie wel dat er alleen al bij de BDU-gelden een verminderd aanbod van 20% gaat zijn en dat de tickets 12% duurder gaan worden. Dan hebben we het nog niet eens over de SOV-gelden: die zijn er ook nog. Dit gaat alleen over de BDU. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus: heeft hij zelf het gevoel dat hij hiermee het coalitieakkoord überhaupt nog op een goede manier kan uitvoeren? Als dat niet het geval is – hij neemt zelf de woorden desastreus in de mond – wat moeten wij dan nog extra doen om de Staatssecretaris in beweging te krijgen om dit te voorkomen? Het voelt namelijk een beetje alsof we hier zitten te kijken naar een toeschouwer van iets wat we allemaal desastreus vinden, terwijl er niet ingegrepen wordt. Dat vind ik wel steeds ingewikkelder worden. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

De heer De Hoop suggereert nu dat ik helemaal niks doe. Dat werp ik verre van mij, want dat is gewoon niet waar. Mijn ambtenaar, maar ook ikzelf, zijn continu in gesprek en aan het kijken wat we kunnen doen. De BDU-korting is in mijn optiek een wezenlijk onderdeel van het totale dilemma waarvoor wij staan. Ik ben me er keihard voor aan het maken om die 110 miljoen te vinden, zodat ik die terug kan draaien. Maar ik ben ook afhankelijk van anderen. Ik kan dus niet vooruitlopen op de voorjaarsbesluitvorming en zeggen: ik weet honderd procent zeker dat ik dit ga oplossen. Maar dit is wel een van de dingen waar ik me heel sterk voor maak. Ik heb namelijk het gevolg goed voor ogen. Dat gevolg willen we niet. Dat was ook de reden waarom ik het woord desastreus in de mond nam. Ik denk dat we alles op alles moeten zetten om dit te voorkomen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Heel kort. Mijn vraag was of de Staatssecretaris zelf het gevoel heeft dat hij hiermee nog in staat is om het coalitieakkoord uit te voeren; dat was mijn vraag. Die is niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Helder.

Staatssecretaris **Jansen**:

In het coalitieakkoord staan heel veel goede dingen, zoals de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, maar bijvoorbeeld ook de Noord/Zuidlijn. Die discussie is ook net door de Kamer onderling gevoerd. Met alle respect: de Minister en ik zijn juist ook binnen het kabinet aan het bekijken welke dingen we

binnen het hoofdlijnenakkoord kunnen uitvoeren, gelet op de situatie waar we voor staan. De heer Grinwis maakt bepaalde keuzes rond de vraag hoe je bijvoorbeeld geld zou kunnen vinden voor een Nedersaksenlijn. Het voorbeeld van de Noord/Zuidlijn werd genoemd. Ook de Noord/Zuidlijn staat genoemd in het hoofdlijnenakkoord als een van de drie infrastructuurprojecten. In het verleden is daar 1,6 miljard uitgehaald. Tegelijkertijd is toen de afspraak gemaakt dat er in deze periode weer geld terug zou gaan. Dit zijn dus allemaal hele lastige dilemma's. Maar ik ga nu niet de heer Grinwis volgen en zeggen: laat de Noord/Zuidlijn dan maar zitten. Dat heeft dan namelijk ook weer invloed op het project Zuidasdok; dat is ook heel belangrijk. Alles hangt dus met elkaar samen. Kan ik het hoofdlijnenakkoord dan nog uitvoeren? Ik doe mijn stinkende best om te bekijken welke dingen we nog kunnen uitvoeren, gelet op de gegeven situatie en de middelen die beschikbaar zijn.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik was klaar, voorzitter!

De **voorzitter**:

Sorry, Staatssecretaris, de heer Grinwis heeft zich bedacht.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik had nog een vraag over de BDU.

De **voorzitter**:

Misschien is dit ook een vraag vanuit het CDA, geen idee. Ik heb begrepen dat u nog steeds namens het CDA spreekt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Klopt. Deze vragen stel ik nog steeds mede namens collega Vedder. Ik ben nog steeds de nuance zelve, omdat ik mede namens het CDA spreek.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang. Dit is uw laatste interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dit is de laatste interruptie, over de BDU. Ik heb in de eerste termijn wel duidelijk gemaakt hoe ik erin zit. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dit ook echt als zijn missie ziet. Ik zou zeggen: ga met de vuist op tafel die voorjaarsbesluitvorming in. Mijn vraag heeft te maken met die aanvangelijke ombuiging wat betreft het hoofdlijnenakkoord, die gekoppeld was aan het afkomen van die 10%; dat zou gebeuren door de SPUK's, die specifieke uitkeringen, af te schaffen en over te hevelen naar het Gemeentefonds. Financiën heeft bij de nadere uitwerking geconcludeerd dat het bedrag in het hoofdlijnenakkoord eigenlijk te hoog was. Dat bedrag is volgens mij met een paar honderd miljoen omlaaggegaan, omdat die grondslag toch niet helemaal goed was gezien aan de formatietafel. Waarom is het in die operatie niet gelukt om ook de BDU uit die bezuiniging te halen? Het is namelijk volstrekt evident dat je niet via administratieve besparingen daadwerkelijk 110 miljoen kunt bezuinigen in die twee metropoolregio's. Zit daar nog een kans om Financiën mee te krijgen in het afschalen van die grondslag? Want eigenlijk hoort de BDU daar helemaal niet bij, omdat überhaupt de redenering niet klopt ...

De **voorzitter**:

Helder.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
... van besparen op administratieve lasten.

De **voorzitter**:

Ik ga een beetje tempo maken, want we moeten dit debat om 17.00 uur afronden en we moeten nog een tweede termijn doen. Dit was uw laatste interruptie, meneer Grinwis, dat klopt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil daar graag in tweede termijn op terugkomen. Ik moet even een paar dingen verifiëren, zodat ik een goed antwoord kan geven aan de heer Grinwis.

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Dan zou ik u willen uitnodigen om uw beantwoording volledig af te maken, dus de blokjes die nog resteren. De leden hebben geen interrupties meer over. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

U heeft helemaal gelijk, voorzitter. Ik dacht dat ik mijn laatste mapje al gehad had, maar ik heb inderdaad nog het mapje overig.
Een vraag van mevrouw Veltman van de VVD. Wat gaat de Staatssecretaris doen om de combinaties van vervoersoorten – ov, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, flexvervoer – meer mogelijk te maken? Ik heb daar net in mijn inleiding al iets over gezegd. Wij proberen regio's die hiermee aan de slag willen te ondersteunen. Denk bijvoorbeeld aan Zeeland. We laten momenteel ook een brede verkenning uitvoeren naar hoe we de integratie van ov, doelgroepenvervoer, flexvervoer en regiotaxi tot één publiek mobiliteitssysteem verder kunnen ondersteunen. Medio 2025 verwachten we de Kamer hierover te kunnen informeren.
Dan heb ik nog een tweede vraag van mevrouw Veltman. Die ging over de opentoeegangstreinen, zoals de nachttrein Maastricht–Amsterdam en Zwolle–Amsterdam. De vraag was eigenlijk: ben ik het eens met mevrouw Veltman dat het ongewenst is dat de NS hier bezwaar tegen maakt? De nachttrein is denk ik een hele goede aanvulling op de bestaande concessies. Ik denk dat het hartstikke mooi nieuws is voor reizigers uit Almere en Lelystad dat er onlangs een nieuwe nachttrein van Amsterdam naar Schiphol is gaan rijden. Het staat de NS natuurlijk vrij om bezwaar te maken tegen subsidies die de gemeente Almere en de gemeente Lelystad verstrekken voor die extra nachttrein, maar de NS kan geen bezwaar maken tegen de opentoeegangstrein zelf.
Dan de laatste vraag, voorzitter, van de heer Grinwis van de ChristenUnie. Kan ik het restant van de dekking van de Noord/Zuidlijn inzetten voor de Nedersaksenlijn? Volgens mij heb ik daar net een antwoord op gegeven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee denk ik dat u antwoord heeft gegeven. Dank u wel daarvoor. Dan zijn we aangekomen bij de tweede termijn aan de kant van de Kamer. 1 minuut en 20 seconden per fractie. Ik zou de interrupties graag willen beperken, zodat we dit rond een uur of 17.00 uur kunnen afronden. De heer Olger van Dijk, gaat uw gang.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Ik dank de beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik heb nog een enkele vraag liggen. Toch nog even over knooppunt Hoevelaken. Als die motie is aangenomen, krijgen we daar voor de zomer iets over te horen. Mijn vraag was: je kunt dat personeel toch wel gewoon inzetten? Dat is er. Daar kun je gewoon een prioriteit van maken. Dus ik stel nogmaals de vraag – ik vraag ook om een toezegging van de Minister – om daar nu wel die teams op te gaan inzetten en alles

voor te bereiden, zodat het knelpunt echt zo snel mogelijk kan worden aangepakt.

Over de Nedersaksenlijn heb ik nog één concrete vraag, die ik niet direct had gesteld in een interruptie. Hoe bekijkt de Staatssecretaris de zogenaamde spaarvariant van de regio?

En tot slot een verduidelijkende vraag. Ik kreeg een antwoord op het verschil bij de brief ten aanzien van MRDH en VRA. Ik snap de verhouding. Die is 58 miljoen/51 miljoen qua korting BDU. Maar het compensatietarief is juist veel hoger geweest bij de regio Amsterdam, waardoor de MRDH dus nu al in het negatieve eindigt en Amsterdam nog wel een redelijke plus houdt. Graag nog een reactie op dat punt. Leidt dat niet tot een verschil in de aanpak als men toch tot compensatie kan komen, waar wij de Staatssecretaris van harte toe aansporen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik zie dat de Staatssecretaris ook alle afkortingen heeft opgeschreven. Dan ga ik nu naar de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik heb eigenlijk nog drie korte vragen. De eerste vraag is voor de Minister. De Minister wil nog niet te veel loslaten over de ministeriële commissie. Ik snap dat die gesprekken plaatsvinden, maar hij is eigenlijk niet echt ingegaan op het onderdeel rekeningrijden en in hoeverre dat iets met de spits kan doen. Ik zou toch graag van de Minister horen of dat misschien wel bespreekbaar is. Ik ken deze Minister. Dat is voor hem best wel lastig geweest. Maar de vorige Minister heeft dat wel nadrukkelijk op de agenda gezet. Is dat voor hem bespreekbaar? Daar zou ik graag een helder antwoord op krijgen.

Dan had ik nog twee andere vragen. Die gaan over dat bereikbaarheidsspeil. Daar is de Minister voor een deel op ingegaan. Hij zei: dat is in orde. Ik heb daar toch wel wat meer vraagtekens bij, bijvoorbeeld als het gaat om het ov en de fiets, want het gaat niet alleen over de auto. Ik zou daar nog graag iets meer over horen van de Minister. Ik zou ook graag horen hoe die adviezen daadwerkelijk verwerkt gaan worden. Ik verwacht eigenlijk dat we voor het commissiedebat MIRT een brief van de Minister krijgen over in hoeverre die adviezen worden verwerkt, en dat er dan ook meer gekeken wordt naar bijvoorbeeld het ov en de fiets, en niet alleen naar de auto. Zou hij dat kunnen toezeggen?

Dat was het.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Over knooppunt Hoevelaken hebben we het net gehad. Daar komt de Minister nog op terug. Wat mij betreft is het verzoek echt om de motie uit te voeren en daarvoor het vuur uit de sloffen te lopen, zoals ik zei, ook al moet het anders dan je misschien idealiter zou willen.

Het tweede. Ik zie heel graag een samenhangend beeld en meerjarig plan voor de opgave van het onderhoud, de planning, de realisatie, de financiën en de risico's. Daar komt de Minister zo ook nog op terug.

Tot slot. We hebben het even kort gehad over spitsmijden. Ik ben benieuwd per wanneer – dat hoeft geen jaar te duren; dat kan sneller – deze Minister zijn eigen ministerie verplicht om niet meer voor 10.00 uur op het werk te komen. Dat is een voorbeeld; het mag ook 09.30 uur zijn. Maar ik zou zeggen: geef het goede voorbeeld en gun iedereen bij het ministerie om te kijken hoe dat kan. Graag zo snel mogelijk.

De voorzitter:

De heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik ben blij met de inzet van de Staatssecretaris als het gaat om de Nedersaksenlijn. Ik hoop dat er echt stapjes gezet worden en dat hij ons daar in ieder geval goed van op de hoogte houdt. Ik was niet helemaal tevreden met Elke regio telt!, want eigenlijk wil je dan ook weten wat er daadwerkelijk geïnvesteerd wordt in allerlei infrastructuurprojecten en zo. Het was een prachtig overzicht, maar daar zitten natuurlijk allemaal cijfers in voor onderzoek, verkenning, planuitwerking en realisatie. Ik wil heel graag een beeld hebben van wat er nou daadwerkelijk in materiële zin is geïnvesteerd in de twaalf provincies. Ik zou dus eigenlijk graag een toezegging van de Minister willen hebben dat hij diezelfde sessie doet, maar dan alleen de cijfers van de daadwerkelijk geïnvesteerde bedragen in die regio over de laatste vijf jaar.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording, en ook voor hun eerlijkheid. Ik steun hun intenties. Tegelijkertijd moet ik natuurlijk ook zeggen: uiteindelijk kan ik ze niet alleen maar beoordelen op hun intenties, maar beoordeel ik ze ook op hun resultaten. Laat tijdens de Voorjaarsnota en daarna zien dat dit land niet geregeerd wordt door tabellen, maar door mensen met een hart voor de regio die daadwerkelijk wat voor elkaar boksen. Daar moedig ik ze zeer in aan. Ik ben het namelijk zeer met de Minister eens: we hebben gewoon structureel te weinig geld voor onze investeringsuitgaven. Ik denk dat we ons in politiek Den Haag moeten aantrekken dat we misschien iets te veel consumptief doen en iets te weinig investeren. Dan hoef ik ook niet zoiets impopulaires te zeggen over de Noord/Zuidlijn, want ik ben het helemaal met mevrouw Veltman eens dat die moet worden doorgetrokken, met prio. Maar binnen schaarste ben ik nooit te beroerd om een keuze te maken die sommigen blij maakt en anderen boos.

Voorzitter. Ik heb nog een vervolgvraag over de A2, over de toezegging van de Minister om naar die fasering te kijken en daar hopelijk op terug te komen in de brief in aanloop naar het volgende MIRT-debat. Mijn oproep is: betrek alsjeblieft de regio daarbij. Ik noemde de Bommelerwaard en de Betuwe. Deze regio's zitten helemaal klem tussen twee prachtige rivieren. Die mensen kunnen geen kant uit, dus die regio loopt natuurlijk hartstikke vast. Dus betrek bij het nadenken over faseren ook de regio die het betreft, in het bijzonder bij de A2, in dat prachtige rivierengebied.

Tot zover in deze tweede termijn. Een tweeminutendebat was al aangevraagd, toch?

De **voorzitter**:

Nee.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan bij dezen.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. We dachten hier zonder tweeminutendebat weg te komen, maar de heer Grinwis vraagt die aan namens de ChristenUnie en het CDA. Zo zullen we het ook noteren.

Dank voor de inbreng in de tweede termijn. We gaan vijf minuten schorsen. O, de heer De Hoop heeft nog een interruptie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik had nog één vraag aan de heer Grinwis. Ik ben het heel erg eens met zijn analyse over de verschraving van het openbaar vervoer, met name in de regio, maar wat ik nog een beetje miste in zijn bijdrage, waren niet alleen de BDU-gelden, maar ook de SOV-gelden. De heer Grinwis refereerde wel aan die 335 miljoen. Bij de Onderwijsbegroting is er toen ook discussie geweest over de SOV-gelden. Is de ChristenUnie het met GroenLinks-Partij van de Arbeid eens dat we ook voor die SOV-gelden een oplossing moeten vinden, omdat dat ook consequenties heeft voor het openbaar vervoer in de regio? Of ligt de focus alleen op de BDU-gelden?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat is een terechte vraag. Dank voor deze vraag. Nee, de ChristenUnie staat voor het standpunt om voor de hele ov-bezuiniging van 335 miljoen een antwoord te vinden. Maar daarbij moet wel gezegd worden dat de studentenaantallen en het gebruik van studenten een objectieve analyse is. Die is bevestigd. Dat er bij de Onderwijsbegroting niet gebruikgemaakt kon worden van de 75 miljoen die nog op de aanvullende post bij Financiën stond voor deze studentenaantallen met deze aanvliegeroute, is ook een feit. Als je dit wil oplossen, moet je ons regionaal ov en het openbaar vervoer in Nederland dus gewoon structureel via de BDU en het Provinciefonds en misschien ook via andere afspraken met NS met publiek geld funden. Maar dat moet je niet doen via de band van studentenaantallen die er niet zijn of studenten die minder gebruikmaken van het ov, want dan proberen we een beetje met een kromme stok een rechte slag te slaan. Laten we het dan gewoon echt doen via de primaire route voor ov. Die is via bijvoorbeeld de BDU. Daarbij sta ik aan de zijde van collega De Hoop. Wat mij betreft gaan we ons inderdaad inspannen om de volledige 335 miljoen weer bij het ov te krijgen, want ik heb ons land niet over voor minder buslijnen en hogere treinkaartjes en buskaartprijzen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb ook nog een vraag aan de heer Grinwis. We hadden het net al even over de Noord/Zuidlijn. De heer Grinwis geeft aan dat we daar misschien verder wat budget kunnen weghalen. Ik ben benieuwd of de heer Grinwis ervan op de hoogte is dat de hele regio daar ook 1,4 miljard aan cofinanciering heeft opgehoest en dat dat klaarligt. Dat is volgens mij toch ook wel iets waar je rekening mee moet houden en wat je moet waarderen. Daar moet je naar de toekomst toe dus ook rekening mee houden.

De **voorzitter**:

Ik hoor de heer Grinwis al ja zeggen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, inderdaad. Ik heb het natuurlijk zelf over me afgeroepen door te zeggen: «We hebben zeventien gepauzeerde projecten. In één gepauzeerd project zit volgens mij nu nog een sloot geld. Dat is de Noord/Zuidlijn – namelijk 800 miljoen – dus betrek die in de afweging en kijk of je daarmee de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn kan starten.» Dat neemt niet weg dat mijn primaire inzet gewoon is: extra geld voor infra en extra geld voor ov, en dus de Noord/Zuidlijn aanleggen. En ja, je moet eigenlijk rekening houden met de hele context. Natuurlijk, dat ben ik graag met mevrouw Veltman eens. Ik doe ze natuurlijk tekort door daar geld weg te halen. Maar dat heeft de Minister hiervoor, toenmalig Minister Harbers, door die 1,6 miljard eruit te halen natuurlijk ook gedaan.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, ik ga u beknotten, want het zijn een beetje dezelfde antwoorden. Volgens mij is uw uitleg helder. Ik heb het nu een paar keer

gehoord. We gaan vijf minuutjes schorsen om de beantwoording klaar te maken. Dan gaan we dit debat afronden. Ik schors het debat.

De vergadering wordt van 16.44 uur tot 16.53 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid. We hebben zojuist de tweede termijn van de kant van de Kamer afgerond. We hebben even kort geschorst, zodat de leden van het kabinet zich konden voorbereiden op de beantwoording in de tweede termijn. Er stond ook nog een tweetal vragen open voor in de tweede termijn. Die zullen dus ook worden beantwoord. Ik zou de Minister willen vragen om alle antwoorden in één keer te geven. Dan kijken we of alles beantwoord is. Daarna zal de Staatssecretaris antwoorden. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Ik ga mijn best doen. Ik begin met de heer De Hoop, die vroeg naar het ov en de fiets als het gaat om het bereikbaarheidsspeil. Hij vroeg mij om meer te bekijken wat dit nou doet. Er is een nulmeting gedaan voor alle modaliteiten. «De bereikbaarheid per ov en fiets is minder goed dan per auto in niet-stedelijke gebieden.» Ja, dat snappen we. «We gaan ...» Ja, sorry, ik kan niet lezen wat er op mijn briefje staat. Oké, ik hoor dat we per regio analyses gaan maken. Ik vraag even aan mijn ondersteuning wanneer we dat dan naar de Kamer gaan sturen. O, in het najaar komt dat plan van aanpak naar uw Kamer toe.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Kunnen we er dan op rekenen dat we die brief vóór het MIRT-debat krijgen?

De voorzitter:

Het najaar is niet vóór het MIRT-debat.

Minister Madlener:

Nee.

De voorzitter:

Het najaar begint in juli. Dat zal dus lastig worden, denk ik. We zullen «dit najaar» noteren. Er komt daarna ook weer een notaoverleg MIRT. We gaan ervan uit dat die er voor die tijd is.

Minister Madlener:

Ja, ja.

Dan: het meerjarenplan instandhouding. Mevrouw Veltman vroeg daar natuurlijk naar. Ze gaf aan: zorg er nou voor dat je weet wat je te doen staat de komende jaren. Ik begrijp die vraag heel goed. Rijkswaterstaat werkt ook continu aan die instandhoudingsopgave. We maken daar een meerjarige programmering voor. De opgave is wel groter dan het budget en de maakcapaciteit, zeg ik daarbij. Vandaar dat er steeds moet worden gekeken wat we eerst gaan doen en wat we daarna gaan doen. Daar zit dus wel heel veel spanning op. Voor de zomer zal ik u informeren over de meerjarige opgave. Aanvullend zou ik de commissie zelfs het aanbod kunnen doen van een technische briefing over de vraag hoe we hiermee omgaan. Dat is dus het plan waar mevrouw Veltman naar vraagt. Dan Hoevelaken. We zijn daarmee aan de slag. We zijn verschillende onderzoeken gestart om te bekijken wat er wel kan. Gezien de kosten was het daarbij van belang of er een oplossing mogelijk is waarbij zo min mogelijk kunstwerken worden aangepakt. Dat zijn namelijk de dure werkzaamheden. Daarbij was het natuurlijk ook belangrijk dat de

doorstroming zou verbeteren. De onderzoeken zijn bijna gereed en er wordt nu afgestemd met de regionale partijen.

Dan de A27 Eemnes. Die verkenning starten we nu. Dat gaat maar om een vijfde van het budget dat voor Hoevelaken nodig is, vandaar dat we niet denken dat dit een oplossing zou kunnen zijn; we kunnen die twee niet eenvoudigweg omdraaien en zeggen dat we met Hoevelaken beginnen, want die komen qua budget gewoon absoluut niet overeen. Vandaar dat we dat niet kunnen doen.

Dan de vraag of wij het goede voorbeeld willen geven als ministerie door aan spitsmijden te doen, bijvoorbeeld door pas te beginnen met vergaderen na 10.00 uur. Ik denk eerlijk gezegd dat mijn ministerie, maar ook andere ministeries, wel het goede voorbeeld geven. Maar een echte plicht, zo van «u zult pas om 10.00 uur beginnen» vind ik toch niet werkbaar. Er zijn natuurlijk altijd situaties onder druk, of situaties waarin je tijdnood hebt; dat is in ieder bedrijf zo. Dan moet je een vergadering wel eerder kunnen plannen. Maar dat kan ook via Webex of Teams, zo'n onlinevergadering. Eigenlijk wordt dat heel veel gedaan op het ministerie. Ik zie dat dat heel veel oplevert. Bij een vergadering met tien ambtenaren zit volgens mij zo ongeveer de helft thuis. Dat zijn voorbeelden waaruit blijkt dat dit kan. Zo kunnen ze toch om 9.00 uur of nog eerder beginnen, zonder dat ze in die spits moeten staan. Ik vind dus dat wij wel het goede voorbeeld geven. Ik zou dus niet met een plicht willen werken.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman heeft nog een vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wil natuurlijk niet dat mensen überhaupt pas om 10.00 uur beginnen met werken. Dat leek me wel logisch.

De voorzitter:

Dat was wel helder, hoor.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het liefst zo vroeg mogelijk, want er is volgens mij heel veel werk aan de winkel wat betreft bereikbaarheid.

Minister **Madlener:**

Nee, dat klopt. Als je later begint, moet je natuurlijk ook later klaar zijn. Je moet je werk ook kunnen afmaken. Het is niet zo dat we later beginnen en dan vroeger naar huis gaan en denken: nou, het is wel goed. Ik hoor vele blijde mensen nu.

De voorzitter:

We zijn aan het commissiedebat wel een paar minuten later begonnen, dus we kunnen een paar minuten later afronden.

Minister **Madlener:**

Zo werkt het niet, maar het is echt zo dat het veel oplevert. Het aanleggen van nieuwe wegen verloopt al moeizaam met budget en stikstof. Het is natuurlijk zo dat dit echt snel zoden aan de dijk zet. Daarom heb ik me er zo voor ingezet om dit voor elkaar te krijgen. We geven dus het goede voorbeeld.

Dan de regio bij de A2 betrekken. We zijn in gesprek met de regio over de A2. Er is een rijksbijdrage van 50 miljoen voor mitigerende maatregelen. Daarnaast kunnen regio's vast voorstellen doen voor kleinere maatregelen. Het totale landelijke budget hiervoor is 250 miljoen. Opknippen van de A2 is lastig omdat de bruggen het knelpunt zijn, en die zullen in één keer moeten worden aangepakt.

Dan had ik ook nog een vraag van de heer De Hoop over het rekeningrijden. Het ging om de stikstofcommissie. Ik heb dit gesprek ook in die commissie gevoerd. Rekeningrijden is op zich een systeem dat nog niets zegt over hoe vaak je de auto gebruikt, want dat hangt ook van de tarieven af. Het is inderdaad zo dat als je de tarieven maar ver genoeg opschroeft, mensen op een gegeven moment de auto zullen laten staan, gedwongen door hun financiën. Je kunt je afvragen of de sociale gevolgen dan wel acceptabel zijn, want als je met financiën een schaarste gaat verdelen, dan zijn het de armere mensen die als eersten moeten afhaken. Ik vind dat zelf niet sociaal. Dat zeg ik als eerste aan de woordvoerder van de PvdA. Daarbij is het zo dat een systeem van rekeningrijden per tijd en plaats nog nergens ter wereld zo is gedaan. Dan moet je dus iedere auto volgen en heb je een enorme administratie. Het is in mijn ogen technisch onmogelijk om dat goed te doen. Daarom heeft de vorige regering ook gezegd: we gaan gewoon een kilometeropgave doen. Maar ja, dan ben je niet van de tijd afhankelijk en krijg je ook allerlei hele rare effecten met buitenlandreizen. Dat is ook een heel oneerlijk systeem. Ik geloof dus absoluut niet in het rekeningrijden als oplossing, ook niet voor stikstof. De theorie begrijp ik wel. Als je dat zou kunnen doen, dan zou je kunnen zeggen: mensen met weinig geld dwingen we de auto uit. Ik vind het zelf niet acceptabel, ook niet voor mensen die gewoon voor hun werk op tijd ergens moeten zijn. Daarom ben ik totaal niet enthousiast over het rekeningrijden.

De voorzitter:

U heeft al uw vragen beantwoord? Maakt u het rijtje even af.

Minister Madlener:

Ik heb er hier nog één. De heer Pierik vraagt een nieuw overzicht van investeringen per regio. De informatie die de Kamer heeft, is op basis van het MIRT-boek. Nieuw onderzoek heeft volgens mijn ambtenaren geen meerwaarde. Het kost ook ambtelijke capaciteit, dus aan deze kant van de tafel wordt gedacht: wat levert dit nu op? Ik begrijp natuurlijk de wens om te kijken wat er per regio de afgelopen vijf jaar is geïnvesteerd. Ik wil kijken wat we kunnen doen. Het is eigenlijk heel simpel wat de heer Pierik vraagt: ga per provincie kijken wat er de afgelopen vijf jaar is geïnvesteerd. Ik denk dat het weinig oplevert. Het levert wel verschillen op, maar je kan ook kijken naar tien of twintig jaar. Maar goed, ik wil best kijken of we even een overzichtje kunnen maken.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden of er vragen niet beantwoord zijn. Ik wil dit debat gaan afronden, dus we gaan niet verder debatteren. Dat kan in het tweeminutendebat. Ik kijk even of alle vragen beantwoord zijn door de Minister.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik vroeg heel concreet waarom dat personeelsteam nu niet gewoon toch ingezet kan worden op Hoevelaken.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, had u alle vragen beantwoord gekregen?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De Staatssecretaris zou in tweede termijn nog op iets terugkomen, en ik dacht de Minister ook.

De voorzitter:

Dat heeft hij gedaan.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

O, oké. De discussie over alternatieven voor rekeningrijden zal ik nu niet aanvangen, maar er is meer over te zeggen dan alleen maar een platte heffing ...

De voorzitter:

De heer De Hoop wilde dat volgens mij ook zeggen, maar dat is een politiek statement. De Minister.

Minister Madlener:

Over het rekeningrijden: ik denk dat daar heel veel over gewisseld is. Dit kabinet gaat het niet doen. Er is ook een motie aangenomen in de Kamer tegen het rekeningrijden. Het staat ook niet in het hoofdlijnenakkoord. Ik vind het altijd een heel leuke discussie, hoor, dus ik ga die graag aan; dat weet u. Ik zal te vuur en te zwaard proberen u te overtuigen dat het een slecht idee is, maar ik begrijp uw wens. Ik denk dat het voor nu niet veel zin heeft om deze discussie te voeren. Wij gaan het in ieder geval niet doen.

Dan had ik nog een vraag gekregen over de personele bezetting. Rijkswaterstaat zit toch met beperkingen als het gaat om inzet. Daarom lijkt het me niet zinvol om nu personele inzet te plegen op een project dat we niet kunnen starten, want dat gaat ten koste van andere projecten. Ik denk dat dit niet verstandig is.

De voorzitter:

Dank u wel. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ik heb de antwoorden op twee nieuwe vragen en een openstaande vraag. De nieuwe vragen kwamen van de heer Van Dijk van NSC. Hij vroeg hoe ik kijk naar de spaarvariant die door de regio wordt genoemd. U heeft van mij een brief gekregen. Daarin stonden een aantal opties van eind vorig jaar. Als u goed naar de brief gekeken heeft, dan heeft u gezien dat een van de opties – dat was ik meen 2b of 2c – ging over een spaarvariant. Dus ook dat is een van de denkrichtingen die toen al is meegenomen en die wat mij betreft nog steeds actueel is. Volgens mij is dat een duidelijk antwoord.

De tweede vraag van de heer Van Dijk van NSC: hoe zit het precies met de verdeling van de Bikkermiddelen richting de MRDH en de VRA, ook met BDU-korting? Ik kom daar schriftelijk op terug. De reden is dat ik een hele leuke tabel heb, maar dat ik die nu echt niet aan u ga uitleggen, omdat dat heel veel vragen gaat opleveren. Ik kom daar dus schriftelijk op terug. We hebben op 15 mei een nieuw debat, het CD Spoor. Dan kunt u daar eventueel vragen over stellen, maar ik kom er schriftelijk op terug.

De voorzitter:

En we hebben nog een tweeminutendebat.

Staatssecretaris Jansen:

Dan de laatste vraag. Dat was er eentje van de ChristenUnie waarop ik nog terug zou komen en die gaat over grondslagmaatregelen van de SPUK's. Waarom zijn die niet gecorrigeerd voor de BDU? Uiteraard heb ik dat met Financiën besproken en ook direct aangekaart. Vraag me niet waarom, maar om technische redenen is dit niet gehonoreerd. Daarmee is het wat mij betreft een politiek vraagstuk geworden dat opnieuw wordt meegenomen bij de Voorjaarsnota. Dat heb ik ook aangekaart bij de Minister van Financiën.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk nog even één keer rond: zijn alle vragen beantwoord? Ja. Dan gaan we de tweede termijn van de kant van het kabinet beëin-

digen. Dank voor de beantwoording. We hebben dan alleen nog wat administratie te doen. Dat zijn de toezeggingen. Dat zijn er niet veel, maar het zijn er wel zeven. We gaan ze even checken. Allereerst wil ik even benoemen dat het lid Grinwis van de ChristenUnie mede namens het CDA een tweeminutendebat aanvraagt. Ik hoor hier de vraag of dat wel kan, en ik weet niet of het zo werkt, maar ik vond het wel leuk om te zeggen. Hier staat: het lid Grinwis van de ChristenUnie vraagt een tweeminutendebat aan. Met mevrouw Vedder als eerste spreker, begrijp ik dus.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, als ik geen motie-ideeën heb, gooi ik mevrouw Vedder voor de bus.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dan de toezeggingen.

- Eén. De Minister en Staatssecretaris zeggen aan de rapporteur Woningbouw en Mobiliteit toe de Kamer in de MIRT-brief voor het volgende commissiedebat MIRT – dat is op woensdag 2 juli – te informeren over de nieuwe criteria en geactualiseerde afwegingskaders, en over de extra 2,5 miljard voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw. Dat is een toezegging aan de rapporteur Woningbouw en Mobiliteit, mevrouw Veltman.
- Twee. De Minister zal de Kamer voor de zomer schriftelijk informeren over de stand van zaken van het gepauzeerde MIRT-project knooppunt Hoevelaken. Dat is een toezegging aan meerdere leden.
- Drie. De Minister zal de Kamer voor het commissiedebat MIRT informeren over de stand van zaken van de gepauzeerde MIRT-projecten en daarbij ingaan op de mogelijkheden tot het faseren of opknippen van projecten. Dat is een toezegging aan meerdere leden.
- Vier. De Minister en Staatssecretaris zullen de Kamer voor de zomer de evaluatie van de campagne Spitsvrij toesturen. Dat is een toezegging aan het lid Olger van Dijk van NSC.
- Vijf. De Kamer ontvangt in het najaar het plan van aanpak voor de regionale analyses met betrekking tot het bereikbaarheidsspeil. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.
- Zes. De Kamer zal van de Minister een overzicht ontvangen van de daadwerkelijk geïnvesteerde bedragen per regio. Dat is een toezegging ...

O, ik hoor: per provincie. Dan zullen we dat aanpassen. Hier staat nog «per regio». Het is een toezegging aan de heer Pierik. De vraag is alleen nog welke termijn we daaraan kunnen hangen. Dat komt ook voor het MIRT-debat op 2 juli, hoor ik. Dat voegen we er dan aan toe. Dan de laatste toezegging.

- De Staatssecretaris zal voor het commissiedebat Spoor nader ingaan op de BDU.

Is dat het tabelletje dat de Staatssecretaris had?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is een brief met uitleg over de tabel. Het streven is om dat voor het meireces te doen en anders doe ik het in de verzamelbrief voorafgaand aan het CD Spoor van 15 mei. Maar het streven is om dat voor het meireces te doen.

De **voorzitter**:

Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk. We noteren «voor het meireces». Dan hebben we alle toezeggingen gehad en zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid. Ik dank in ieder geval de Minister, de Staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning voor de aanwezigheid en het beantwoorden van

de vragen. Uiteraard dank ik ook alle belanghebbenden en belangstellenden op de publieke tribune, en ook de mensen die het debat op afstand hebben gevolgd. Dank aan de leden voor het debat. Als laatste ook dank aan de ondersteuning voor de mogelijkheid om dit debat überhaupt te kunnen voeren. Hartelijk dank.

Sluiting 17.08 uur.