

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 75

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 juli 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 27 juni 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 januari 2018 inzake nalevingsverslagen geluidproductieplafonds langs rijkswegen en spoorwegen (Kamerstuk 32 252, nr. 60);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2018 inzake kortetermijnaanpak files (Kamerstuk 31 305, nr. 240);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 maart 2018 inzake derde Publieksrapportage Rijkswegen-net 2017 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 59);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 maart 2018 inzake uitkomsten vervolg Bestuurlijke Overleggen MIRT Zuidwest-Nederland en Noordwest-Nederland (Kamerstuk 34 775 A, nr. 61);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2018 inzake toelichting Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (Kamerstuk 31 305, nr. 242);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2018 inzake de voortgang van het project Beter Benutten (Kamerstuk 34 775 A, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 mei 2018 inzake scope (ontwerp)Tracébesluit A4 Haaglanden–N14 (Kamerstuk 33 266, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2018 inzake actualisering «Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen» (Kamerstuk 34 775 A, nr. 69);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2018 inzake ambities om het fietsgebruik te bevorderen (Kamerstukken 34 775 A en 31 305, nr. 70);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2018 inzake voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 252);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2018 inzake startbeslissingen MIRT-Verkenningen A2 Deil; 's-Hertogenbosch – Vught en A58 Breda – Tilburg (Kamerstuk 34 775 A, nr. 68);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juni 2018 inzake uitbreiding spoor van en naar Amsterdam (Kamerstuk 32 404, nr. 86);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2018 inzake staat van onderhoud van wegen en bruggen in Noord-Holland (Kamerstuk 29 385, nr. 96);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2018 inzake voortgang MIRT (Kamerstuk 34 775 A, nr. 72).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Jetten, Kröger, Von Martels, Agnes Mulder, Van Oosten, Sienot en Stoffer,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 12.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Van harte welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Wij hebben vandaag het algemeen overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, afgekort MIRT, dat heeft u vast allemaal wel eens eerder gehoord. Wij hebben een groot aantal leden van de kant van de Kamer: de heer Van Aalst, de heer Sienot, de heer Jetten, de heer Von Martels, de heer Stoffer, mevrouw Kröger en de heer Dijkstra. Wij hebben twee bewindspersonen in ons midden: de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Nieuwenhuizen, en mevrouw Van Veldhoven is hier al Staatssecretaris aanwezig. Zij zijn hier met hun mensen en er zijn misschien ook nog wel mensen in een andere ruimte aanwezig, want wij stellen als leden altijd heel veel vragen.

Ik ga uit van een spreektijd van maximaal negen minuten in eerste termijn en ik gun u allen twee interrupties. Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het alom beruchte MIRT! Ik denk niet dat ik die negen minuten vandaag nodig ga hebben en dat scheelt alweer. Laten we beginnen, voorzitter!

Voorzitter. Vorige week hebben we op verzoek van de PVV gesproken over de groeiende filedruk en vandaag doen we dat een beetje opnieuw. De discussie over infrastructuur kan niet voorbijgaan aan een van de belangrijkste onderwerpen van onze tijd en dat is de stijgende verkeersdrukte. Deze komt met alle gevolgen van dien op ons af en op steeds meer plekken blijkt de infrastructuur niet toegerust op de verkeersstromen. Dat vraagt om een doortastende aanpak. De PVV pleit voor twee bewezen methoden: meer asfalt en de modal shift.

Voorzitter. Alleen op deze twee manieren kun je die groeiende filedruk effectief tegengaan. Het is dan jammer als het geld dat geoormerkt is voor infrastructuur, niet volledig en direct wordt ingezet. Volgens de Minister komt die onderbesteding van het Infrastructuurfonds door projecten die vertraging oplopen of zelfs helemaal afvallen en faillissementen, maar overmatige milieuwetgeving speelt hierbij natuurlijk ook een rol. Hopelijk kan zij door voldoende overprogrammering ervoor zorgen dat het Ministerie van IenW geen spaarbank wordt maar een gulle geldschietter voor de asfaltmachine.

Ook de extra middelen die in het regeerakkoord zijn beloofd, moeten nu maar eens concreet worden ingevuld. 1,5 miljard euro moet er in de komende twee jaar extra uitgegeven worden. Is dit bedrag reeds bij het Ministerie van Financiën aangevraagd en heeft de aanvraag de strenge doelmatigheidstoets al doorstaan? De PVV wil graag horen hoe dit bedrag verdeeld zal gaan worden over de twee jaargangen en hoe het vervolgens verdeeld zal worden over de verschillende modaliteiten. Ik wijs er toch maar op dat wij als commissie pas echt kunnen gaan sturen als we inzicht krijgen in de informatie over hoe die verdeling gaat plaatsvinden. Wat

gaat naar asfalt, wat naar openbaar vervoer et cetera? Ik hoop dus dat we nooit op achterstand zullen worden gezet, maar goed: dat zal de Minister ongetwijfeld met ons eens zijn.

Voorzitter. De PVV denkt op alle mogelijke manieren mee over het aanpakken van de files, maar dat heeft weinig zin als het kabinet er zelf geen druk achter zet. De modal shift van de weg naar het water en van de weg naar het spoor blijft op de tekentafel liggen en dat is jammer want zonder concrete plannen komt er dus geen verschuiving.

De heer **Sienot** (D66):

De heer Van Aalst van de PVV begon heel veelbelovend. Hij zei: er is echt een verandering nodig want er komen allerlei mobiliteitsuitdagingen op ons af. Vervolgens is zijn oplossing de asfaltermachine! Maar meer asfalt leidt alleen maar tot meer verkeer. Uiteindelijk is dat niet dé oplossing. Bent u het met D66 eens dat het juist dé oplossing is om te gaan kiezen. We moeten mensen laten kiezen en mensen verleiden om voor andere middelen te kiezen. Dan kunnen ook de mensen op de snelweg lekker doorrijden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We doen natuurlijk eigenlijk niet anders. Als je naar de cijfers van het KiM kijkt, zie je inderdaad dat mensen kiezen. En waar kiezen mensen dan voor? Mensen kiezen over het algemeen gewoon weer voor de auto. Ik gaf net twee dingen aan: een, de asfaltmachine moet gewoon blijven draaien om die mensen in beweging te houden; en twee, de modal shift. Ik gaf het net al aan: het wordt nu tijd dat we ook concreet gaan worden en slagen gaan maken met die modal shift als we willen verplaatsen naar het water of naar het spoor.

De heer **Sienot** (D66):

Dit is een vervolg. Ik ben nu toch niet mijn interrupties kwijt, mevrouw de voorzitter?

De **voorzitter**:

U heeft nu één interruptie gehad, maar interrupties zijn altijd in tweeën, hè. U kunt kiezen voor een vervolgvraag of om de rest van uw interruptie op een later moment te gebruiken. Dat is aan u.

De heer **Sienot** (D66):

Dan ben ik blij dat ik die vraag even heb gesteld. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik zag uit naar het tweede gedeelte maar wie weet komt meneer Sienot in een later stadium nog weer even terug. Voorzitter. De uitblijvende aanpak van sluizen, zoals bijvoorbeeld in Delfzijl, doet onze scheepvaart geen goed. In algemene zin zijn veel sluizen in Nederland hopeloos verouderd. Een schipper kan zo veel in moderne technologie investeren als hij wil, zolang de sluizen uit de jaren vijftig stammen, blijven die wachttijden hetzelfde. Daarom roep ik de Minister op om vaart te maken met het renoveren van onze sluizen. Ook ontvangen wij signalen dat bij die vervanging van materieel, bijvoorbeeld camera's, vaak gekozen wordt voor oude technologie terwijl de nieuwe slechts een fractie duurder is. Laten we onze scheepvaart helpen en concreet bijdragen aan die modal shift. Is de Minister hiertoe bereid en kan ze al iets meer vertellen over hoe ze dat concreet gaat invullen? Voorzitter. De afgelopen jaren is er meermalen melding gemaakt van uitgesteld onderhoud. Dat is wat ons betreft een eufemisme voor «geen

onderhoud» en wat de PVV betreft is regelmatig onderhoud juist onontbeerlijk voor de veiligheid van onze infrastructuur en met name ook voor onze kunstwerken. Garandeert de Minister dat het onderhoud tijdig en zorgvuldig gebeurt en dat de veiligheid niet in het geding is? En als dat niet zo is, hoe schat zij dan de extra risico's in en de gevolgen van het uitstel van het onderhoud?

De PVV vindt dat er zo snel mogelijk werk gemaakt moet worden van de slechte gesteldheid van bruggen, zoals in de provincie Noord-Holland op heel veel plekken het geval is. Ook zou de PVV graag een doorrekening zien van de extra onderhoudskosten die gepaard gaan met de door de overheid gedreven opkomst van het mooie groene elektrisch rijden. Die elektrische auto is vanwege zijn accu over het algemeen netto circa 25% zwaarder dan een benzine- of onze prettige dieselauto. Het zorgt voor een toenemende belasting van het bestaande infrastructuurnetwerk. Is dat erop berekend en, zo nee, hoe gaat de Minister dan voldoende geld vrijmaken om deze extra onderhoudskosten op te vangen? Het lijkt erop dat we met het elektrische rijden de kat in de zak aan het kopen zijn. Voorzitter. Zoals het Deltaplan voorkomt dat Nederland volstroomt met water, zou er ook een soort van deltaplan, mobiliteitsplan, moeten komen dat voorkomt dat Nederland volstroomt met verkeer. De tijd van een lappendeken aan deeloplossingen is voorbij. Is de Minister het met de PVV eens dat we niet af kunnen wachten tot nieuwe knelpunten zich vrijwillig komen melden, omdat het dan al veel te laat is? En, zo ja, is zij dan bereid om een toekomstvisie te ontwikkelen op hoe Nederland er over tien jaar moet uitzien op het gebied van infrastructuur? Op die manier lossen we niet alleen de problemen van gisteren op maar voorkomen we ook de problemen van morgen. Met minder gaan we het niet redden en met het huidige antwoord van de Minister kunnen we niet zo veel. Afgelopen week gaf zij bij het programma Jinek zelfs aan dat de fileproblematiek niet opgelost zal worden. Ze zal wel meer asfalt aanleggen maar de files zullen niet verdwijnen. Ik hoop dat we er haar vandaag van gaan overtuigen dat dat toch wel zeker het doel moet zijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind de PVV vaak aan mijn zijde bij het bestrijden van files. Ik was benieuwd om te horen hoe de PVV denkt de files op te lossen en of zij wel kan wat de Minister probeert, maar wat natuurlijk niet gaat lukken. En twee, hoeveel geld is er nodig om dat voor elkaar te krijgen en waar haalt u dat vandaan?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik begon mijn betoog met de opmerking dat wij het debat van vorige week over de filedruk vandaag een beetje gaan overdoen. Ik ben blij dat collega Dijkstra zich inmiddels een beetje aan onze kant geschaard heeft, want dan kunnen we samen optrekken om die asfaltmachine aan te zetten. En ja, daarvoor moeten we keuzes maken. We hebben ook geconstateerd dat het geld per definitie op dit moment niet het probleem hoeft te zijn. Dat geld is er namelijk wel omdat we heel veel projecten uitstellen. We hebben een boeggolf gezien van 500 tot 900 miljoen. Volgens mij kunnen we daar nog verschrikkelijk veel projecten mee uitvoeren. Verder is de modal shift natuurlijk een hele belangrijke. Op dit moment zijn de middelen beperkt. Dat hebben we gewoon gezien, maar ik denk zeker dat we een heel eind kunnen komen met de middelen die we op dit moment beschikbaar hebben als we op korte termijn de juiste keuzes gaan maken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is eigenlijk een antwoord waarin de PVV wel een beetje kritiek heeft maar de Minister eigenlijk verdedigt. Zij zegt namelijk ook dat de juiste keuzes gemaakt moeten worden en dat er in de toekomst meer geld bij moet. Als ik de heer Van Aalst vraag waar hij als eerste in zou investeren,

dan komt hij inderdaad met asphalt. Maar volgens mij kijkt hij daarbij ook gewoon naar de file top 10 en de file top 20 en 30 en 40. En dat is precies wat we aan het doen zijn. Waar zit nou het verschil? Of regeert de PVV eigenlijk stiekem een beetje mee?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Nou, ik denk dat we over dat meeregeren van mening verschillen. We zijn inderdaad wel van mening dat de VVD de goede kant op beweegt wat betreft die asfaltmachine. In die zin zijn we het wel eens. We willen het liefst meer investeren en dat moet kunnen door keuzes te maken. Die keuzes zullen ongetwijfeld afwijken van wat er nu ligt. In die zin zijn we het dus niet eens dat de Minister op de goede weg is. Dat heeft vooral te maken met het uitstellen van al die projecten. Er moet nog 500 tot 900 miljoen geïnvesteerd worden in die infrastructuur. Dat geld blijft gewoon op de plank liggen en dat baart ons echt zorgen, want dat gaat absoluut ten koste van de bereikbaarheid. En daardoor slijt Nederland dicht.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Ondanks dat alles al is verdeeld tot en met 2030 acht de PVV het nuttig om het MIRT niet telkens te verlengen met slechts één jaar. Nogmaals, dat is ook deels een antwoord op de heer Dijkstra. We stellen voor om het bijvoorbeeld te verlengen met een periode van vier jaar. Dat geeft mogelijk ruimte om te schuiven binnen die begroting en om een langetermijnvisie te ontwikkelen. Het biedt ten slotte meer mogelijkheden om projecten naar voren te halen. Kan de Minister aangeven in hoeverre zij het nut ziet van deze wijziging en is zij eventueel bereid om die periode te verlengen?

Vanzelfsprekend steunt de PVV de inhaalslag in infrastructuur en de PVV steunt dus ook de startbeslissing voor de MIT-verkenning naar de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Het is altijd goed om werk te maken van Nederlands hardnekkigste fileknelpunten. We lezen verder dat ook de provincie Zuid-Holland 30 miljoen euro zal gaan bijdragen.

Dat brengt mij op het punt van de cofinanciering, voorzitter. In Nederland zijn daar geen afspraken over gemaakt en dat leidt ertoe dat de ene regio in de praktijk meer bijdraagt dan de andere, afhankelijk van hoe goed of hoe slecht ze de onderhandelingen voeren. De PVV is er een voorstander van om een vast percentage af te spreken voor de cofinanciering vanuit provincies en gemeenten. Is de Minister bereid om een nationale afspraak te maken die een bepaald percentage cofinanciering noodzakelijk maakt? Dit verandert niets aan de scheve financiering in het verleden maar biedt wel het perspectief dat de financiering voortaan eerlijk zal worden verdeeld. Zo ja, dan ga ik graag met deze commissie in debat over de hoogte van zo'n percentage. En zo nee, dan hoor ik graag van de Minister wat een vast percentage zou veranderen aan de bestaande onderhandelingsdynamiek.

Voorzitter. Binnen Rijkswaterstaat is er sprake van een kennisleegloop. Die wordt deels verklaard door het vergrijzende personeelsbestand maar deels ook door de keiharde sanering. Veel ervaren krachten zijn al met pensioen gegaan of staan op het punt dat te gaan doen. Van de PVV mag deze kennisleegloop nooit leiden tot een kennistekort en daarom roep ik de Minister op om voldoende mensen aan te stellen.

De **voorzitter**:

Daar wil de heer Von Martels van het CDA over interrumpen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Nou, niet daarover. Het gaat over een aantal zinnen eerder van de heer Van Aalst. Hij begon over cofinanciering. Dat trok mijn speciale aandacht, omdat ik daar in mijn inbreng ook het nodige over wil zeggen. Hij komt dan met het voorstel om met een vast percentage te gaan werken. Waar is dat op gebaseerd en aan welk percentage denkt de heer Van Aalst?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is gebaseerd op het feit dat we toch vaak zien dat er een aantal regio's zijn die proportioneel bijdragen, en andere regio's veel minder. Dat zou de heer Von Martels uit Overijssel moeten aanspreken, omdat we toch vaak zien dat er een aantal regio's zijn die proportioneel bijdragen, en andere regio's veel minder. Dat lijkt ons geen wenselijke situatie. Als je bijdraagt aan een project, is dat fantastisch. Maar er moet wel sprake zijn «gelijke monniken, gelijke kappen». En wat betreft het percentage: mocht de Minister daartoe bereid zijn, dan lijkt het me het goed om daarover met elkaar in gesprek te gaan en te kijken wat dan een reëel percentage is. Ik hoop dat ik de heer Von Martels aan mijn zijde vind voor dit voorstel.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil daar geen verdere opmerkingen over maken, maar of u mij aan uw zijde zult vinden, dat valt nog even te bezien. Ik ben het eens met u dat als het gaat om cofinanciering, er over de afgelopen jaren een ongelijke verdeling heeft plaatsgevonden. Maar waar dan de oplossing precies ligt? Ik ben benieuwd naar het antwoord van de Minister daarop. Misschien kunnen we dan samen tot een oplossing komen en kijken wat een wezenlijke bijdrage zou kunnen leveren aan cofinanciering richting de toekomst. Daar ben ik inderdaad wel benieuwd naar. Maar goed, dat komt in mijn inbreng ook wel aan de orde.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Er moet dus echt werk worden gemaakt van de werving van talentvolle krachten om ook die veiligheid, bijvoorbeeld in de binnenvaart, aan boord te houden. Sterker nog, veiligheid zal meer centraal moeten staan in de plannen. Is de Minister het met die aanpak eens? Zo nee, waarom niet? Voorzitter. Laat ik nog een aantal specifieke projecten benoemen. Het zal u niet verbazen dat ik begin met de regio Twente. Die mist momenteel een aansluiting op de regio Zwolle. Dat is jammer, want Zwolle maakt een geweldige economische groei door, en Twente zou daar fantastisch mooi bij aan kunnen haken en ook mee kunnen liften. De PVV zou dan ook het voorstel willen doen om in ieder geval een verkenning te doen naar de N36 in de vorm van een vierbaansweg, en die door te trekken en aan te sluiten op de A28. Ik heb mijn collega Von Martels daar ook wel eens over gehoord. Wij kennen dat in Overijssel als het plan-Scherpenkate. Is de Minister bereid om deze verkenning te starten en is zij bereid om de extra middelen daarvoor aan te spreken?

Dan nog even kort over de N35, die ook in Overijssel ligt. Er ligt een breed aangenomen motie om die te verbreden. Dat is een plan dat de PVV al eerder gelanceerd heeft. Kan de Minister aangeven wat zij daarmee zou kunnen gaan doen? Is zij bereid om daarbij middels cofinanciering iets te betekenen?

Kan de Minister voorts kijken naar de problemen op de A1–A35 richting de knooppunten Azelo en Buren? Er ligt al een aangenomen motie. Ziet zij mogelijkheden om gezamenlijk met de regio op te trekken om te kijken of wij daar nog wat zouden kunnen doen aan de uitbreiding?

De PVV stelt nogmaals voor, net als vorig jaar, om te kijken naar de A4 aan de kant van Rotterdam. De A4-zuid zou een goede uitvalsweg voor Voorne–Putten in het algemeen en voor Spijkenisse in het bijzonder zijn. De A4-zuid zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het ontlasten van de ring van Rotterdam. Is de Minister het met de PVV eens dat die

fileproblematiek rondom Rotterdam desastreuze vormen aanneemt? Is zij bereid om ook een verkenning naar de A4-zuid te starten?

Dan is er nog een klein punt. Bij Vught wordt momenteel gewerkt aan de aanleg van een spoorbak. Wij verbazen ons over de keuze. Er wordt nu voor gekozen om op maaiveldhoogte te bouwen, en niet daaronder. Dat zou 200 miljoen kunnen opleveren. Is de Minister bereid om naar dit soort kostenbesparingen te kijken en het toch al krappe budget daarmee uit te breiden?

Verder zijn er nog een paar korte wensen van de PVV. We hebben al vaker aandacht voor spitsstroken gevraagd. We constateren dat er nog mogelijkheden liggen op de A58 bij Tilburg en Sint-Annabos en op de A50 bij Paalgraven en Bankhoef.

Voorzitter, tot slot. Ik zie dat ik bijna door mijn tijd heen ben. In Flevoland loopt de N50 vast. Die loopt ook nog deels door in Overijssel. Ook daarvoor zou de PVV graag een oplossing zien in 2x2 rijstroken. Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Sienot van de D66-fractie. Uw fractie heeft negen minuten spreektijd.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik trap af en straks neemt mijn collega Jetten het over voor het spoor. Dit debat gaat, wat ons betreft, over de urgente vraag: hoe houden we de Nederlandse gemeenten leefbaar en bereikbaar? We zien nu een land dat op allerlei plaatsen vastloopt, met verkeer dat elk jaar voor 12 miljard aan milieuschade veroorzaakt.

Tegelijkertijd zien we dat er de komende jaren 800.000 woningen bij moeten komen. Daarom kiest D66 voor slimme en betaalbare oplossingen waarmee iedereen door kan rijden, op de fiets, in de trein, in de bus en in de auto. Het liefst zo schoon mogelijk, zodat we zorgen voor gezonde lucht, want je kunt wel kiezen voor een vervoersmiddel, maar je kunt niet kiezen welke lucht je inademt.

Natuurlijk zien wij ook dat wij de koek van het infrabudget maar één keer kunnen verdelen. Als we alle knelpunten op een rij zetten, is die koek snel op. Tenzij we 'm samen groter maken. Daarbij ziet D66 kansen voor alternatieve investeringsbronnen, bijvoorbeeld in de vorm van green bonds. Ziet de Minister deze kansen ook?

Voorzitter. Vandaag stippen mijn collega Jetten en ik drie onderwerpen aan: fietsen, wegen en spoor. Allereerst de fiets. We zien dat het aantal mensen dat reist per trein en fiets groeit. Dat is heel mooi, maar daardoor stromen de stallingen wel vol. Er zijn twee oorzaken volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in een recent rapport. Een van de oorzaken is dat mensen hun fiets stallen bij een groot station. Ze reizen verder naar een groter station en stallen daar hun fiets. Dat kan daar heel goed. Ze kiezen ervoor om een station dat dichterbij is maar waar ze hun fiets minder goed kunnen stallen, over te slaan. Een andere belangrijke oorzaak is dat er heel veel fietsen staan voor het tweede stuk, dus nadat ze met de trein hebben gereisd. Dan gaan ze naar het werk, de school of een andere activiteit. Die fietsen staan vier keer zo lang gestald als andere fietsen die gewoon worden gebruikt voor het stuk van huis naar trein. Ik weet dat deze Staatssecretaris er heel veel aan gelegen is om het fietsen mooier te maken, en zeker ook het stallen. Houdt ze ook rekening met deze ontwikkeling en deelt ze de analyse van het KiM dat deelfietsen hiervoor mogelijk een goede oplossing zijn?

Voorzitter. D66 is blij dat we het fietspad teruggeven aan de fietsers. We zien dat gemeenten het fietspad ook willen teruggeven aan snelle e-bikes, speedpedelecs, zoals in Overijssel waar ze als experiment van de rijbaan terug op het fietspad mogen. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen die experimenten?

Dan het programma Beter Benutten. Uit de antwoorden op mijn schriftelijke vragen over het tegengaan van filedruk door ander reisgedrag te bevorderen, blijkt dat dit programma ons heel veel heeft geleerd over het verleiden tot ander reisgedrag. Daarnaast levert het veel investeringen op in fietssnelwegen en stallingen. Wij waarderen het dat zowel de fiets als het verleiden tot ander reisgedrag nu wordt meegenomen in de MIRT-analyses. Mijn vraag is: kunnen we er nu op rekenen dat er structureel geld is voor de fiets als dit een knelpunt oplost volgens de MIRT-systematiek? Is het mogelijk om het spoor ook mee te nemen in die MIRT-systematiek en daar met de tijdverliesfactoren te rekenen, zoals dat ook gebeurt voor verkeer over de weg?

Mevrouw de voorzitter. Ik kom bij de bereikbaarheid over de weg. Ik begin in het midden van land. Utrecht, de rotonde van Nederland, dreigt ernstig vast te lopen. Uit mobiliteitsstudies komt naar voren dat het op alle vlakken vol- en vastloopt, niet alleen op de snelweg maar ook in het ov en zelfs op het fietspad. Er moeten de komende jaren nog eens 100.000 woningen bij komen in de regio, en de bewoners van die huizen willen natuurlijk ook makkelijk naar hun werk, naar school of wat dan ook kunnen reizen. Wij vragen of de Staatssecretaris zich er samen met de regio voor wil inzetten dat er in het najaar een startbeslissing voor een zogenaamde MIRT-verkenning kan worden genomen.

Nu we toch in Utrecht zijn, zou ik ook graag aan de Minister willen vragen: hoe gaat het toch met onze motie over de NRU? Wanneer mogen we dat langverwachte akkoord tussen Rijk, regio en provincie verwachten, zodat de mensen die daar wonen, de omwonenden van die belangrijke weg om Utrecht, ook lekker kunnen blijven leven?

Mevrouw de voorzitter. Voordat ik het stokje overgeef aan de heer Jetten, wil ik nog aandacht vragen voor vier heel concrete knelpunten. De A1 bij het Naarderbos heeft geen geluidswal. De geluidsoverlast van de snelweg is zo erg dat bewoners niet meer in hun tuin zitten vanwege de geluidsoverlast. Is de Minister bereid om in gesprek te gaan met de omwonenden over de leefbaarheid in dit gebied?

Over de A50 bij Niftrik heb ik samen met mijn collega Jetten schriftelijke vragen gesteld. Daaruit bleek dat de geluidsoverlast weliswaar nog net binnen de marge blijft, maar dat wordt wel steeds minder. Is de Minister daarom bereid om de geluidsoverlast hier te blijven monitoren, zodat er maatregelen kunnen worden genomen wanneer de overlast de normen wel gaat overschrijden?

Langs de A8 bij Zaanstad blijf onrust bestaan over de verbreding van de A8. Omwonenden vrezen nog steeds dat die verbreding gevolgen zal hebben voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Is de Minister bereid om samen met belanghebbenden uit de omgeving metingen te doen om een vinger aan de pols te houden?

Voorzitter. Ten slotte vraag ik in mijn bijdrage aandacht voor de Rijnbrug in Rhenen. Ik verwacht zomaar dat andere collega's daar ook over zullen beginnen. We zien dat het daar helemaal vastloopt op de kruising Utrecht–Arnhem. Met de Rijnbrug kunnen we het sluipverkeer tegengaan en de doorstroom verbeteren. De brug is in eigendom van Rijkswaterstaat en kampt met achterstallig onderhoud. Is de Minister het met D66 eens dat het Rijk als eigenaar van de brug een belangrijke rol kan spelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid hier te verbeteren?

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Van Aalst een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Een korte vraag aan mijn collega Sienot. Hij wil graag extra geld voor de fiets. 100 miljoen vind ik een stevig bedrag daarvoor. Hoeveel files gaat hij daarmee oplossen?

De heer **Sienot** (D66):

Dat is een heel mooie vraag van de heer Van Aalst waar ik eigenlijk wel blij mee ben. Daarmee zegt hij namelijk dat je met fietsen files kunt oplossen. En dat is exact het punt. Hoeveel dat er zijn, hangt er natuurlijk ook vanaf hoe goed de Staatssecretaris er samen met de gemeenten en provincies in slaagt om die 100 miljoen te vermeerderen naar 0,25 miljard. Ik heb er heel veel vertrouwen in dat we dan belangrijke knelpunten kunnen aanpakken en dat mensen dan echt vaker gaan kiezen voor de fiets. Hoeveel files dat er precies zullen zijn? Daarvoor zijn we natuurlijk ook afhankelijk van het weer, van ongelukken etc. Er zijn veel redenen voor het ontstaan van files, maar één ding is zeker: met de fiets kunnen we files verminderen doordat we de druk op de weg verminderen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het klopt inderdaad dat de heer Sienot mij niet goed begrepen heeft. Dat had ik al verwacht. Het was niet mijn conclusie dat wij daarmee files gaan oplossen. Eigenlijk geeft hij zelf het antwoord: hij weet niet hoeveel files hij ermee gaat oplossen. Om dan 100 miljoen of zelfs 0,25 miljard in te zetten om mensen op de fiets te krijgen niet wetende hoeveel files we daarmee gaan oplossen ... Dat is precies het punt dat we laatst hebben gemaakt bij het jaarverslag. Als we geld uitgeven, moet dat doelmatig en doeltreffend zijn. Dit is typisch een voorbeeld van luchtfietserij; laten we het daar maar op houden.

De heer **Sienot** (D66):

Volgens mij heeft deze Staatssecretaris een hele kloeke ambitie neergezet: 200.000 mensen van de snelweg op de fiets. Ik denk dat dat een duidelijk getal is. Ik denk dat dat een heel significante bijdrage kan leveren aan het verminderen van files, net zo goed als het op sommige punten ook kan helpen om extra rijstroken aan te leggen. Wat we moeten voorkomen, is dat die rijstroken binnenkort weer filestroken zijn. En dat kunnen we doen door er nu op in te zetten dat mensen kunnen kiezen: ik ga met de trein, ik ga met de trein en de fiets of ik ga met de auto. U weet heel goed dat er heel veel mensen zijn die die keuze willen maken. Die vinden het gewoon prettig om af en toe op een andere manier naar hun werk te gaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Sienot. Ik geef het woord aan de heer Jetten voor zijn drie minuten.

De heer **Jetten** (D66):

Dank u wel, voorzitter. In de komende jaren komen er in de Randstad duizenden woningen bij. Het aantal reizigers tussen de stedelijke regio's neemt fors toe en de trein is daarbij cruciaal. Het is daarom goed dat het kabinet investeert in de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Zo maken we de weg vrij om elke tien minuten een intercity te laten rijden op de lijn Alkmaar–Amsterdam–Arnhem–Nijmegen, en dat is super. Naast extra intercity's wil D66 ook meer lightrail voor de kortere reisafstanden. Dat ontlast het drukke spoornetwerk en brengt mensen nog dichterbij hun bestemming dan alleen het treinstation. RandstadRail laat zien hoe succesvol een goed lightrailnetwerk kan zijn. We kunnen dit soort hoogwaardig ov verder uitbreiden en ook slimmer verbinden met het hoofdrailnetwerk. Op welke termijn kan de Staatssecretaris met de regio's Utrecht en Rotterdam–Den Haag tot concrete plannen komen? Is de Staatssecretaris bereid om ook pilots te doen waarin lightrail ook op het hoofdrailnet kan rijden, bijvoorbeeld op de lijn Gouda–Scheveningen? Het verbinden van steden in de Randstad en in Zuid-Nederland gaat met meer en snellere intercity's de goede kant op, maar de reistijd van en naar Noord-Nederland is nog altijd onnodig lang. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om van en naar Groningen en Leeuwarden de reistijd

naar het westen te verkorten en op welke termijn kunnen die gerealiseerd worden?

Voorzitter. Ook op de decentrale spoorlijnen is het druk in de trein en op het spoor. D66 roept de Staatssecretaris op om samen met de medeoverheden te investeren in het regionale spoor. Kan de Staatssecretaris nog dit najaar knopen doorhakken voor een aantal drukke trajecten? Ik denk zelf aan Sneek–Leeuwarden en Zwolle–Enschede. Ziet de Staatssecretaris kansen om de Valleilijn te laten doorrijden naar Utrecht?

D66 vraagt de Staatssecretaris ook om met de regio's te kijken naar een aantal kansen voor trajecten die we wellicht volgend jaar kunnen benutten. Ik denk aan de IJssellijn tussen Zwolle en Deventer en de spoorkruising Arnhem Velperbroek om in Oost-Nederland een aantal knelpunten op het spoor op te lossen, maar ook aan meer capaciteit voor sprinters tussen Helmond en Eindhoven en eventueel een keerspoor voor intercity's bij Harderwijk. Kan de Staatssecretaris dit najaar voor meer informatie voor de Kamer zorgen?

Voorzitter. Dit kabinet zet ook fors in op internationaal treinverkeer als alternatief voor het vliegtuig en voor een goede bereikbaarheid van de grensregio's. D66 is bijzonder blij met de snelle realisatie van de intercity Eindhoven–Venlo–Düsseldorf, een traject met zeer veel potentie. Dat tempo zien we ook graag op andere lijnen, bijvoorbeeld de lijn Weert–Hamont–Antwerpen. Op welke termijn verwacht de Staatssecretaris hier samen met de Belgen knopen over door te hakken? Wat is er nodig om naast grensoverschrijdend spoor ook Mobility as a Service in het grensgebied beter te kunnen aanbieden? Tegen welke knelpunten lopen we nu aan met de Duitse en Belgische deelstaten?

Voorzitter, tot slot. Willen we de files op de weg aanpakken, dan moeten we goederenvervoer zo veel mogelijk naar het spoor en het water verleiden. De Staatssecretaris heeft onlangs samen met de sector een ambitieus programma gepresenteerd voor stimulering van goederenvervoer per spoor. De kosten voor vervoerders gaan fors omlaag en er komen concrete maatregelen om de overlast van hinder en geluid voor omwonenden te voorkomen. Mijn complimenten. D66 kijkt met interesse uit naar de verdere uitwerking.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Als je de plannen in het regeerakkoord ten aanzien van infrastructuur leest, dan zie je dat deze ambitieus zijn en de financiële consequenties aanzienlijk. Je kunt op je klompen aanvoelen dat als we op de oude voet willen doorgaan, de structurele verhoging voor de komende jaren van 100 miljoen euro onvoldoende is. We moeten op zoek naar alternatieve financieringsvormen, maar hoe dan? Kunnen marktpartijen en institutionele beleggers bereid gevonden worden om onder voorwaarden mee te financieren? Er kan dan namelijk vaak veel meer gebeuren. Wil de Minister die route nadrukkelijk verkennen en ons erover informeren?

Ook willen we een integrale benadering van de vraag waar we woningen gaan bouwen en waar de woon- en werklocaties zijn. Als je een woonwijk op de verkeerde plek bouwt, creëer je files. Bij de integrale aanpak moet er breed gekeken worden, bijvoorbeeld ook naar de aanleg van vrijwillige snelfietsroutes. Deze integrale benadering vanuit een gebiedsopgave en niet vanuit een vervoersmodaliteit heeft onze voorkeur.

De fietsveiligheid kan veel beter. Uit het ledenonderzoek van de ANWB blijkt dat een kwart van de leden zich helemaal niet veilig voelt op de fiets. Ook is nu voor het eerst het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers hoger dan onder automobilisten. Onze vraag aan de Staatssecretaris is

daarom: als u de infrastructuur subsidieert, kijkt u dan ook expliciet naar de veiligheid?

Het CDA vindt het erg belangrijk dat de regio goed verbonden blijft met de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland. Het CDA zal ervoor waken dat bij de verdeling van de gelden de regio overgeslagen wordt. De leefbaarheid en economische groei van onze regio's is sterk afhankelijk van een goede infrastructuur. Kan de Minister de toezegging doen dat de gebieden buiten de Randstad goed in beeld blijven?

Wij hebben in dit verband eens bekeken wie er voor een langere periode het meest uit de MIRT-ruif eet. Noord-Holland, Utrecht en Flevoland dragen als het gaat om cofinanciering ongeveer 9% bij. Kijk je dan naar de regio Gelderland, Overijssel en Zuid-Holland, dan zie je dat daar 68% door de regio zelf wordt bijgedragen. Het verschil is aanzienlijk. Wat vindt de Minister daarvan? In welke mate wordt het bijdragen met eigen geld beloofd door een MIRT-bijdrage? Hoe dienen de verhoudingen Rijk-regio te zijn als we het hebben over A-wegen en hoofdspoorwiel? Kortom, welke criteria gelden er als het gaat om cofinanciering?

Een actieve burger uit het oosten van het land, de heer Hulst uit Raalte, heeft in 2016 naar aanleiding van een WOB-verzoek ook berekeningen gemaakt. Hij keek naar de periode 2005–2015. De cijfers over die periode vallen nog ongunstiger uit. Wij zien nogal wat signalen dat de bijdragen in het land sterk verschillen. Wil de Minister dit eens over meerdere jaren in beeld brengen en daarbij een bedrag per inwoner opnemen, zodat we een duidelijk beeld krijgen?

Ik maak een rondje langs de velden en begin in Zeeland. Om de Zeeuwse plattelandswegen beter en veiliger te maken is er meer geld nodig. Neem bijvoorbeeld het waterschap Scheldestromen, een van de vijf waterschappen in het land die ook wegen en fietspaden beheren. In totaal heeft dit specifieke waterschap maar liefst 3.890 kilometer onze zijn hoede. Om alles op orde te houden moet het echter schipperen met de beperkte budgetten. Betreft de Minister ook deze waterschappen erbij? Ik ben daar benieuwd naar.

Ik kom op de A27, die al jaren in de filetoptien staat. Regelmatig, zoals in 2017, stond de weg zelfs op de eerste plaats. Met name rondom de brug over de Merwede bij Gorinchem en rondom knooppunt Hooipolder op de A59 staan structureel files in de spitsperiode en ook steeds vaker buiten de spits. Het is een lopend MIRT-project dat in de loop van de jaren enorm vertraagd is geraakt. Door de recente beslissing om de bruggen niet te renoveren, waarvan in de plannen jarenlang was uitgegaan, maar compleet te vervangen, vergen de voorbereiding en uitvoering nu nog meer tijd en is de aanvangsdatum voor startwerkzaamheden weer uitgesteld. Wil de Minister alles op alles zetten om niet verder te vertragen en snel over te gaan tot ondertekening van het tracébesluit? Kan er in de tussentijd extra openbaar vervoer worden ingezet, in het kader van mobiliteitsmanagement tijdens de bouw, maar ook als oplossing voor de toenemende files, tot aan de start van de realisatie?

Wij willen evenals vorig jaar pleiten voor het verkeerslichtvrij maken van knooppunt Hooipolder. Ook willen wij de A67 weer noemen. De omgeving van Eindhoven moet echt congestievrij worden. We weten natuurlijk allemaal dat er een grote ovaal is om Eindhoven. Eindhoven Brainport is een aanjager van de economie. Daar passen geen files bij.

Tot slot vragen we ondersteuning vanuit het Rijk voor de verkenning en realisatie van truckparkings vanwege de toename van vrachtverkeer uit Rotterdam. Ook logistieke hotspots in Brabant schreeuwen om oplossingen.

Utrecht heeft niet alleen een infraopgave, maar ook een locatieopgave.

Met andere woorden, waar gaat Utrecht bouwen als Leidsche Rijn vol is?

Er zal een omvangrijke bouw nodig zijn van ruim 40.000 woningen tot 2040. Iedereen snapt dat de locatie van die woningbouw de infrastructuur bepaalt. Dat geldt zeker voor het grote, nieuwe NS-station dat er nog moet

komen. Wij vinden daarom dat Utrecht eerst die vraag zelf moet beantwoorden en met een integrale benadering moet komen voordat de Minister kan bepalen waar nou de wegen moeten komen te liggen. Deelt de Minister deze gedachte?

Dan Gelderland. Waarom wil de Minister alleen een MIRT-verkenning starten voor de A15 met een projectscope Gorkum–Papendrecht? Is het niet verstandig om breed naar oplossingen voor wegknooppunten in de gehele corridor Oost te kijken? We weten inmiddels sinds gisteren dat er budget is vrijgespeeld voor oplossingen die een bijdrage kunnen gaan leveren aan de doorstroming en verkeersveiligheid daar. De A15 is heel belangrijk voor het wegtransport en de startbeslissing is cruciaal voor de regio.

Over het knooppunt A1/A30 bij Barneveld en het knooppunt A1/A35 Azelo–Buren is al eerder een motie van het CDA (34 775-A, nr. 38) aangenomen. Hierin werd de Minister verzocht om medio 2018 voorstellen te doen voor een structurele oplossing voor deze knelpunten, waarbij de financiële consequenties inzichtelijk worden gemaakt. Hoe is het daarmee? Het is nu medio 2018. Kan de Minister aangeven wat de stand van zaken is van de uitvoering van de motie over de A1/A30 en A1/A35 van 19 december 2017? Welke voorstellen zijn er gedaan en welke afspraken zijn er gemaakt met de medeoverheden?

Dan de N35. In de provinciale staten van Overijssel leeft heel breed de wens om de N35 in te richten als een stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km/u tussen Zwolle en Almelo. De komende maanden zal met de gedeputeerden van de provincie Overijssel moeten worden gesproken om tot een oplossing te komen voor de verschillende knelpunten op het traject, zoals, heel specifiek, die bij Mariënheem, Haarle, de Kruidenwijk bij Nijverdal en andere locaties. Wij gaan ervan uit dat er voor het volgende MIRT-overleg in het najaar meer duidelijkheid zal bestaan over de kansen hiervoor en de mogelijkheden hiervan.

De veiligheidsmaatregelen op de N36 hebben we eerder via een motie en schriftelijke vragen aan de orde gesteld. Het heeft ons verbaasd dat er nog geen bevredigend antwoord is gekomen op de vraag of er specifiek gekeken kan worden naar die delen van de N36 waarvoor nog geen verbreding van het wegprofiel is voorzien. Dit gezien het feit dat verbreding in combinatie met gepland groot onderhoud een belangrijke bijdrage kan leveren aan de kosteneffectiviteit van de maatregel.

Dan de geluidsproblematiek bij de A29/A4 bij Heijningen en Helwijk. Bij het vorige MIRT-overleg heeft de Minister toegezegd naar dit dossier te kijken. Wat is de stand van zaken?

Dan Kornwerderzand. Na het aannemen van de motie-Hoogland c.s. (34 550-A, nr. 40) heeft het Rijk er intensief aan gewerkt om een nieuw financieringsvoorstel voor de sluis bij Kornwerderzand gereed te hebben voor 1 oktober 2017. Daarin zijn vorderingen gemaakt, maar ook is gebleken dat er nog veel uitgezocht moet worden om een voldragen financieringsvoorstel beschikbaar te hebben. De Minister is in gesprek met de regio, zo horen we van verschillende zijden. Het is goed om te vernemen dat geconstateerd wordt dat de houding tegenover dit project positief is. Rijk en regio spraken af dat het Rijk de reservering van 30 miljoen euro zal vasthouden tot juli 2018. Het ziet ernaar uit dat er pas in september duidelijkheid komt. Is de Minister bereid om die reservering van 30 miljoen gedurende die termijn, dus tot 1 juli, vast te houden? Ik ben ook nog benieuwd naar Skarster Rien, naar de vervanging van die brug door een aquaduct.

De voorzitter:
En uw slotzin is?

De heer **Von Martels** (CDA):

Nu al? Dan ga ik verder in de tweede termijn, want ik wil nog een aantal dingen zeggen over het spoor. Hoeveel minuten krijg ik in de tweede termijn?

De **voorzitter**:

Daar kom ik nog even bij u op terug.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil natuurlijk nog een aantal zaken zeggen over het spoor.

De **voorzitter**:

Ja, maar ja, u heeft negen minuten, net als de anderen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat begrijp ik en daar moet ik me ook bij neerleggen, maar ik heb nog veel te zeggen. Ik hoop wel dat ik daar vandaag nog aan toe kom. Anders moet ik gebruikmaken van interrupties om spreektijd te krijgen. In de tweede ronde zal ik ongetwijfeld het spoor nog uitgebreid aan de orde stellen. Ik hoop dat ik daarvoor van u de gelegenheid krijg.

De **voorzitter**:

Misschien krijgt u die nu al een beetje, want mevrouw Kröger heeft een vraag aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoop echt dat het CDA de ambities van GroenLinks deelt om echt een modal shift, een verschuiving, te zien van de weg naar het spoor, dus ik ben heel benieuwd naar de plannen van het CDA voor het spoor.

De heer **Von Martels** (CDA):

Heerlijk is dit! Ik begrijp alleen niet zo goed dat u zegt: ik hoop dat het CDA de ambities van GroenLinks deelt. Ik denk eerder dat het andersom is, maar goed, daar zien wij natuurlijk allerlei mogelijkheden voor. Wij zijn groot voorstander van de modal shift. Als het gaat over het spoor: hoeveel gelegenheid geeft u mij? Waarschijnlijk heel veel! Ik had met name over de internationale spoorlijnverbindingen nog een punt willen maken, namelijk dat die van essentieel belang zijn. Voor Amsterdam–Berlijn, Amsterdam–Londen en Amsterdam–Parijs willen we veel meer aandacht vragen. We hopen ook dat dit gaat gebeuren. Ik kan me voorstellen dat u hierop nog een vervolgvraag heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de heer Von Martels spreken over de as Amsterdam–Londen en de as Amsterdam–Parijs. Wij moeten ervoor zorgen dat de trein daar concurrerend wordt met het vliegverkeer. Welke kansen ziet de heer Von Martels voor Amsterdam–Berlijn? Wat voor investeringen zijn daarvoor nodig? Zouden die niet ook uit die 2 miljard moeten komen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik denk niet dat die uit die 2 miljard kunnen komen, want daar hebben we al een bestemming voor gevonden. Maar voor de langere termijn – daarom begon ik mijn verhaal ook met te zeggen dat we andere financieringsvormen nodig zullen hebben om alle mobiliteitswensen te verwezenlijken – zie ik grote mogelijkheden om de verbinding Amsterdam–Berlijn te verbeteren. Daar zijn hoge kosten mee gemoeid. Maar dat moet de inzet zijn voor de komende periode. Dat is, denk ik, van groot belang. U vindt ons aan uw zijde om dat te verwezenlijken. Maar het gaat er vooral om dat we zien dat die mobiliteit het komende decennium enorm gaat toenemen, met 30%. De vraag is niet en-of, maar en-en-en. We moeten dus op alle manieren proberen om de infrastructurele maatregelen te bevorderen en

de investeringen op een hoog niveau te houden, want dat zal echt noodzakelijk zijn. Vandaar mijn pleidooi om naar andere financieringsvormen te zoeken. Dan kunnen we veel meer mogelijk maken dan we nu voor ons zien.

De voorzitter:

Voordat ik het woord geef aan de heer Stoffer, wil ik even aangeven dat er vooralsnog stemmingen gepland zijn om 13.00 uur, dus dan weet u dat ik de vergadering dan zal schorsen om te kunnen stemmen. De heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Voordat mevrouw Kröger ook mij vragen over het ov wil stellen, zal ik haar blij maken: ik ben tweeënhalve maand geleden overgestapt van de auto naar het ov en dat bevalt hartstikke goed. Goed, dat als aftrap. Ik heb ruim twintig jaar mogen werken aan het MIRT. Vandaag mag ik er eens vanuit een ander perspectief naar kijken. Dat doet mij deugd. Voordat ik een rondje Nederland maak – dat is blijkbaar traditie, zo heb ik van de griffier begrepen; dat wist ik niet eens, moet je rekenen – heb ik twee algemene punten. Het eerste gaat over die 2 miljard, waar zojuist de heer Von Martels van het CDA al over sprak. Wij zijn heel benieuwd – misschien is het bekend, maar langs ons is het in ieder geval heen gegaan – hoe het kabinet die 2 miljard denkt in te gaan vullen. Dat hoor ik dus graag.

Het tweede algemene punt dat ik wil maken – dat sluit eigenlijk wel mooi aan bij wat de heer Sienot van D66 zojuist aangaf – is hoe we de mensen naar de fiets krijgen. Daar zijn wij namelijk ook erg voor. De fileaanpak moet wat dat betreft ook meer zijn dan investeren in wegen. Ik noem in dit verband de brief over het fietsbeleid. Om forensen uit de auto en op de fiets te krijgen, moet er gewoon meer gebeuren dan inzetten op optimale benutting van de huidige fiscale regelingen. Ik handhaaf dan ook mijn eerdere pleidooi voor een verlaagde bijtelling voor de leasefiets, ook de elektrische leasefiets, zoals die nu voor de elektrische auto geldt. Ik ben benieuwd of daar ook positief op wordt gereageerd door de Staatssecretaris, maar ze knikt al, dus volgens mij gaat het de goede kant op. Voorzitter. Dan begin ik met dat rondje Nederland. Ik begin bij Barneveld en hoop te eindigen in Urk. Ik heb begrepen dat dat past bij een SGP'er, maar tussendoor maak ik allerlei rare uitstapjes. Ik kom in Utrecht en ga zo maar door.

Ik begin met Barneveld, met de A1/A30. De Minister maakt werk van de aanpak van het knooppunt van de A1 en de A30 bij Barneveld. Er is vaart nodig, want het is een van de weinige knooppunten met verkeerslichten. Ik heb begrepen dat volgens het MIRT-onderzoek ook verbreding van de A1 richting Apeldoorn noodzakelijk is. Pakt de Minister ook dat op in het verdere traject?

Dan heb ik een verzoek met een knipoog. Als je een belofte doet, moet je die waarmaken. Ik heb vorig jaar bij de verkiezingen – ik stond op plaats vijf van de SGP-lijst; dan kom je er toch nooit in, hè – in Barneveld beloofd dat ik zou vragen of dat knooppunt, als dat ooit klaar is, «Het Ei» genoemd zou mogen worden. Dus bij dezen dat verzoek. Dan heb ik mijn belofte ingelost. De kiezer ziet: wij zijn betrouwbaar.

Dan ga ik naar de Bodegravenboog. Dat betreft een bijzondere situatie: de verbinding tussen de N11, een autoweg, en de A12 richting Den Haag bij Bodegraven. Je bent twee rotondes en een gelijkvloerse kruising met een drukke fietsroute voor scholieren verder voordat je op die A12 zit. Dat brengt filevorming en ook veiligheidsrisico's met zich mee. De regio pleit dan ook voor een Bodegravenboog ten behoeve van een directe aansluiting tussen de N11 en de A12 richting Den Haag. Zou de Minister daarover in overleg willen treden?

Dan de A28. Het MIRT-onderzoek naar de A28 tussen Hoewelaken en Hoogeveen laat nog op zich wachten. De vraag die ik daarover meekreeg vanuit de regio Veluwe: hoe snel gaat dat opgepakt worden? Ik ben benieuwd naar het antwoord daarop.

Het traject A4 Burgerveen–Prins Clausplein staat bovenaan de filelijstjes. Voor de transportsector is de jaarlijkse fileschade zelfs meer dan 20 miljoen. Het traject zit in het MIRT, en door de Kamer is al eerder aangedrongen op een voortvarende aanpak. Nu hebben wij begrepen dat de procedures rond 2023 afgerond worden, maar dat de aanleg pas in 2028 kan starten. Waarom moet dat zo lang duren? Is er geen versnelling mogelijk?

Dan ga ik naar Nijmegen. U ziet dat ik een heel rare ronde door Nederland maak. Het traject A50 tussen de knooppunten Paalgraven en Bankhoef bij Nijmegen wordt steeds drukker en staat inmiddels ook in de filetoppen, maar het zit nog niet in het MIRT. Is de Minister bereid om daar een MIRT-onderzoek naar te starten?

Dan kom ik uit bij de Rijnbrug bij Rhenen. De heer Sienot gaf zojuist aan dat anderen daar wellicht ook wat over zouden zeggen. Dat willen wij inderdaad. Wij hebben begrepen dat de regio fors wil investeren in een nieuwe verbrede provinciale weg over deze oude brug. Die brug is van het Rijk, maar heeft een soort bovenregionale functie. Is de Minister bereid om samen met de regio te kijken of er mogelijkheden zijn om toch op termijn tot een nieuwe brug te komen?

Dan de N35 bij Mariënheem. Dat is een van de items die de heer Von Martels zojuist al genoemd heeft. De Minister reserveert geld voor de aanpak van knooppunt Raalte bij de N35. Verder wordt ook een heel groot deel van het traject een vierbaansautoweg. De heer Von Martels noemde nog meer, maar wij zien in ieder geval een echt belangrijke zwakke schakel, namelijk het plekje waar die weg door Mariënheem gaat en waar 50 km/u gereden mag worden, met allerlei overstekende bewegingen van dorpsbewoners. Ziet de Minister kans om deze zwakke schakel op termijn aan te pakken?

Dan de Skarster Rienbrug bij de A6. Als je op de A6 naar Joure rijdt, kan het zomaar zijn dat je in de file komt te staan, omdat de brug over de Skarster Rien openstaat. Dat gebeurt nogal eens. De bouw van een aquaduct zou dit voorkomen, maar dat plan is geschrapt vanwege bezuinigingen. Nu blijkt uit berekeningen van Witteveen+Bos dat de bouw veel goedkoper zou kunnen. Zou de Minister samen met de regio willen bekijken of er mogelijkheden zijn om dit toch weer op te pakken?

Ik heb ook een vraag over het ov Utrecht, in wat bredere zin. Ik ga niet alles herhalen wat de heer Sienot zojuist heeft gezegd, maar ik sluit me graag aan bij de vraag of de Minister in het najaar in het BO MIRT zou willen kijken of het mogelijk is om afspraken met de regio te maken voor die brede aanpak rond Utrecht.

Dan een ander punt dat nog niet aan de orde is, maar waar wij de afgelopen periode wel op zijn aangesproken: snelle berging. Dat is heel belangrijk. Wij vragen dan ook graag opnieuw om aandacht voor de belangrijke rol van bergingsbedrijven. Hoe eerder zij na ongelukken aan de slag kunnen, hoe sneller de weg weer vrij is. De Minister komt met een twintigtal stand-bylocaties. Dat is wat ons betreft een heel goede zaak. Waar we echter wel vragen over hebben gekregen – die geleiden we dan ook graag aan de Minister door – is of er ook een kostendekkende vergoeding bij hoort. Want als bergingsbedrijven er uiteindelijk financieel niet goed uitkomen, zo hebben wij begrepen, komt de landelijke dekking in gevaar. De Minister gaat ook kijken of bergers zichzelf kunnen beveiligen, zodat ze niet hoeven te wachten op een weginspecteur. Ik krijg graag de toezegging dat het niet de vraag is of deze ruimte er moet komen maar hoe die er komt.

Dan het onderhoud van de bruggen. Door EenVandaag is onlangs gemeld dat zo'n 100 bruggen, viaducten en tunnels in Noord-Holland niet voldoen

aan de eisen, met mogelijk onacceptabele risico's als gevolg. Maar ik durf te stellen – ik zal geen gebruik maken van voorkennis – dat er wat dat betreft in de rijksinfrastructuur geen sprake van onacceptabele risico's is. Ik weet namelijk dat Rijkswaterstaat inspecties doet en er serieus naar kijkt. Deelt de Minister met ons dat er inderdaad geen sprake is van onacceptabele risico's op de rijksinfra? Wat wel helder is, is dat vele civiele kunstwerken in Nederland aan het einde van hun levensduur zijn, en dat zo de kans op verstoringen toeneemt. Daarmee ligt er een forse opgave voor de Minister om die bruggen, viaducten en sluisen, die aan het eind van hun levensduur zijn, te renoveren en te vervangen. Is de Minister het met ons eens dat die forse inspanning nodig is? En wat heeft de Minister nodig om die opgave daadwerkelijk te realiseren?

Dan kom ik bij de sluisen; ook al eerder door anderen aangekaart. Wij zijn de afgelopen periode veelvuldig benaderd door binnenvaartschippers die na klachten over achterstallig en uitgesteld onderhoud constateren dat meldingen niet altijd direct en serieus worden opgepakt. Een van de sluisen, waar de afgelopen maanden bij ons geregeld vragen over zijn binnengekomen, is die bij Weurt. Ziet de Minister dat daar misschien wat zou moeten gebeuren?

Dan de binnenvaart van Antwerpen naar Rotterdam. De binnenvaart speelt een cruciale rol in het goedertransport tussen Rotterdam en Antwerpen. Belangrijke knelpunten zijn de Volkerak- en Kreekraksluisen. De schutcapaciteit verdient uitbreiding om binnenvaartfiles te voorkomen. Dit mag niet op de lange baan geschoven worden. Gaat de Minister nu al voorbereidingen treffen voor uitbreiding van de schutcapaciteit?

Tot slot de maritieme servicehavens bij Urk. Rijk en provincie zijn nog steeds in overleg over de pacht of verkoop van rijksgronden. Het is van belang dat ondernemers en financiers voldoende zekerheden krijgen om die investeringen te kunnen doen. Erfpacht zou daarvoor onvoldoende zijn. Wij vragen de Minister dan ook om ervoor te zorgen dat de businesscase niet op losse schroeven blijft staan.

Dank u wel. Zes seconden over mijn tijd, begrijp ik.

De voorzitter:

Ja, dat klopt. U heeft het goed bijgehouden. Bedankt.

Dan is het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het zijn vandaag weer lange lijstjes met verzoeknummers. Ik heb er ook een, maar ik wil toch echt beginnen met de systemen die ons infrastructuurbeleid maken. Er bestaat namelijk een mythe in verkeersland die «autonome groei» heet. De veronderstelling is dat de mobiliteitsvraag hoe dan ook groeit. Alleen de conjunctuur bepaalt de snelheid van de groei, die wordt weergegeven in zogenaamde WLO-scenario's. Maar dat is niet zo; of eigenlijk is dat is wel zo, zolang we beleid maken dat groei faciliteert en zolang we ruimtelijk beleid maken dat de vervoersuitdagingen niet echt meeneemt. Dat is allemaal een kwestie van keuzes maken en gelukkig kunnen wij als Kamer kiezen.

In de economische modellen is mobiliteit een welvaartsindicator. In je auto in de file staan, telt als welvaart, terwijl eerst je kinderen op de fiets naar school brengen en dan thuis achter de laptop gaan werken, als welvaartsverlies telt. En nog eentje: het verkeersmodel zal files voorspellen, maar het zal er nooit rekening mee houden dat mensen bijvoorbeeld besluiten om een halfuurtje later op pad te gaan, te verhuizen, een e-bike te kopen, terwijl we juist die modal shift willen: mensen de auto uit, de trein in. De uitkomst van hoe die modellen werken is een NMCA die ons van knelpunt naar knelpunt stuurt. Met elke procent meer asfalt, komt er ook een procent meer verkeer bij en dus weer meer files. We hebben niets veranderd, dus de uitkomst is wederom hetzelfde. Je hoeft geen Einstein te zijn om dat in te zien. Waar de MKBA-modellen reizen als baat

becijferen, kwam het PBL vorige week middels een opstelsom tot andere conclusies: milieuschade van 12 miljard door wegverkeer, aan klimaat en gezondheid voorop. Het probleem is dat onze modellen geen rekening houden met de grote transities waar we voor staan: klimaatneutraal en circulair in 2050, en meer aandacht voor het brede welvaartsbegrip. De modellen en analyses die we gebruiken, sluiten niet aan bij die doelen. Daarvoor is een veel sterkere integratie met ruimtelijke ordening nodig, moeten de maatschappelijke kosten en baten echt in beeld zijn, moeten de indicatoren uit het brede welvaartsbegrip geïntegreerd worden en moet klimaatneutraal in 2050 een randvoorwaarde zijn. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris dan ook om een evaluatie van de rol van de NCMA en de WLO-scenario's in het licht van het klimaatakkoord en het brede welvaartsbegrip. Ik heb deze vraag al eerder gesteld en ik zal hem blijven stellen. Ik hoop ook echt dat we voor het AO MIRT in het najaar een aanzet tot deze evaluatie kunnen ontvangen, want dit is wel het fundament onder ons mobiliteitsbeleid. Graag krijg ik ook de toezegging dat voortaan alle milieu en gezondheidskosten, zoals in kaart gebracht door het PBL, fatsoenlijk meegenomen worden evenals de MKBA voor elk infrastructuurproject. Ook hierover hebben we het gisteren bij het luchtvaartdebat al gehad.

Wij kijken te snel naar harde infrastructuur als oplossing, maar de Rli was duidelijk in zijn advies: steek geen nieuwe miljarden in nieuw asfalt en beton maar beïnvloed de verkeersvraag. We wachten nog op de kabinetsreactie. De sturingsmiddelen die de Rli vooropstelt zijn de reiskostenregeling, de leasebijtelling, de mrb, de bpm, de brandstofaccijns, de parkeertarieven en de kilometerheffing. Dat zijn de knoppen waar we aan kunnen draaien. Dat zijn de echte middelen om de verkeersvraag en de modaliteit te beïnvloeden. Pas als wij de echte kosten, inclusief die voor klimaat en gezondheid, doorberekenen aan de vervuilers, weten wij pas goed welke infrastructuur echt nodig zal zijn.

Vandaag bespreken we weer de verdeling van honderden miljoenen. Er is extra geld uit het regeerakkoord toegevoegd aan de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Op dit moment is het mij eigenlijk – dat ben ik met mijn collega Stoffer eens – nog onduidelijk welke projecten, genoemd in de voortgangsbrief MIRT, betaald gaan worden vanuit die extra 2 miljard. En hoeveel van de 542,5 miljoen, die dit jaar aan de lenW-begroting wordt toegevoegd, wordt daadwerkelijk al in 2018 uitgegeven? Zijn er voor het gehele bedrag al concrete en uitvoerbare plannen? In het debat over de jaarverslagen hebben we een onbevredigende discussie over de boeggolven en de onderbesteding gevoerd. Dat wil ik liever niet elk jaar doen.

Ik zei al eerder dat ons ruimtelijk beleid in grote mate de verkeersvraag bepaalt. Dat biedt ook de kans om niet af te wachten waar die verkeersvraag zal ontstaan, om te plannen waar we willen groeien en te sturen op modaliteit. Concreet: hoe koppelen we de bouwopgave aan de infraopgave? Welke ideeën heeft de Minister daarover? En gaan we dan ook sturen op preferente modaliteiten?

Dan kom ik bij een aantal specifieke projecten. De regio Utrecht, de regio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zullen het hardst gaan groeien van alle regio's. In al die regio's is een schaa sprong nodig om het ov op het niveau te krijgen dat nodig is: niet bouwen zonder degelijke ontsluiting voor ov en fiets. We hebben goed geluisterd naar de wethouders. In Utrecht wacht het UNed-programma op een startbeslissing. Waar wachten we op? De provincie en gemeente staan klaar, maar de Minister geeft geen groen licht. Graag een reactie.

Ook is er nog steeds geen spoor tussen Zoetermeer en Rotterdam, terwijl de Randstadrail een daverend succes is. Laat die kans alstublieft niet liggen. Amsterdam mag station Zuid uitbreiden naar zes sporen, en ook Centraal Station wordt ontvlochten en kan straks meer reizigers aan. Maar is dit besluit echt toekomstbestendig als we zo direct op grote schaal

mensen het vliegtuig uit, de trein in willen? Het scenario voor tien sporen blijft op tafel, maar wat betekent dit concreet? En hoe wordt daar in de plannen rekening mee gehouden?

Hoe maken wij Nederland gereed voor de grote modal shift van het vliegtuig naar het spoor? Wat is er nodig op station Schiphol, maar ook op de andere plekken in Nederland? Om een voorbeeld te noemen: op Groningen–Bremen moeten we nog vijf jaar wachten. De kabinetsbrief geeft wel aan dat u de landzijdige ontsluiting van station Schiphol als een knelpunt beschouwt, maar dat is het knelpunt dat we nu hebben. Als we zo direct die korte vluchten door de trein vervangen, wat is er dan nodig op de perrons op Schiphol? Kunnen de Minister en de Staatssecretaris in kaart brengen welke investeringen er nog nodig zijn in spoor bij verschillende scenario's van het aantal vluchten dat we met de trein kunnen vervangen? De internationale spoorbrief van de Staatssecretaris geeft aan wat er nu, met minimale investeringen, kan. Maar als we echt substantiële klimaatwinst willen boeken, wat is er dan nog meer nodig?

Met betrekking tot snelwegen wil ik vooral pleiten voor adequate geluidsbescherming. Waar verkeer en herrie toenemen, moeten er extra schermen komen. Ik heb van tientallen situaties mails gekregen, en gisteren nog twee petitie's over de A4/A29, waar de overlast nog verergerd is door de verhoging van de maximumsnelheid. Kan de Minister toezeggen deze gevallen onder de loep te nemen en te kijken naar mogelijke bovenwettelijke maatregelen?

Dan de meeste reizigerskilometers per geïnvesteerde euro: de fiets. Willen we de files oplossen, moeten we in asfalt investeren voor meer snelfietspaden. De Staatssecretaris lijkt dat te erkennen in haar ambitie, maar het kost wel wat. Het kabinet heeft 100 miljoen gereserveerd, terwijl we wellicht veel meer nodig hebben. Tot 2030 is voor stallingen alleen al 700 miljoen nodig, en voor snelfietspaden nog veel meer. Dat vergt ook van lokale overheden forse investeringen maar altijd nog minder dan voor auto's. Ik zou graag een overzicht ontvangen van de Staatssecretaris en de Minister van de NMCA-knelpunten, waar een gerichte investering in de fietsinfrastructuur meer reizigers kan accommoderen dan een investering in bredere snelwegen. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen voor het volgende MIRT?

Dan het toenemende vrachtverkeer. Het sloop onze wegen en bruggen ... De bel gaat. Een cliffhanger!

De voorzitter:

Ik denk toch dat we het overleg nu moeten schorsen. U houdt de cliffhanger nog even vast en gaat daar straks mee door. Ik schors de vergadering zodat wij kunnen gaan stemmen.

De vergadering wordt van 12.58 uur tot 13.10 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik hervat de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag het algemeen overleg over het MIRT. Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft nog ruim een minuut voor het restant van haar termijn. Ik geef haar graag het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Waar waren we gebleven? Weet iedereen het nog? Het toenemende vrachtverkeer. Het sloop onze wegen en bruggen en het zorgt voor files en vervuiling. Dat voorkomen we met actief beleid om vracht zo snel mogelijk op spoor en schip te zetten. Dat past ook in onze klimaatambities en het luchtkwaliteitsbeleid. We moeten de afspraken met de haven van Rotterdam over de overslag naar binnenvaart handhaven en niet voor 300 miljoen de A15 verbreden terwijl de binnenlandse terminals leegstaan en de kleine schippers het zwaar hebben. We willen echt heel graag een plan

van beide bewindspersonen over hoe we het vrachtvervoer in Nederland binnen de grenzen van het klimaatakkoord en de luchtkwaliteit gaan brengen.

Dan tot slot: het onderhoud. Bruggenonderzoek in Noord-Holland was schokkend. Onderhoud gaat voor nieuwbouw. Ik wil toe naar een systeem waarbij voor elk stukje nieuwe infra ook een degelijk onderhoudsplan komt vooraf, waarvan de langetermijnkosten alvast in het MIRT zijn opgenomen. Als we geen geld hebben voor onderhoud, hebben we sowieso geen geld voor nieuwe projecten. Kan de Minister onderzoeken hoe we onderhoud structureel kunnen meenemen in de planfase van nieuwe projecten, zodat we dat goed kunnen inboeken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank ook aan u, mevrouw Kröger. Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel. Iedere dag gaan miljoenen Nederlanders de weg op, met het openbaar vervoer of op de fiets, naar hun werk, naar familie, naar sport. Dat is ook allemaal hartstikke leuk om te doen. Nederlanders zijn graag mobiel. Ondernemers willen ook graag efficiënt hun spullen op de plek van bestemming brengen, naar winkels, naar distributiecentra. Dat is niet altijd even makkelijk. Zeker als je naar je werk gaat, zijn files gewoon heel vervelend. Met een drukker openbaar vervoer is het in de praktijk niet altijd even makkelijk. Files zorgen ook voor een flinke kostenpost en zijn van invloed op onze welvaart, op investeringen, op banen, veiligheid en ons geluk.

Maar er zijn ook goede dingen. We scoren als Nederland structureel hoog op de Europese en wereldwijde ranglijst als het gaat om de beste infrastructuur. Dat merk je eigenlijk al als je Nederland weer binnenrijdt. Voor een inhaalslag voor de infrastructuur stelt het kabinet 2 miljard euro ter beschikking en cumulatief 100 miljoen extra per jaar. Ondanks al die investeringen zal het reistijdsverlies toch toenemen. 60% van het reistijdsverlies zit in het onderliggend wegennetwerk, dat in beheer is bij provincies en gemeenten. Dus daar moeten we ook mee samenwerken. Het goede nieuws is ook dat de uitstoot toch is verminderd en de luchtkwaliteit sterk is verbeterd, ondanks dat het verkeersvolume groeit. Het regeerakkoord is onze leidraad. Daarin staan ook de concrete projecten die wat de VVD betreft heilig zijn. De beschikbare financiële middelen zijn beperkt en de verdeling staat vast. De VVD zet vooral in op extra asfalt, maar ook op moderner openbaar vervoer en het gebruik van data en innovatie. In de toekomst ...

De voorzitter:

Ik wachtte even op een adempauze, zodat er een interruptie van de heer Sienot kon plaatsvinden.

De heer Sienot (D66):

Ik hoor de heer Dijkstra van de VVD spreken over het budget en dat dat uiteindelijk beperkt is voor alle bereikbaarheidsoplossingen die we moeten gaan leveren. Ziet de heer Dijkstra net als D66 ook kansen om de opgave voor woningbouw en de opgave voor mobiliteit – mensen willen ergens wonen en mensen willen kunnen reizen – te combineren? Op die manier ontstaan verdienstromen waarmee we andere financieringsbronnen kunnen aanspreken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja.

De voorzitter:
Vervolg vraag.

De heer **Sienot** (D66):

Is de heer Dijkstra van de VVD dan ook bereid om daar als de wiederegeer met D66 en andere partijen aan te gaan werken om ervoor zorgen dat we die inkomstenstromen benutten om die bereikbaarheidsproblemen op te lossen en aan te pakken? En hoe zou de heer Dijkstra dat voor zich zien?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een interessante vraag. We willen extra financiële middelen. Daar kom ik zo op. Maar het woord «wiedeweerga» in uw vraag vind ik interessant. Dat suggereert namelijk dat wij nu al extra middelen voor openbaar vervoer, voor wegen en voor al die innovaties in deze periode zouden willen. Daar ben ik wel benieuwd naar. Ik ben daar ook voorstander van, maar je moet het wel ergens kunnen weghalen. Waar ik naar op zoek ben, is het volgende. Nu hebben we vaste afspraken over de verdeelsleutel en de bedragen. Ik zou dolgraag willen dat er meer bedragen beschikbaar komen. Daarvoor denk ik dat we als VVD maar ook samen met andere partijen het initiatief moeten nemen om te kijken hoe we op een andere manier kostentoedeling kunnen doen en hoe we meer geld kunnen mobiliseren om al die wensen op infragebied – of dat nou voor fietsen, voor ov of auto is, dat maakt niet uit – te honoreren. Hoe eerder, hoe beter, wat mij betreft, want de noodzaak is er.

De voorzitter:

Heeft de heer Sienot nog een vervolgvraag? Hij heeft nog een halve interruptie over. Die zou hij nu kunnen besteden als hij dat wenst. Anders vervolgt de heer Dijkstra zijn betoog. Mevrouw Kröger is u even voor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor «een andere manier van kostentoedeling». Ik hoor graag van de heer Dijkstra hoe we ervoor zorgen dat 3,5 miljard aan milieuschade door de vervuiler wordt betaald, wat volgens mij ook een VVD-principe is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Mevrouw Kröger doelt op een bedrag dat uit een PBL-rapport is gekomen en waar best wel wat op aan te merken is. Als dat bedrag 3,5 miljard is in de zin van verloren levensjaren en dat soort zaken, dan is dat heel vervelend. Tegelijkertijd zien we ook dat de levenskwaliteit toeneemt. De luchtkwaliteit neemt toe. Mensen worden ouder dan ooit. In perspectief: de totale bijdrage die automobilisten bijvoorbeeld leveren aan mobiliteit is zeven keer hoger dan die 3,5 miljard. Dus nee. We moeten zeker toe naar schonere mobiliteit, maar we moeten wel mobiel blijven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor nog niet eens het begin van een antwoord op mijn vraag, behalve dat het werk van het Planbureau voor de Leefomgeving in twijfel wordt getrokken. 3,5 miljard milieuschade: hoe gaan we ervoor zorgen dat de vervuiler die betaalt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De automobilist en de transporteur die uitstoot veroorzaken, betalen al heel veel. Die dragen ongeveer 20 miljard bij per jaar aan onze totale begroting. Daarvan krijgen ze voor wegen ongeveer 2 miljard terug, voor ov ook zoiets. Die bedragen zijn ietsje hoger. We gaan ook een deel naar fiets brengen. We gaan investeren in duurzamer vervoer. Er komt een vrachtwagenmarkt bijvoorbeeld, op initiatief van D66 en de ChristenUnie. De opbrengst daarvan gaan we volledig ten goede laten komen aan

verduurzaming van de transportsector. We kijken naar schonere brandstoffen. Et cetera, et cetera. Dus er gebeurt heel veel op mobiliteitsgebied. We zijn vaak koploper, niet alleen qua infra, maar ook met alles wat daarachter zit. Onze infrastructuur en onze mobiliteit die daar overheen gaat, worden steeds schoner. Dat is goed voor iedereen.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. In de toekomst wil de VVD meer geld beschikbaar maken voor infrastructuur. Dat is van levensbelang voor onze economie, maar ook voor de leefbaarheid – we raakten daar net aan – en de bereikbaarheid van bedrijven en inwoners. In een dichtbevolkt land als Nederland, zeker met de toekomstige woningbouwopgave – daar heb je 'm – is investeren en tijdig plannen van ontsluitingswegen een must. De opgave is dus ook hoe wij voor een nieuwe periode of een nieuw tijdvak miljarden extra gaan mobiliseren. De VVD wil in samenwerking met de coalitie een aanzet geven om vele miljarden vrij te maken, want als vertragingen en files ons dagelijks zo veel kosten en de opgave zo groot is, ook met woningbouw, dan zijn andere externe financieringsvormen en bekostiging een optie om al die wensen te gaan vervullen. Zo maken we werk van een noodzakelijke inhaalslag en sluiten we ook aan zo meteen bij een mobiliteitsfonds, waarin we de opgave voor mobiliteit centraal stellen.

Voorzitter. Als ik dan een rondje mag maken? Dan begin ik met noord: de vaargeul bij Ameland. Die is nu redelijk op orde, maar we zien wel dat er gebaggerd wordt. Wat ik vanuit de regio hoor, is dat het baggerslib vrij dicht bij de vaargeul weer gedumpt wordt. Dan is dat gat in no time weer vol. Is daar iets slimmere denkbaar?

Bij Kornwerderzand zou ik de opgave die daar ligt voor de brug en de sluis, graag gesplitst willen zien. Er moeten keuzes in gemaakt worden en zeker moet de financiële onderbouwing beter zijn dan nu. Gelukkig zijn die gesprekken in gang gezet. Dat wachten we even netjes af. Als het financiële gat te groot is en de MKBA niet goed is, dan lukt het ook echt niet.

Als het verder gaat om Friesland, werd Scharsterrijn genoemd. De A6-brug is een van de laatste bruggen die we daar nog hebben bij zo'n grote snelweg. We hebben ook geld nodig voor onderhoud van die brug. Is het mogelijk om het geld voor dat onderhoud te gebruiken, misschien met voorfinanciering door de provincie zelf, om eventueel een aquaduct aan te leggen in plaats van om die brug te vervangen?

Dan kom ik bij oost: dan komt de N35 altijd als eerste voorbij. Een mooie 2x2 – we hebben de opening maandag gezien – maar er zijn meer stukjes die we graag zo zouden willen. Is de Minister bereid om aan tafel te gaan om te bekijken hoe ver we komen, samen met de provincie Overijssel, die ook fors wil investeren in cofinanciering daarin?

Dan de A1/A35 Twente, een belangrijke weg. Wat is daar nog mogelijk? Wanneer start de doortrekking van de A15? Die heb ik al in twee regeerakkoorden gezien. Zelfs in de provincie was ik er zelf ook al mee bezig. Ik wil dat daar de schop de grond in gaat. We wachten natuurlijk op de uitspraak van het stikstof, maar we moeten gewoon gaan beginnen deze periode.

Als wij die A15 gaan doen, verbreden we ook een deel van de A12 bij Zevenaar. Kunnen we daar eventueel al eerder mee starten? Het is in ieder geval een mooi voorbeeld, die A15, van een integrale benadering van de corridor. Gisteren heeft de Minister ook al het stuk tussen Gorinchem en Papendrecht een stapje verder geholpen.

Dan de railterminal bij Valburg. Kunnen we daar werk van maken? Welke obstakels zijn er nog om de Betuweroute optimaal te benutten?

Dan kom ik in de regio Midden. De Rijnbrug is al genoemd, een bottleneck tussen Utrecht en Gelderland. Beide provincies zijn bereid daar 10 miljoen

in te investeren en de regio zelf wil ook nog een deel voor haar rekening nemen. Het is onze brug. Als wij daartoe ook nog bereid zijn, denk ik dat de provincies meer willen doen. Zo'n bottleneck moeten we kunnen oplossen in de toekomst. Die brug moet toch vervangen worden. Dan de A27 vanuit Flevoland. Daar wordt veel aandacht voor gevraagd, net als voor de Noordelijke Randweg Utrecht vanwege de fileproblematiek. We moeten snel starten met die NRU, daar zijn we voor. Maar het moet wel sober en doelmatig. Dat betekent zo veel mogelijk asfalt. Je moet die weg snel voor elkaar krijgen. Allerlei zaken die kostenverhogend zijn, zijn voor de gemeente Utrecht zelf, wat ons betreft. Graag een reactie.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, een vraag van de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Die daarmee zijn allerlaatste interruptie gebruikt.

Kijk, die NRU is interessant. U zegt: er moet zo veel mogelijk asfalt komen. Ik zou de heer Dijkstra willen vragen of hij zich realiseert dat daar ook mensen wonen en dat die mensen lekker willen doorleven. Mensen moeten niet alleen lekker kunnen doorrijden op die verlengde rondweg, zeg ik even, maar ook lekker kunnen doorleven. Daarom vragen de provincie en de gemeente aan het Rijk om samen voor een oplossing te zorgen, want het is eigenlijk ook een deel van het rijksnet, al heet het provincieweg. Hoe ziet de heer Dijkstra dat?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb liever dat wij het geld investeren in het breder maken van de weg dan dat wij ook nog allerlei leefbaarheidsdingen gaan oplossen op kosten van de belastingbetaler. Als Utrecht dat wil, en ze hebben goed recht om dat te willen, met verdiepte kruisingen en dat soort dingen, moeten ze dat zelf betalen. Er ligt ook nog 168 miljoen op de plank, heb ik begrepen, dus laat Utrecht nou een keer gaan investeren in wegen in plaats van allerlei ov-wensen bij ons neer te leggen die goed zijn voor 4 miljard, als ik het zo optel. Heel mooi visionair, maar we moeten gewoon aan de slag.

De voorzitter:

En u vervolgt uw betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, ik houd het zelf op een kookwekkertje bij, voorzitter, dan kan ik het een beetje plannen.

Ik waardeer het meedenken van Utrecht, dat zeer zeker. Ik zie ook dat alleen asfalt voor Utrecht geen oplossing is. Maar je ziet wel tegenwerking vanuit de gemeente, met name bij de A27 Amelisweerd. Nu zien we allerlei ov-wensen. Laten we ook de verbreding van de A27 uit het regeerakkoord met gezwinde spoed aanpakken. Wanneer beginnen we daar?

Over de wensen van Utrecht heb ik al wat gezegd: onrealistisch en goed voor ons hele budget of twee keer ons budget per jaar. Dat kan natuurlijk niet.

Dan de regio Zuid. De A2 wordt goed bediend, Brabant wordt goed bediend met het Vught-Deiltraject. Alleen, wat mij zo verbaast, ook als inwoner van Rivierenland: als je de snelweg niet meer op kan omdat je alleen maar een doorgaande stroom creëert zonder afslagen, heb je weliswaar geen files meer, maar heeft de regio er ook niks aan. Dus let daar eventjes goed op. De A58 tussen Breda en Tilburg is echt een noodzaak. Die zagen we ook altijd hoog in de lijstjes. De A2 bij Weert zou ik graag verbreed zien, maar ik wil eerst weten hoe het staat met SmartwayZ. Loopt dat? Hoe ver zijn we? De ontsluiting van Eindhoven is van groot belang voor de regio. Ik wacht met smart op plannen daar. Wat

betreft de geluidsoverlast bij Helwijk en Heijningen hebben de mensen best een punt. Het is eigenlijk eerder een nieuwe weg dan een upgrade van een oude weg. Kan de Minister eens even kijken naar die twee projecten daar, met name de groene wal en wat geluidsschermen, want dat is vrij beperkt? Er was ook geld over van de aanbesteding, begreep ik. In Zeeland eventueel de treinverbinding tussen Terneuzen en Gent. Dat is nu een goederending. Kun je dat niet upgraden? Er werken 100.000 mensen in het havengebied, in de Seaports. Nu ze gefuseerd zijn biedt het kansen voor grensoverschrijdende zaken.

Dan kom ik op de Randstad, voorzitter. Noord- en Zuid-Holland hebben natuurlijk ook een enorme woningopgave. Amsterdam moet het doen met 350 miljoen voor spoor, maar ook daar zijn de wensen het tienvoudige. Daar moeten we kijken naar de nieuwe financieringsstromen. Ik vraag specifiek aandacht voor de landzijdige ontsluitingen en de verbindingen met Schiphol, want we willen Schiphol de ruimte geven. Je moet ook niet te dicht bouwen bij Schiphol, want dan zet je de luchthaven weer op slot en dat willen we niet. Ik geef een compliment aan de Minister van OCW voor het UNESCO-verhaal. Als VVD hebben we de voorkeur voor de Golfbaanvariant als het gaat om de doortrekking van de A8–A9, maar Noord-Holland zal daar ook een en ander aan moeten doen. Een MIRT-verkenning is eventueel welkom, misschien in het kader van de grotere rondweg rond Amsterdam, waar ik de Minister eerder over hoorde. De successen op de A4 zijn mooi, maar met de A4–A44 zijn we zeker nog niet klaar. De verkenning A12 Gouda–De Meern verdient aandacht. Binnenkort wordt er een convenant gesloten. Ik zou graag zien dat de N11-aansluiting, met name de korte boog, daarin meegenomen wordt. Dat is interessant. Kunnen we daar een onderzoek naar doen? De versnelling A20 loopt goed. De A16 willen we graag van preverkenning naar verkenning brengen.

Ten slotte een langetermijnvisie voor de rivieren. Die is met name voor de binnenvaart van belang, zodat men kan doorvaren. We moeten niet alleen kijken naar natuur bij de rivier en naar dijkversterkingen maar juist ook naar het doel van zo'n snelweg van water, wat de rivier in feite is, zeker de Waal.

Dan heb ik nog twee punten, voorzitter. Ik hoor graag de stand van zaken over de truckparkings richting de goederencorridors. Kunnen we in het najaar beginnen met pilots? Ik hoor graag hoe het daarmee staat.

Ten slotte nog een kritische noot. Gisteren zag ik het plan Mobility as a Service. Ik vind het op zich een mooie term, maar om als overheid of als partners voor 20 miljoen zelf apps te gaan ontwikkelen terwijl we allemaal Google Maps op onze telefoon hebben ... Ik wil echt de meerwaarde zien, anders weet ik wel een betere bestemming voor deze 20 miljoen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Wij constateren dat wij op korte termijn een fileprobleem hebben en dat we op korte termijn extra geld nodig hebben. Ik hoor de collega van de VVD wel allerlei suggesties doen voor de lange termijn, maar hoe denkt hij op korte termijn budget vrij te spelen om dit probleem op te lossen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je hebt een kortetermijn- en een langetermijnaanpak. De aanpak gaat over investeren in infrastructuur, wat die dan ook is, en het oplossen van fileknelpunten. Voor dat laatste hebben we nu de bergers – daar is al aan gerefereerd – en de spitsstroken die meer worden opengesteld. Dat laatste wilden we samen. Daar hebben we ook een motie over ingediend. Kijk of die rode kruizen echt nodig zijn. Alleen als het echt nodig is, moet je ze

gebruiken. Dat zijn kleine dingen die je kan doen, net als filedetectie, langere opritten en dat soort dingen. Voor de lange termijn is vaak verbreding van een weg nodig of een investering in nieuwe vormen van infrastructuur zoals de lightrail. Daar heb je nieuw geld voor nodig. Dat geld is er wel, maar niet bij ons. We moeten mobiliseren. Voor wat de automobilist betaalt, mag hij best meer terugkrijgen. Dat is een. Twee: gezien de woningbouwopgave moeten we echt creatiever kijken, samen met de steden, hoe we het kunnen doen. Als je een mooi appartement koopt in een redelijke stad en je vlak bij zo'n mooi treinstation zit, met allerlei voorzieningen zoals winkeltjes, heeft dat ook wel voordeel voor de waarde van je woning. Dan kan ik me best voorstellen dat kopers maar ook huurders bereid zijn daar een premium voor te betalen. Misschien kunnen we dat gebruiken. Dat verstaan we een beetje onder de green bonds. We kunnen ook pensioenfondsen en dergelijke erbij betrekken om meer geld te mobiliseren. Maar dat is een opgave die ik graag bij het kabinet neerleg. Dat moet ik niet gaan verzinnen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Heel kort, voorzitter. Ik ben blij dat er in ieder geval ruimte wordt geboden voor extra geld. Over de oplossingen komen we ongetwijfeld nog te spreken. Kan ik concluderen dat de VVD wel te porren is voor een soort deltaplan voor de bereikbaarheid van Nederland in de komende tijd?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, wij hebben best goede ervaringen met deltaplannen. Ik ken er tenminste een die succesvol was; daarna zijn er heel veel opgeworpen. Hoe je het noemt maakt mij niet zo veel uit, het gaat erom dat je je doel bereikt, namelijk Nederland mobiel houden, op de korte termijn en vooral op de lange termijn. We moeten zien wat de opgave is en mensen daarin ook een keuzemogelijkheid bieden. We moeten een beetje weg van de dogma's die we soms allemaal een beetje hebben. GroenLinks heeft dat met bepaalde modaliteiten, maar wij zelf ook. We moeten kijken naar waar echt behoefte aan is, wat wel en wat niet werkt en hoe je zo veel mogelijk waar krijgt voor je euro. Als we dat doen, zijn we goed bezig met elkaar.

De **voorzitter**:

Dit is een soort uitlokking, maar wil mevrouw Kröger daar wel of geen gebruik van maken? Het hoeft natuurlijk niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Meneer Dijkstra suggereert dat het om een preferentie voor modaliteit gaat, maar volgens mij gaat het om een preferentie voor randvoorwaarden, namelijk klimaat, luchtkwaliteit, leefbaarheid, en daarbinnen zorgen dat je het vervoer krijgt dat je nodig hebt.

De **voorzitter**:

Dank voor deze toelichting. Dan gaan we naar de laatste spreker van de kant van de Kamer: mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter, voor het woord. Ook ik zet even mijn timer aan.

Ik zal namens de ChristenUnie spreken over de regio en de Randstad, over spoor, over fiets, de binnenvaart en de wegen. Ik hoop er rap doorheen te kunnen gaan. De ChristenUnie zet voor het spoor in op kortere reistijden en een betere dienstverlening op een aantal trajecten. Allereerst ben ik benieuwd naar de verkorting van de reistijden tussen Noord-Nederland en de Randstad. Ik heb daarover een motie ingediend, die ook is aangenomen, om in ieder geval de directe intercityverbindingen met Enschede, Groningen en Leeuwarden op peil te houden als de sprinterdiensten aan

het hoofdlijnnet worden toegevoegd. Ik hoor graag de stand van zaken van de Staatssecretaris. Ik wil ook vragen naar kansen voor een verdere verkorting van de reistijden en een eventueel hogere frequentie tussen de Randstad en Leeuwarden, Groningen en Emmen.

Kan de Staatssecretaris met de regionale overheden snel tot besluitvorming komen op een aantal trajecten? Ik noem de Valleilijn en het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht en het vergroten van de capaciteit van stations. Die zogenaamde «kippenlijn» wordt steeds drukker en er is een behoefte om door te kunnen rijden zodat reizigers niet meer hoeven over te stappen. Ook op het traject Sneek–Leeuwarden zijn meer treinen in de spits ontzettend welkom. Richting Zwolle en Enschede is er ontzettend veel behoefte aan het verkorten van de reistijd. Is de Staatssecretaris bereid om met de regio tot afspraken te komen? Is zij ook bereid om verder onderzoek te doen naar trajecten waar knelpunten zijn, zoals op de IJssellijn? Wat zijn de ontwikkelingen op de Railterminal Gelderland? Dan Amsterdam Centraal. Daar wordt gekozen voor negen sporen. Ik heb gelezen dat de meerkosten voor een tiende spoor op een later moment vergelijkbaar kunnen zijn. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom ze nu toch kiest voor negen sporen en niet voor tien, ook als we kijken naar de verwachte reizigersgroei? Bij Amsterdam Zuid komt een extra perron voor internationale treinen, maar is binnenlands medegebruik wel haalbaar, ook als er op station Zuid een veiligheidscheck moet worden gedaan voor de Eurostar?

Ik dank de Staatssecretaris voor de toegestuurde stand van zaken van de overwegveiligheid en de aanpak van elf onbewaakte overwegen. Voor ruim 100 onbewaakte overwegen zijn nu afspraken gemaakt. Ik zie uit naar de verdere uitvoering van mijn motie over het maken van een verdere risicoanalyse en een plan van aanpak om de gevaarlijkste overwegen met spoed aan te pakken.

Kom ik bij de regio Utrecht. In het regeerakkoord staat een betere ov-verbinding voor Utrecht Science Park en De Uithof en de ontlasting van het nationale knooppunt Utrecht Centraal genoemd. Hoe verlopen de gesprekken met de regio? Is er zicht op een oplossing in het najaar? Voor vragen over de NRU en de internationale spooragenda sluit ik aan bij vragen die collega's al hebben gesteld.

Dan het mobiliteitsfonds richting de toekomst. In het regeerakkoord staat het voornemen dat we het Infrastructuurfonds gaan omvormen naar een mobiliteitsfonds, waarbij de opgave voor mobiliteit veel meer centraal komt te staan. Nu zien wij vaak deeloplossingen. Modaliteiten kruisen elkaar: een vaarweg met een brug erover, de overstap van fiets of bus op de trein. Maar wij zoeken juist naar integrale oplossingen. Op welke manier wordt de omvorming naar het mobiliteitsfonds nu aangepakt? Hoe zorgen we ervoor dat we al voor 2030 met integrale oplossingen aan de slag kunnen, dus voordat het mobiliteitsfonds er is? Ik lees in de kabinetsbrief dat de omvorming van het fonds gunstig uitpakt voor complexe, brede gebiedsopgaven in met name stedelijk gebied. Dat roept bij mij de vraag op hoe de regio hierin een plek kan krijgen. In de NMCA zien we dat knelpunten zich niet alleen in de Randstad voordoen. Hoe willen de bewindspersonen de regio een plek geven in de nieuwe systematiek? Graag een reactie.

Dan Kornwerderzand. Vorige week bracht ik met collega Von Martels een bezoek aan de Afsluitdijk. Ik weet ook dat andere collega's daar zijn geweest. We hebben de sluisen bij Kornwerderzand gezien. De verbreding van de sluis biedt grote kansen voor de economische ontwikkeling in de regio, ook in de brede achterliggende regio. Eerder is een motie van mijn hand aangenomen over een betere betrokkenheid van het Rijk bij de regio om samen de schouders eronder te zetten en aan een goed plan te werken. De Minister meldt in haar brief dat er nog veel werk ligt en dat het niet lukt om al voor de zomer tot een besluit te komen. Dat wordt dus over

de zomer getild. Het is goed nu te vernemen dat er samenwerking is. Ik vraag de Minister naar de laatste stand van zaken. In het voorjaar heb ik een bezoek gebracht aan een woonwijk in Harderwijk en een fractiegenoot van mij was in Maassluis. Bij beide plaatsen staan verouderde geluidsschermen langs de snelweg. In beide gevallen staat renovatie van de schermen door Rijkswaterstaat in de planning. Ook bij Heiloo en Heiningen, waarover we gisteren een petitie hebben ontvangen, wordt overlast gemeld. In het vorige MIRT-debat heeft de Minister gezegd hier nog eens kritisch naar te zullen kijken. In Harderwijk doet zich nu de opmerkelijke situatie voor dat voor de bestaande woonkernen de Wet milieubeheer geldt, maar voor de nieuwbouwwijk Harderweide de strengere Wet geluidshinder. Het gevolg is dat bij de bestaande woonkernen een scherm van 2,5 tot 3 meter volstaat en dat bij de nieuwbouwwijk een scherm van 8 tot 12 meter wordt geplaatst. Is de Minister het met mij eens dat hierdoor een ongelijke situatie ontstaat? Kunnen we niet toewerken naar één geldende norm, waarbij de situatie gaandeweg kan worden verbeterd, ook voor bestaande situaties? Graag een reactie van de Minister daarop. Bij berekeningen blijkt er geen overschrijding te zijn, maar bij daadwerkelijke metingen soms wel. Ook op andere punten zit de overlast dicht tegen de norm aan. De bewoners merken dat de druk en daarmee ook de overlast toeneemt. Kloppen de berekeningen wel? Is de Minister bereid om hierover het overleg met de gemeente aan te gaan? In een aantal gevallen heeft Rijkswaterstaat op korte termijn plannen om geluidsschermen te renoveren. Dit lijkt ons een uitgelezen kans om samen met de lokale en provinciale overheid te kijken of schermen eventueel verhoogd kunnen worden. Is de Minister bereid om dit samen met de decentrale overheden op te pakken?

Dan de bomenkap langs de provinciale wegen. Ik heb daarover Kamervragen gesteld, want wij maken ons daar zorgen over. Wij denken dat hier veel meer maatwerk nodig is. Die ruimte heeft de Minister ook geboden in de antwoorden op onze vragen. Hoe gaat zij ervoor zorgen dat bij de besteding van het geld voor verkeersveiligheid echt maatwerk wordt toegepast, zodat de grootschalige bomenkap waarvoor gevreesd wordt, wordt voorkomen? Gisteren lazen we ook dat langs het spoor 100.000 bomen gekapt of gesnoeid moeten worden. Ik snap de gedachte dat we vertragingen willen terugdringen, maar ook hier de vraag: kan er niet meer maatwerk komen om een massale bomenkap te voorkomen? Wij gaan fors investeren in de verkeersveiligheid op de N-wegen. Er liggen al concrete plannen voor een aantal wegen: de N35, de N50, de N59. Welke rijks-N-wegen zijn er nog meer in het vizier? Wordt de N35 nu in zijn geheel aangepakt? De N36 tussen Almelo/Wierden en Ommen staat bekend om veel zware ongelukken. Eerder is er een motie aangenomen om het hele tracé te verbreden. Is op korte termijn een verbreding van het wegprofiel mogelijk, zo vraag ik de Minister.

Voorzitter, dan de binnenvaart. Gisteren hebben wij een petitie ontvangen van binnenvaartschippers die zich zorgen maken over de toekomst van de binnenvaart en dan met name voor de kleinere schepen. Die ervaren veel problemen in de praktijk door technische eisen en geluidseisen. De diversiteit in de sector staat ook onder druk. Is de Minister bereid om met de binnenvaartsector in overleg te gaan over deze noodkreet? Hoe wil de Minister de diversiteit in de binnenvaart behouden?

Voorzitter, dan de fiets. Het is mooi dat er een uitgebreide brief over het fietsbeleid is gekomen, inclusief de ambitie van 3 miljard extra fietskilometers. Dat is niet niks. Ik heb gelezen dat er veel plannen voor fietsstallingen en snelfietsroutes liggen, maar is er al zicht op een concrete uitwerking en op cofinanciering door gemeenten en provincies? Welke plek krijgt de fiets nu eigenlijk in de integrale gebiedsaanpak binnen het MIRT? Graag een reactie.

De **voorzitter**:
En uw slotzin is?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Dan vraag ik naar twee knelpunten. De A28. Daarover hebben we een motie ingediend om ook te kijken naar de doorstroming boven Zwolle. Kan de Minister de stand van zaken geven: hoe verloopt het overleg met de bestuurders? Het knooppunt A1–A30 bij Barneveld is een heel berucht fileknelpunt. Het is van belang dat we dat snel gaan aanpakken. Komt er spoedig een startbeslissing voor een betere bereikbaarheid van de Regio FoodValley?
Daar laat ik het bij, dank u wel.

De **voorzitter**:
U ook bedankt. Er is een vraag van de heer Dijkstra aan u.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Over dat laatste punt: de A1–A30. Er zijn nu werkzaamheden bij Hoevelaken, iets verderop. We zien inderdaad dagelijks de files vanaf Amersfoort richting Barneveld: «knooppunt Ei». Er gebeurt heel veel bij Hoevelaken en dat is goed. Het is een afgebakend traject, maar zou het niet heel handig zijn om, als dat straks is afgerond, vlekkeloos door te gaan naar die twaalf kilometer, of wat is het, richting «knooppunt Ei», eventueel inclusief de boog en op langere termijn de fly-over? Zou dat niet een goed idee zijn? Is de ChristenUnie dat met mij eens?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
De ChristenUnie vindt dat een heel goed idee. Het is goed om in aansluiting op het knooppunt Hoevelaken en de aanpak daar te kijken naar extra mogelijkheden om dat aan te pakken. Dus daar vindt de VVD de ChristenUnie aan haar zijde.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
We moeten het samen doen. Het Rijk heeft een rol, maar ik denk ook de provincie en de gemeenten zelf. Kunnen we dan ook samen optrekken richting onze provinciale bestuurders, ook met de verkiezingen die eraan komen in gedachten; laten we daar eerlijk in zijn. Dan kunnen we stappen zetten om de A1–A30 echt een stukje verder te helpen. Er is natuurlijk al geld voor beschikbaar gesteld. Als Rijk hebben we dat ook gedaan, maar moet de provincie niet ook over de brug komen?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik weet niet wat de verkiezingen hier precies mee te maken hebben. Voor de ChristenUnie geldt dat hier een knelpunt ligt en dat de mensen het verdienen dat daarvoor een oplossing komt. Ik zei al dat de ChristenUnie het belangrijk vindt dat dit knelpunt wordt aangepakt. U kunt ervan uitgaan dat wij hierover ook contact hebben met onze bestuurders in de regio. Maar laten we hiermee aan de slag gaan.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Hiermee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering tot 14.00 uur. Dan gaan we verder met de beantwoording door onze bewindspersonen.

De vergadering wordt van 13.42 uur tot 14.05 uur geschorst.

Voorzitter: Van Oosten

De **voorzitter**:

Collega's, goedemiddag. Ik stel voor dat we verdergaan met het algemeen overleg MIRT. Aanwezig zijn de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. U heeft gemerkt dat uw vaste voorzitter deze zaal heeft verlaten wegens andere verplichtingen in de Kamer. Zij heeft een appel op mij gedaan en gevraagd of ik het voorzitterschap voor de middag wil overnemen. Natuurlijk doe ik dat met alle plezier.

U heeft uw eerste termijn al gedaan. Die heb ik gemist, maar onze griffier heeft wel heel goed genoteerd wat daar ter sprake is gekomen. De beide bewindspersonen gaan nu over tot de beantwoording van de vragen in de eerste termijn. En ik heb begrepen dat zij dat per woordvoerder zullen doen. Dat is heel aangenaam, want ik wil de collega's namelijk met een zekere mate van dwingendheid voorstellen dat wij ons beperken tot twee interrupties in tweeën voor het totaal. Anders halen we gewoon de eindtijd niet, want u wilt ongetwijfeld ook een tweede termijn. De beantwoording zal geschieden per woordvoerder, dus ik kan me ook zo voorstellen dat de interrupties met name door de woordvoerders gepleegd worden die ook de vragen hebben gesteld. Maar we zullen zien hoe het gaat verlopen. Ik geef om te beginnen het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil niet meteen de boel compliceren, maar het is natuurlijk wel zo dat een heleboel woordvoerders over dezelfde wegen enzovoort vragen hebben gesteld. Dus ik denk dat het wel handig is als we dat dan op hetzelfde moment kunnen behandelen. Als we iedere weg bij iedere woordvoerder apart moeten bespreken, wordt het denk ik juist alleen maar later.

Voorzitter. Ik ben blij met de complimenten die van verschillende kanten op ons zijn neergedaald over de voortvarendheid waarmee we toch een aantal projecten hebben opgepakt, en waarmee we onze opdrachten uit het regeerakkoord ter hand hebben genomen.

Ik kom daarmee eigenlijk meteen bij de eerste vraag van de heer Van Aalst. Hij vraagt: bent u er nou wel voortvarend genoeg mee aan de slag gegaan? Ik heb het gevoel dat we straks ongeveer van hectometerpaal tot hectometerpaal het Nederlandse wegennet gaan bespreken, maar staat u mij toe dat ik dan ook nog een paar punten specifiek noem, punten waarmee het kabinet voortvarend aan de slag is gegaan. Zo hebben we onder andere gezorgd voor de startbeslissing N50 Kampen–Kampen-Zuid en de ontwerptracébesluiten van de A15 Papendrecht–Sliedrecht; een aantal van u memoreerde dat ook al. Verder noem ik de N35 Nijverdal–Wierden, het definitieve tracébesluit A1 Apeldoorn–Azelo, de gunning van de A1 en de A16 Rotterdam, de start van de bereikbaarheidsprogramma's grote steden en de opening van de N18 Varsseveld–Enschedé. En bovendien zijn we direct aan de slag gegaan met de aanvullende middelen uit het regeerakkoord.

Een paar woordvoerders hebben ook gevraagd: wat gebeurt er nou of is er gebeurd met die 2 miljard? De besteding van een deel daarvan hebt u al kunnen zien bij de vorige MIRT-ronde. Daarna hebben we ook nog startbeslissingen vastgesteld van de A58 Breda–Tilburg, de A2 Deil–Den Bosch en, daar komt «ie weer, de A15 Papendrecht–Gorinchem. Ik heb u ook geïnformeerd over de stappen die we zetten voor de verkeersveiligheid op de N-wegen. Er is 50 miljoen: 25 miljoen voor onze eigen rijkswegen en 25 miljoen voor de regionale N-wegen. Er is ook 100 miljoen voor de kortetermijnfileaanpak. En we zijn ver in gesprek met de regio over het versnellen van de realisatie van twee projecten, namelijk de A20 Nieuwerkerk–Gouda en de ook al veel besproken A1 Apeldoorn–Azelo.

Ook bij de vaarwegen maken we goede vorderingen. Er zijn de complexe sluisprojecten. De Beatrixsluis Nieuwegein gaat open in 2019 en de sluis Eefde gaat open in 2020. Die projecten lopen gelukkig volgens planning

en worden allebei ook energieneutraal aangelegd; dat is toch ook wel mooi om te vermelden. Ik heb ook aanwezig mogen zijn bij de start van het project rond de grote zeesluis bij Terneuzen. Dat loopt, in goed overleg met Vlaanderen. Het is ook een mooi, grensoverschrijdend project. En ook dit project verloopt volgens planning; die sluis zal open kunnen in 2022. In 2017, dus helemaal nog niet zo lang geleden, zijn de projecten rond de vaarweg Eemshaven en de schutsluis Zwartsluis opgeleverd. Dat even als introductie.

Welke wegenprojecten lopen er nu nog allemaal? Vol in uitvoering zijn de A9 Gaasperdammerweg, de A6 Almere, de RijnlandRoute, de A27/A1 Utrecht–Eemnes/Bunschoten. In het kader van verjongen en vernieuwen – ik zal er straks nog wel iets meer over zeggen – zijn we bezig met de vernieuwing van verschillende tunnels in Noord- en Zuid-Holland. Ik noem ook de N3 bij Dordrecht. Er vindt groot onderhoud plaats op de A73 en de A2 in Limburg. We hebben recent gegund de A16 Rotterdam, de A1 Apeldoorn–Azelo en de N200 bij Halfweg. En afgelopen maandag is de N35 Zwolle–Wijthmen opengesteld voor verkeer. Verder is nog in voorbereiding de doortrekking van de A15, de tijdelijke Suurhoffbrug, de A24 Blankenburgverbinding – dat is natuurlijk ook een heel belangrijk project – de renovatie Heinenoord, Knooppunt Hoevelaken, de SAA Badhoevedorp–Amstelveen en de A10 Zuidasdokknopen. Als je ziet waar er allemaal toch ook vertragingen zijn, zou je soms weleens vergeten dat er ook een heleboel dingen gewoon goed en volgens schema lopen. Dat is gelukkig verreweg bij de meerderheid van de projecten zo.

Ik kom bij een andere vraag van de heer Van Aalst. Is het geld van die extra middelen al naar lenW en hoe wordt het verdeeld over de modaliteiten? Hoe het tot 2030 over de modaliteiten wordt verdeeld, kunt u zien in het regeerakkoord. Dat gaat volgens de vaste verdeling tussen weg, water en spoor. De Staatssecretaris zal over haar deel van het budget het nodige zeggen. Het deel van het budget van die 2 miljard voor wegen en vaarwegen is eigenlijk voor een groot deel al belegd bij de vorige MIRT-ronde. Als u dan kijkt wat er nog over is en u ziet dan welke projecten er nog meer in het regeerakkoord staan genoemd die niet in de eerste ronde zaten, dan is meteen duidelijk dat ik die niet eens allemaal kan betalen. Want als je het allemaal bij elkaar optelt, is er ongeveer voor 3 miljard aan projecten. Dat geld heb ik niet. Dus alleen als de regio's bij de cofinanciering de verdubbelaar overal gaat inzetten – dat zou mooi zijn, maar daar ga ik op voorhand niet meteen van uit – zouden we al die projecten helemaal kunnen betalen. Maar op zich kunnen we dat nu dus nog niet, dus u kunt meteen zien waar het geld naartoe gaat, namelijk naar alle projecten die in het regeerakkoord genoemd staan. Voor de mensen die het heel specifiek willen weten zeg ik: van die 2 miljard gaat er 1,466 naar wegen, 1,082 naar spoor en 0,192 naar vaarwegen. Uitgezonderd natuurlijk die 100 miljoen voor de fiets, waar de Staatssecretaris hard mee aan de slag is.

De heer Van Aalst vraagt: zou u nou niet om aan wat meer geld te komen, het MIRT-budget willen verlengen naar vier jaar? Daar kiezen wij niet voor. Dat doen wij A niet omdat je dan eigenlijk een beetje over je eigen graf heen gaat regeren als je een voorschot op die toekomst gaat nemen. En B: zo'n verlenging van vier jaar draagt ook weer niet bij aan de stabiliteit en de voorspelbaarheid van het systeem, en aan de rust in de fondsen die we ook beogen. Dus we gaan dat niet doen.

Er is ook nog de vraag gesteld of we bereid zijn om tot een soort nationaal percentage voor cofinanciering te komen. Dat vinden we ook niet verstandig. Cofinanciering is altijd onderdeel van een gesprek. En het ene project is ook het andere niet. We kijken natuurlijk altijd ook naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Wat is de zwaarte van een knelpunt, maar wat is ook het rijksbelang versus het belang van de regio? Die stroken niet altijd helemaal met elkaar. En als je een vast percentage cofinanciering zou afspreken, zou dat ook in sommige gevallen juist weer

kunnen betekenen dat er voor een bepaalde regio eigenlijk niks meer kan omdat de budgetten gewoon niet toereikend zijn. En omgekeerd zou het ook zo kunnen zijn dat als we een te laag percentage kiezen, er misschien meer cofinanciering mogelijk zou zijn geweest. Een vast percentage is dus gewoon niet een goed systeem omdat regio's nou eenmaal ook ontzettend verschillen. Dus we zullen daar toch in goed overleg steeds met maatwerk uit moeten komen.

De voorzitter:

Is dit blokje klaar? Ik zie namelijk dat de heer Van Aalst u een vraag wil stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet nog heel veel vragen van de heer Van Aalst beantwoorden.

De voorzitter:

In ieder geval zijn deze vragen compleet beantwoord. De heer Van Aalst.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou voorzitter, ik zie de heer Von Martels ook kijken. Hij heeft ook over de cofinanciering een vraag gesteld.

De voorzitter:

Nou, maakt u dan, met welnemen van de heer Van Aalst, eerst nog even dit af. Dan kunnen we goed zien of iedereen die dat wenst zijn vragen kwijt kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Er is nog één ander punt dat ik hieraan wil toevoegen. Wat je soms niet direct in die bedragen terugziet, is dat regio's nog andere dingen bij kunnen dragen. Wat doen ze bijvoorbeeld in de woningbouw, wat doen ze met hun parkeerbeleid, wat investeren ze in hun onderliggend wegennet wat leidt tot ontlasting van het rijkswegennet? Het is dus niet eenvoudig met een schaarstje te knippen.

De heer Von Martels heeft daar ook vragen over gesteld. Wat voor criteria kun je nu maken? Wij gaan daarbij eerst en vooral uit van ons eigen rijkswegennet, het wegennet waarvoor wij aan de lat staan. Waar zitten daar de grootste knelpunten en wat is dat dan waard voor de regio? Wat vinden zij belangrijk? Dat proberen we toch af te wegen. En nogmaals, een vast kader daarvoor doet eigenlijk geen recht aan het maatwerk dat nodig is in de regio's.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kom even terug op die cofinanciering. We constateren nu dat met name de Randstad verhoudingsgewijs weinig bijdraagt en het oosten en het noorden van het land extra veel bijdragen. Los van de vraag of je een vast percentage hanteert, er zou toch ergens een soort van plafond moeten zijn voor wat er minimaal bij moet, maar misschien ook wel voor wat er maximaal bij moet vanuit de regio. Ik snap dat daarover wordt onderhandeld, maar het beeld is nu echt scheef. Verhoudingsgewijs moeten er honderden miljoenen vanuit een bepaalde regio bij terwijl er in de Randstad een paar miljoen bij moet. Dat kan toch niet wenselijk zijn? De Minister moet het toch met mij eens kunnen zijn dat het op deze manier een bijzondere prioritering is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar zou ik toch weer de nuancering bij willen aanbrengen dat de problematiek in de Randstad natuurlijk ook weer een andere is. Er wonen heel veel mensen en er is heel veel verkeer, maar er is natuurlijk ook heel veel pendelverkeer van en naar de regio. Dus je moet altijd weer van

geval tot geval bekijken wat realistisch is. U hebt gelijk dat het geen totale mismatch mag zijn. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat één regio in Nederland alles maar krijgt terwijl er ook regio's zijn die alles maar zelf moeten betalen. Ik heb niet de indruk dat dat zo is. Maar dat is wel iets waar we voortdurend waakzaam voor moeten zijn. De Staatssecretaris en ik hebben net een ronde bezoeken achter de rug en ik kan u verzekeren dat de bestuurders in de regio mans genoeg zijn om hun eigen belangen goed voor het voetlicht te brengen. Die bieden ons heel goed weerwoord en het is bepaald niet zo dat die regionale bestuurders maar gewoon afwachten wat wij voor ze besluiten. Je zit echt als volwaardige onderhandelpartners samen aan tafel om samen te kijken wat er mogelijk is.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Laten we het dan concreet maken. We hebben de N35 in Overijssel. Twente kan met Zwolle meeprofiten van die economische ontwikkeling, maar wat is het resultaat? De N35 is een rijksweg en ook al gooit de provincie misschien wel 200 miljoen op tafel, dan nog krijgen ze het er niet doorheen. Volgens mij krijg je dan een hele rare en bijzondere situatie, want blijkbaar gaat het dan niet meer om geld, maar ... Je hebt dan gewoon pech. Je komt er niet meer aan toe omdat je er niet meer toedoet. Dan geven we toch een verkeerd signaal af richting dat soort regio's?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan zie je dat je dat dus ook niet met percentages kunt oplossen. Daarom hebben we nou juist de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, een objectief wegingskader. Daar leg je de projecten langs en dan krijgt het project dat bovenaan staat meer punten dan het project dat onderaan staat. Omdat je dat ook niet helemaal altijd leidend wilt laten zijn en je toch ook wilt kijken naar een beetje faire verdeling, zit je met elkaar aan tafel om iedere keer weer te proberen tot goede afspraken met de regio's te komen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil het in ieder geval iets nuanceren. Het lijkt nu een beetje een discussie te worden tussen de Randstad en de regio en zo heb ik het niet bedoeld. De cofinanciering in Zuid-Holland bedraagt bijvoorbeeld 68% en in Noord-Holland 10%. Zo ligt het in beide Randstedelijke provincies en dat laat wel zien dat dat niet het geval is. De Minister zei net in haar inbreng dat het mooi zou zijn als de regio de verdubbelaar zou inzetten. Dat gebeurt dus in een heleboel provincies al ruimschoots. Ik ben daarom een beetje zoekende, want er moeten toch criteria kunnen worden gesteld op basis waarvan die cofinanciering tot stand komt. Ze lopen nu dusdanig uit de pas dat het echt een scheve verhouding is. Ik zou daar toch iets meer over willen horen van de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarvoor kijk je natuurlijk niet alleen naar de opgave in de regio maar ook naar wat de regio al gedaan heeft. Je moet dan ook een beetje langjarig bekijken wat de regio's, verspreid over verschillende modaliteiten, zelf hebben bijgedragen en wat het Rijk al heeft gedaan. Je moet dan niet weer per modaliteit en sec op wegen gaan kijken wat de regio heeft bijgedragen ten opzichte van een andere regio. Kijk dan bijvoorbeeld ook naar wat ze aan spoor hebben bijgedragen. Ik denk dat we daar met elkaar steeds bij zijn. Ook in de Tweede Kamer wordt het natuurlijk twee keer per jaar langs de meetlat gelegd. U bewaakt natuurlijk ook met z'n allen dat we niet bepaalde regio's voortrekken of achterstellen.

De **voorzitter**:

Ten slotte, de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik begrijp het antwoord van de Minister, maar ik heb het niet over een periode van één of twee jaar. Het ging dus echt over een langere periode. En die verschillen wil ik nogmaals aan de orde stellen. Het verschil is te groot en een vast kader doet geen recht aan het maatwerk. Daar ben ik het ook helemaal mee eens. Er moet maatwerk worden verricht maar aan de andere kant zijn we toch wel op zoek naar een dusdanige manier van cofinanciering dat een betere verdeling op zijn plaats zou zijn. Daar blijven we waarschijnlijk verschil van mening over houden, maar ik ben toch op zoek naar een soort basis om ervoor te zorgen dat niet alles bij één provincie terecht komt en andere nauwelijks bijbetalen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar zijn wij het over eens. Wij willen ook niet dat alles bij één provincie terecht komt en dat andere ten onrechte onderbedeeld worden. U gaf net aan dat u daarover cijfers had. Als u die met ons en met de commissie zou willen delen, dan kunnen we nog eens kijken of daar bepaalde dingen uit te destilleren zijn. Als dat zo is ben ik graag bereid om specifiek op die voorbeelden een schriftelijke reactie te geven.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan is gevraagd of de Minister en de Staatssecretaris bereid zijn een mobiliteitsplan voor de komende tien jaar te maken. Ik denk dat dat precies is wat we sowieso aan het doen zijn met onze integrale aanpak van het MIRT. Dan kijk je al langjarig en dat combineren we met de omslag die we nu aan het maken zijn. Kunnen we los van de mobiliteiten naar een mobiliteitsfonds? Dan zou je nog veel beter en integraler die afweging in één keer kunnen maken. En dat brengt weer meteen met zich mee dat dat ook echt de mobiliteitsvisie voor de toekomst gaat opleveren. We doen dat overigens niet alleen op het ministerie maar samen met de Mobiliteitsalliantie, die daar ook druk mee aan de slag is en ook hierover nadenkt. Ik denk dat het goed is om dat straks bij elkaar te leggen. We moeten dat combineren met de regionale bestuurders. Tijdens de strategische werkbezoeken MIRT die we nu aan alle regio's hebben gebracht, hebben we met de bestuurders ook gesproken over de toekomst van het mobiliteitsfonds. Ook hun hebben we gevraagd om met ons mee te denken, want het is natuurlijk niet alleen ons spelregelkader voor hoe je tot die grote investeringsbeslissingen komt maar ook het kader voor die regio's. Ik ben dan ook erg blij dat alle regio's hebben aangegeven daarover graag met ons in gesprek te willen en met ons te willen meedenken, zodat wij daarover, als het goed is, in november, bij de volgende MIRT-ronde, met elkaar afspraken kunnen maken. Dan roept de heer Van Aalst ook op om te zorgen voor voldoende mankracht. Ik denk dat dat eigenlijk een punt van zorg is in de hele samenleving. Ook voor ons geldt dat een hele grote groep mensen, gekwalificeerde ingenieurs maar ook inspecteurs, met pensioen gaat. Dat zie je in alle sectoren die we hebben en tegelijkertijd is het lastig om dat aan de onderkant weer aan te vullen met jongeren. Daar zijn we ons zeer van bewust. Positief is dat Rijkswaterstaat onlangs weer in de prijzen is gevallen als een zeer goede werkgever. Het is aantrekkelijk voor jongeren om daar te gaan werken. Nog iets langer geleden hadden ze ook al een prijs gewonnen als de op twee na aantrekkelijkste werkgever in de ICT voor buiten de ICT. Dat klinkt gek, maar we moeten niet vergeten dat al onze kunstwerken en wegen tegenwoordig, naast heel veel hardware van asfalt en beton, ook ontzettend veel software en besturingssystemen hebben. Die zijn zeker zo belangrijk om ons mobiel te houden. Ik denk dus dat ze goed bezig zijn om een aantrekkelijke werkgever te zijn, maar dat

neemt niet weg dat het toch echt een uitdaging is. Ik hoor graag van iedereen die goede ideeën heeft om juist in deze sectoren extra mensen aan het werk te krijgen.

Over achterstallig uitgesteld onderhoud heeft niet alleen de heer Van Aalst een vraag gesteld, ook anderen hebben daar vragen over gesteld. Wij hebben het daar tijdens het wetgevingsoverleg ook al over gehad. Dan kom ik toch maar weer even met de vergelijking. Wij hadden het net over de grote groep die met pensioen gaat, de babyboomers. Wij hebben gezien dat in de naoorlogse bouwwoede ontzettend veel nieuwe infrastructuur is aangelegd, ook in de sfeer van bruggen, tunnels enzovoort. Waar veel van de babyboomers inmiddels een nieuwe knie- of staaroperatie moeten ondergaan, is dat ook het geval voor onze infrastructuur. Dat betekent dat er een grote golf onderhoud op ons afkomt – daar is het woord «boeggolf» weer – in een relatief korte periode. Dat is ook de reden waarom ik het besluit heb genomen om het budget voor wat wij «verjongen, vernieuwen en verduurzamen» hebben genoemd, te verhogen van 150 miljoen naar 350 miljoen per jaar, want wij pakken de kansen om de infrastructuur te verduurzamen meteen mee. Waar vind je dat nog: meer dan een verdubbeling van een budget? Ik denk dat dit redelijk uniek is, maar nogmaals, wij doen dit ook juist om ervoor te zorgen dat uitgesteld onderhoud geen achterstallig onderhoud wordt en je niet onnodig allerlei storingen krijgt, zeg ik in de richting van de heer Van Aalst.

Dan heeft de heer Van Aalst ook nog gesproken over de transitie naar zwaardere elektrische auto's voor de zwaardere belasting. Die zouden wij terugzien in extra slijtage of een extreem hoge belasting van het wegdek. Dat herkennen wij nog niet. Wat dat betreft is vooral de aslast van het vrachtverkeer eerder maatgevend voor de belasting die een weg aankan. Ik weet dat de spitsstrook misschien wel met stip op één staat in de belangstelling van de heer Van Aalst. Door realisatie van bestaande projecten wordt de komende jaren circa 25% van de huidige spitsstroken omgezet in reguliere rijstroken. Wij hebben in het regeerakkoord al aangegeven dat wij de spitsstroken vaker gaan openstellen waar dat milieutechnisch en verkeersveilig kan. In de brief van 17 maart van dit jaar heb ik aangegeven dat wij nu verkennen hoe wij dit op korte termijn precies kunnen vormgeven. Ik verwacht dat ik u na de zomer het resultaat daarvan kan melden en dan specifiek ook in antwoord op uw vragen over de A58 en de A50. Omzetten naar volwaardige stroken is in sommige gevallen ook een reële optie, maar wij moeten dan natuurlijk wel bekijken of het kosteneffectief is.

De heer Van Aalst, maar ook de heer Dijkstra, heeft gesproken over de A1–A35 Twente. Die is van groot belang voor de regio; daar ben ik het direct mee eens. Hoe verloopt het gesprek met de regio? De vraag was eigenlijk of ik bereid ben een MIRT-onderzoek te starten naar het knooppunt. In het kader van Beter Benutten is in 2015 een pakket maatregelen uitgevoerd dat moest leiden tot een rustiger verkeersbeeld, meer verkeersveiligheid en daardoor ook een betere doorstroming. Uit de evaluatie van Beter Benutten blijkt dat er geen sprake is van een structureel fileprobleem, maar de Kamer heeft gevraagd om een structurele oplossing. Ik ben in gesprek gegaan met de provincie Overijssel, en Rijk en regio zijn samen overeengekomen om dit vraagstuk te betrekken bij een regionaal onderzoek naar de integrale bereikbaarheidsopgave Twente. Dat onderzoek zal moeten uitwijzen of er sprake is van een knelpunt en wat daarvan dan de omvang en de urgentie precies zijn. In de zomerperiode van dit jaar wordt samen met de regio het plan van aanpak voor dit onderzoek gedefinieerd. Nadat de selectie van het onderzoeksbureau heeft plaatsgevonden, wordt er een start gemaakt. Het is de bedoeling dat dit onderzoek in 2019 wordt afgerond. Volgens mij wordt u op uw wenken bediend.

Bent u bereid een verkenning te starten voor de A4-zuid? De korte versie van het antwoord daarop is «nee», maar ik vrees dat ik daar toch iets meer bij moet vertellen. Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2016 is juist afgesproken dat het Rijk – zowel EZK als IenW, zeg ik erbij – zal meewerken aan het MIRT-onderzoek Corridor Rotterdam–Antwerpen van de provincie. De bedoeling is dat met dit onderzoek de kansen voor ruimtelijke economische ontwikkelingen in beeld worden gebracht waarbij de conclusies en afspraken van de in het voorjaar van 2011 afgeronde MIRT-verkenning Antwerpen–Rotterdam, de zogenaamde VAR, worden besproken. De prioriteit ligt wat betreft de gemeente Rotterdam bij binnenstedelijke ontwikkelingen in combinatie met het realiseren van de multimodale stadsbrug in Rotterdam.

Dan gaan wij naar de volgende vraag van de heer Van Aalst. De provincie heeft veel geld over voor een structurele 2x2-baans N35 om zo de knelpunten Haarle en Mariënheem op te lossen. Zijn wij bereid om met de regio het gesprek aan te gaan? Zoals ik net ook al heb benoemd, maar het ook in het regeerakkoord staat, zijn er drie criteria waar wij bij de start een project langs leggen. Die zijn: A. het regeerakkoord, B. de prioritering van de NMCA, en C. de mogelijkheid van cofinanciering. Daarnaast komt dan nog 50 miljoen voor de N-wegen.

Wij hebben al verschillende projecten in uitvoering op de N35. Vanuit doorstroming, dus vanuit de NMCA-systematiek geredeneerd, ligt daar geen verdere prioriteit. Wij kijken samen met de regio naar de verkeersveiligheid. Zo wordt op verschillende punten langs de N35 een parallelweg aangelegd voor een veilige aansluiting van omliggende woningen en bedrijven. Alleen de mogelijkheid dat er geld beschikbaar komt uit de regio, is niet voldoende aanleiding om ook rijksmiddelen beschikbaar te stellen voor een project. Desalniettemin, als ik een verzoek daartoe van de provincie ontvang – dat hebben wij dus niet ontvangen – dan gaan wij daar uiteraard serieus naar kijken om te zien of wij elkaar ergens kunnen vinden.

Dan de vraag: bent u van plan een verkenning te starten naar het plan-Scherpenkate voor de N36? Het antwoord daarop is «nee». Het plan-Scherpenkate gaat grotendeels over mogelijke aanpassingen aan het onderliggende, dus provinciale wegennet. Nogmaals, daarvoor zijn de drie criteria die ik net heb genoemd maatgevend, aangevuld met verkeersveiligheid. Dus ook in dit geval is langs die objectieve meetlat onvoldoende sprake van een knelpunt. Om de verkeersveiligheid daar te verbeteren, hebben wij al wat maatregelen genomen. Wij hebben bijvoorbeeld gekeken naar bermverharding en het verlengen van uitvoegstroken. Naar aanleiding van de aangenomen motie, waar natuurlijk ook al aan is gerefereerd, zijn wij nog aan het onderzoeken wat de meerwaarde is van verbreding van die delen waar nu geen onderhoud plaatsvindt. De uitkomsten van dat onderzoek zal ik bij de prioritering van de overige middelen voor de N-wegen betrekken. Ik zal in de tweede helft van dit jaar, dus voor het volgende MIRT-overleg, de Kamer informeren over de inzet van die middelen.

Wil de Minister kijken naar een oplossing voor de N50, 2x2 rijstroken? Daarvan moet ik zeggen dat de gehele N50 geen NMCA-knelpunt is. Eerder is er wel een stuk aangepakt, tussen Ens en Emmeloord, en daarnaast pakken wij ook het stuk tussen Kampen en Kampen-Zuid aan. Dat heb ik in de inleiding gemeld.

De heer Van Aalst heeft verder gevraagd of ik bereid ben vaart te maken met de aanpak van sluizen om de modal shift mogelijk te maken. U weet dat zowel de Staatssecretaris als ik tot de harde kern van de supportersgroep van de modal shift behoren, om het maar eens een keer op een andere manier te formuleren. De Staatssecretaris werkt daar heel hard aan op het gebied van spoor en ik doe dat waar het de binnenvaart aangaat. Een vlotte doorstroming van sluizen is daar ontzettend belangrijk voor; dat ben ik zeer met de heer Van Aalst eens. Het is goed dat in het

MIRT al verschillende sluizen zijn opgenomen waarvan de capaciteit wordt uitgebreid, onder andere de Beatrixsluis en de Sluis Eefde. Ook bij de sluizen in Zeeland wordt uitbreiding voorzien, de Volkeraksluizen en de Kreekraksluizen, als de wachttijden daar gaan knellen. De heer Stoffer vroeg daarnaar. Verder is er ook nog een omvangrijk programma voor vervanging en renovatie waarin ook aandacht is voor de sluizen. Ik noem dan het voorbeeld van de Krammersluizen in Zeeland.

De voorzitter:

Ik zag de tweede interruptie van de heer Van Aalst. Dus u bent nog niet van hem af. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Toch even terugkomen op de modal shift. Iedereen wil meewerken aan de modal shift. De beide bewindspersonen vormen de harde kern. Het bedrijfsleven wil, iedereen wil eigenlijk. Alleen zit iedereen met hetzelfde probleem. Men zegt: laat die papieren tijger nu eens gewoon uitgewerkt worden en kom met een concreet plan. Wanneer kunnen wij een concreet plan ontvangen waarin exact de maatregelen uitgewerkt worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zit zeer binnenkort met de binnenvaartsector aan de tafel. Op 10 en 12 juli heb ik de ASV en Schuttevaer op bezoek. Dat zijn natuurlijk hele belangrijke partners om hierover mee te spreken. U bent ook de woordvoerder? Nou, ik ga er toch nu ook iets over zeggen, ook al hebben we het er morgen bij het AO Water ook over. We hadden natuurlijk de Ruimte voor de Rivier-aanpak. De langetermijnaanpak voor de rivieren is daar een vervolg op. In de brief die ik u heb gestuurd voor het algemeen overleg Water leest u dat ik die omvorm naar integraal riviermanagement. Waarom doen we dat? Omdat in de aanpak van Ruimte voor de Rivier heel veel belangen integraal werden afgewogen – er werd gekeken naar waterveiligheid, waterkwaliteit, naar landbouw en naar recreatie – maar de grootste groep gebruikers van die snelweg over het water, zoals u het noemde, de binnenvaart, zat eigenlijk niet aan tafel. Dat vond ik een gemis. Dus dat wordt een nieuwe toevoeging aan de integraliteit. We gaan integraal riviermanagement doen. Dan kijk je dus breder en kun je ook in het kader van verduurzaming kijken waar je bijvoorbeeld walstroom kunt regelen en waar je nog iets kunt doen aan wachttijden, betere doorstroming en extra kades. Dus we zijn zeker met de sector druk bezig om tot verbetering te komen. Over congestie in de haven, maar dat is meer iets voor het algemeen overleg Maritiem, zijn we met het Havenbedrijf Rotterdam uitdrukkelijk bezig. Aan alle kanten proberen we dus alle zeilen bij te zetten.

De voorzitter:

Wilt u nog een vervolgvraag? Die bewaart u. Het schijnt een nieuw gebruik te zijn in de commissie om de vervolgvraag te bewaren als onafhankelijke vraag. We zullen kijken hoe dat z'n plek kan krijgen. Ik zag de heer Dijkstra. Nee, toch niet. Die bewaart überhaupt zijn interruptie. Minister, gaat u door.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bestuurlijke vernieuwing. De Staatssecretaris stelt voor dat zij eerst haar vragen van de heer Van Aalst beantwoordt. Of zullen we alles van mij eerst? Of om en om?

De voorzitter:

Dan moet u aan mij vragen, natuurlijk. Ik ben de voorzitter.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mijnheer de voorzitter, wat vindt u ervan?

De voorzitter:

Ik vind het prima. Ja, doet u maar. We kijken wel. Het is een mooie commissie. Laten we het gewoon proberen. Blijft u wel op uw plek zitten. Dat lijkt me wel het handigste. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Van Aalst heeft natuurlijk ook nog een tweede termijn. Die zal dus zeker graag willen blijven zitten. Hij had eigenlijk één vraag: wat vind ik van de situatie in Vught? Volgens mij draaide hij de vraag net om, want volgens mij zei hij: waarom legt u het niet aan in een bak, zodat u 200 miljoen bespaart? Maar ik denk dat hij dat omgedraaid bedoelde. Door Vught rijdt de tienminutentrein. Vught krijgt straks ook te maken met goederentreinen die over de Brabantroute rijden. Die verdiepte ligging is dus echt gekozen om overlast te voorkomen en ook om een soort van geelblauwe muur te voorkomen. Het is heel bewust zo besloten. Ook naar aanleiding van mijn werkbezoek aan Meteren-Boxtel kijken we heel erg naar hoe je het goederenvervoer stimuleert vanuit de modal shift, maar dan moeten we ook zorg hebben voor de mensen die daaromheen wonen.

U vroeg wanneer er een concreet plan komt. Ik heb mijn best gedaan om u vorige week een concreet plan voor het goederenvervoer toe te sturen. Daar staan heel veel concrete zaken in. We gaan de gebruikersvergoeding fors verlagen om op hetzelfde niveau te komen als Duitsland, we gaan de inzet van langere treinen mogelijk maken, we gaan inzetten op meer efficiency in de havenafhandeling, stiller materieel, ERTMS. Er staan heel veel concrete maatregelen in om het gebruik van het spoor voor het goederenvervoer aantrekkelijker te maken. Ook het benutten van de Betuweroute is een heel nadrukkelijk aandachtspunt in dat pakket. Dus dat ligt er in ieder geval. En de ambitie is om het aantal tonnen bijna te verdubbelen. Dus ook daar een hele concrete ambitie voor meer spoorgoederenvervoer.

De voorzitter:

Gaan we weer naar de Minister nu? Ja? Heel goed.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de heer Sienot. Hij stipte in algemene zin een belangrijk punt aan. De financiële middelen zijn beperkt en kunnen we daar geen alternatieve vormen voor in ogenschouw nemen? De 2 miljard lijkt heel erg veel, maar het is net als je vakantiegeld: bij heel veel mensen is dat al op voordat ze op vakantie gaan. Dat gevoel heb ik ook wel een beetje bij onze budgetten. Dus hoe kunnen we nou al onze wensen naar de toekomst nog honoreren? Er is geld op allerlei plekken beschikbaar – anderen hebben het ook al gezegd – maar hoe krijgen wij dat nu op de juiste plekken ingezet? De Staatssecretaris en ik hebben daar uitdrukkelijk naar gekeken. Wat kun je nou met pensioenfondsen, rekening houdend met het feit dat die gewoon ook hun rendement moeten hebben, omdat ze toch voor onze pensioenvoorziening zijn? Waar kun je zowel aan de bekostigingskant – het voorbeeld van de ligging vlak bij een centraal station werd al genoemd; dat mag ook best iets waard zijn – als aan de financieringskant aan nieuwe mogelijkheden ontwikkelen? De Staatssecretaris en ik zijn in het kader van de ontwikkelingen van het mobiliteitsfonds echt goed in kaart aan het brengen wat we nog meer kunnen doen dan onze eigen rijks- en regionale budgetten inzetten.

De heer Sienot heeft nog speciaal gevraagd naar de mogelijkheden van green bonds. De voorzitter had het daarstraks over «green balls», maar we hebben toch goed verstaan, neem ik aan, dat het «bonds» waren.

De **voorzitter**:

De andere voorzitter was dat dan hè?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De andere voorzitter was dat nog, ja. Er was even wat verwarring. Wij vinden het een interessant concept. Nogmaals, wij moeten gewoon eens verder uitdiepen, ook met de financiële sector, wat daar voor mogelijk is. Als je het hebt over bonds, dan zijn dat natuurlijk toch gewoon obligaties die uiteindelijk wel weer terugbetaald moeten worden. Maar we zijn graag bereid om in kaart te brengen wat er al mogelijk is in het veld en wat we ook van andere landen nog kunnen leren.

Dan wat concreter. Gaat u geluidsmaatregelen nemen bij de A1 bij Naarderbos? Dat betreft de locatie met woningen die onderzocht worden in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering. Zoals ik gemeld heb in de MIRT-brief, wordt die sanering gefaseerd aangepakt. De betreffende locatie valt niet onder de locaties met de hoogst belaste woningen, de klassen 1 en 2, waarvoor de maatregelen als eerste worden uitgevoerd. Op basis daarvan wordt de balans opgemaakt en zal worden besloten over de uitvoering van de maatregelen voor de overige locaties, klasse 3.

Is de Minister bereid om metingen te doen naar de geluidsoverlast? Dan hebt u het over de A8 bij Zaanstad. Willen we daar samen met de bewoners naar kijken? Rijkswaterstaat maakt bij de naleving van de geluidsproductieplafonds gebruik van het rekenvoorschrift conform de Wet milieubeheer. Dat is een rekenmethodiek. Door het RIVM worden vervolgens metingen uitgevoerd ter validatie van die methodiek. Uiteraard gaat RWS in gesprek met de gemeenten en bewoners over de door hen uitgevoerde onderzoeken. Dus mocht u daar twijfel over hebben, dan kunnen we dat nog een keer bij ze navragen, maar in principe is dat de houding.

Wil de Minister de geluidssituatie langs de A50 blijven monitoren? Het antwoord daarop is ja. Deze monitoring vindt plaats in het kader van het jaarlijkse nalevingsverslag, waar ieder jaar wordt berekend of er overschrijdingen zijn of dreigen van die geluidsproductieplafonds. Dan de Rijnbrug.

De heer **Sienot** (D66):

Ik wil het heel goed begrijpen. De Minister zegt hier dus toe dat ze blijven monitoren en als het over de kritische grens gaat daar in het gebied, dan is er ook bereidheid om te kijken hoe daar wat aan gedaan kan worden. Mag ik het zo begrijpen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker, als de plafonds worden overschreden, gaan wij natuurlijk graag in gesprek. Nog even terugkomend op de A1 bij Naarderbos, want ik denk dat u daar ook specifiek nog aan refereert: daar vindt al overleg plaats met de bewoners. Dat zullen we ook dus blijven doen om te kijken hoe na klasse 1 en 2 eventueel een klasse 3 ook nog zou kunnen.

De **voorzitter**:

De heer Sienot nog? Nee. Dan gaan we door.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan de Rijnbrug. Daar hebben ook de heer Dijkstra en anderen vragen over gesteld. De brug bij Rhenen is inderdaad een brug van het Rijk over de Nederrijn, met daarover een provinciale weg, de N233. De provincie Utrecht heeft de wens om die huidige brug met twee rijstroken te verbreden. Vanuit het Rijk zien we voor de hoofd(vaar)wegen niet de meerwaarde van die voorgestelde functie-uitbreiding, wel wordt door een nieuwe stalen bovenbouw op onderhoudskosten bespaard. Die besparing

wil ik ook graag inzetten. Daarbij gaat het om een bedrag van 6 miljoen, verminderd met de onderhoudskosten die moeten worden gemaakt voorafgaand aan de uitvoering van de gekozen oplossing. Rijkswaterstaat is daarover dus in gesprek met de provincies, en we zijn aan het kijken wat precies de mogelijkheden zijn.

Dan de NRU, een terugkerend onderwerp van gesprek. Op dit moment plannen wij een afspraak met de wethouder van Utrecht hierover. We hebben natuurlijk een soort standstill gehad ten tijde van de gemeenteraadsverkiezingen. We moesten even wachten tot de rust overal in gemeenteland was teruggekeerd. Die duidelijkheid is er nu weer. We hebben daarover contact opgenomen en in het strategisch MIRT-overleg in Utrecht hadden we daar al over gesproken. Vanuit het Rijk investeren we hierin 168 miljoen conform het bestuursakkoord. We kijken natuurlijk serieus naar extra wensen van de gemeente voor de leefbaarheid; die verdienen een brede afweging. Daarvoor moet je ook kijken naar de diverse projecten in en rond Utrecht, dus ook naar wat we bijvoorbeeld investeren in het programma UNed. We kunnen ons geld maar één keer uitgeven, dus er moet een heel goede MKBA onder liggen. Wat die extra verdiepte liggingen betreft wil ik nog goed om de tafel met de wethouder van Utrecht om te kijken wat zij daar zelf voor over hebben, want nogmaals: wij steken er al 168 miljoen in. De Staatssecretaris zal nog meer zeggen over UNed, ook in het licht van de discussie die we hebben gevoerd met een fair deel van de provincie. We moeten dat gesprek op een goede manier met elkaar voeren.

Dan de laatste vraag van de heer Sienot, over de fiets. Misschien is dat ook een mooi bruggetje naar de Staatssecretaris. Ik denk dus dat ik een stukje daarvan neem en de rest kan overdragen aan de Staatssecretaris.

De voorzitter:

De heer Sienot wilde nog een vraag stellen over het vorige thema.

De heer Sienot (D66):

Inderdaad, over de RNU. Die motie was heel duidelijk; ze riep op om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen. Nu hoor ik dat er nog steeds veel goede bedoelingen zijn en dat de tijd ook weer wat geschikter is, gezien het college dat is geïnstalleerd. Ik zou de Minister willen aansporen om toch snel invulling te geven aan die motie en ons snel op de hoogte te stellen van de volgende stappen. Is het bijvoorbeeld mogelijk dat we daarover een brief ontvangen? Ik ben bang dat het anders weer wegloopt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik aangaf, wordt op dit moment een afspraak gepland met de wethouder van Utrecht om hierover samen bestuurlijk overleg te voeren. Voorafgaand aan dat overleg kan ik u melden dat het zowel mijn intentie als die van de wethouder is om er voor het volgende MIRT-overleg – dat zoals gebruikelijk weer echt over de investeringsbeslissingen gaat – helderheid over te hebben, zodat we op dit dossier een keer de knoop kunnen doorhakken.

Dan de fiets. Er is gevraagd hoe wij aankijken tegen speedpedelecs op het fietspad, wat in Overijssel wordt getest. Het onderwerp fiets hoort eigenlijk bij de Staatssecretaris, maar ik ga vooral over de verkeersveiligheid, wat natuurlijk een heel belangrijk onderdeel hiervan is. Vandaar dat we daar samen goed naar kijken. Volgens de wet- en regelgeving is de speedpedelec een bromfiets en volgt hij de regels van de bromfiets. Die keuze is gebaseerd op de laatste inzichten en het rapport van SWOV. Wij vinden het onwenselijk dat decentrale wegbeheerders zelf eigen regels gaan maken. Wij vinden het belangrijk dat er helderheid is en denken dat een eenduidig beleid in het belang van de verkeersveiligheid en van de fietsers zelf is. Wel zijn we momenteel met het CROW Fietsberaad, alle wegbeheerders en belangenorganisaties bezig om alle scenario's met

betrekking tot de plek op de weg en de effecten daarvan op de verkeersveiligheid, de kosten en de duidelijkheid voor fietsers in kaart te brengen. Dat is van belang voor zowel de speedpedelecs alsook de automobilisten, die soms niet goed weten hoe hiermee om te gaan. Het rapport dat daaruit volgt, verschijnt eind dit jaar. Totdat we dat rapport hebben, waarin alles goed afgewogen wordt, gaan wij het besluit niet wijzigen. Ik verzoek alle lokale wegbeheerders ook om daar niet op vooruit te lopen, geen onnodige verwarring te creëren en gewoon de landelijke lijn te volgen. Ik weet niet of de Staatssecretaris daar nog iets van de fietskant aan toe te voegen heeft, maar dit is wat wij gezamenlijk hebben afgesproken.

De voorzitter:

Ik wil even goed uw werkverdeling snappen: u loopt de woordvoerders gezamenlijk af. Dus elke keer nadat de Minister aan het woord is geweest, komt ook de Staatssecretaris aan de beurt. Dat vind ik prima; dat is een heel mooie formule. Die nemen we mee naar andere commissies. Dan is het woord aan de Staatssecretaris, in het bijzonder in de richting van de heer Sienot.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat klopt, voorzitter. Om maar te schetsen hoe goed wij samenwerken: zelfs de vragen van de woordvoerders beantwoorden wij gezamenlijk. En inderdaad, ik kan naadloos door met het onderwerp fiets. De heer Sienot vroeg aandacht voor de problematiek van de stallingen; ook mevrouw Kröger heeft daar aandacht voor gevraagd. De heer Sienot vroeg of de deelfiets geen oplossing is voor stalling aan de niet-woonkant. Dat is interessant. Je ziet dat nog maar 10% de fiets gebruikt aan de niet-woonkant, dus aan de bestemmingskant. Ik zou graag willen dat dat meer wordt, maar je ziet ook dat die fietsen daar langer staan. We moeten daar met elkaar dus wel een intelligente oplossing voor vinden. Deelfietsen zijn dan inderdaad een kansrijke oplossing. We doen daar een aantal pilots mee. De verwachting is dat dat een aanzienlijke vermindering van de druk op de stallingen oplevert. We zijn in gesprek met gemeenten over acties om mensen over te halen om in plaats van hun eigen tweede fiets een deelfiets te gebruiken, vanwege de stallingscapaciteit. Ik heb met mensen zelfs gesproken over een gedeelde leasefiets of een gedeelde tweede fiets. Want zodra ik weer naar huis ga met de trein, kan iemand anders diezelfde fiets misschien gebruiken om naar zijn huis te fietsen. Zo zou je stallingscapaciteit helemaal kunnen voorkomen. We zoeken dus naar alle slimme oplossingen, waarbij de fiets zo veel mogelijk wordt gebruikt, maar er zo slim mogelijk wordt omgegaan met investeringen die daarvoor nodig zijn. Is er structureel geld beschikbaar voor de fiets binnen de MIRT-problematiek? De fiets is geborgd in het MIRT. In 2016 zijn de MIRT-spelregels vernieuwd om ze, zoals dat zo mooi heet, integraler en adaptiever te maken. Dat heeft ook al een paar mooie voorbeelden opgeleverd. Zo zijn er fietsmaatregelen meegenomen in de recente MIRT-verkenningen, zoals de verkenning A2 Deil. De fiets is dus structureel onderdeel van de te nemen besluiten. Ook in het kader van het mobiliteitsfonds komen we daar natuurlijk op terug.

Dan is er gevraagd naar de alternatieve bekostiging. De Minister heeft daar al een heel aantal dingen over gezegd. Op het gebied van het spoor heb ik een aantal partijen gevraagd om er eens concreet in een werkgroep naar te kijken hoe je voorkomt dat het alleen als een soort vluchtheuvel wordt gebruikt waarvan we denken: daar is nog de mogelijkheid van de externe financiering. Zo'n werkgroep zou eens moeten nadenken over wat echt interessante vormen daarvan zouden kunnen zijn. En hebben we het over bekostiging of hebben we het over financiering? Dat zijn toch wel twee heel verschillende manieren om van extern geld gebruik te maken. Maar het feit is dat onze grote ambities op het gebied van transport niet

allemaal meer via de rijksbegroting te financieren zullen zijn, zeker niet in de snelheid die gewenst is. Ik denk dat we dat allemaal delen. Dan komt cofinanciering om de hoek kijken, maar natuurlijk ook de vraag hoe je gebruik kunt maken van externe financiering.

Wat betekent dit heel concreet? In de Werkplaats OV, Ruimte en Bereikbaarheid in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hebben ze gezegd dat ze in het kader van de woningbouwplannen concreet willen gaan nadenken over de volgende vragen: wat zou een projectontwikkelaar bijvoorbeeld kunnen doen? Welke mensen van ProRail hebben we nodig om de sporen zodanig aan te leggen dat je ook dichtbij kunt bouwen? Wat gaat de gemeente dan doen? Hoe richten ze zo'n woonwijk in? Zit daar dan veel ruimte voor de fiets et cetera? Eigenlijk biedt de nieuwe woningbouwopgave de kans om met een heel nieuwe integrale aanpak te komen en de bereikbaarheid structureel te verbeteren. Dit heeft heel nadrukkelijk de aandacht van de Minister en van mij, maar ook van de Minister van BZK. Eigenlijk wordt ook in alle regio's waar we met de regio spreken over die grote woningbouwopgave, wel herkend dat we het ongeveer zo zouden willen aanpakken. Daarmee is het nog niet geregeld en dat is ook niet altijd makkelijk, maar het is wel de manier waarop we daarmee bezig zijn.

Over de regio Utrecht is niet alleen door de heer Sienot maar ook door de heer Stoffer, mevrouw Kröger en mevrouw Van der Graaf een vraag gesteld. Daar speelt bijvoorbeeld precies het zojuist genoemde punt. Sinds het begin van de eeuw is er natuurlijk al veel geïnvesteerd in de regio Utrecht. Bijna 6 miljard is er geïnvesteerd in onder andere het openbaar vervoer. De grote verbouwing van station Utrecht Centraal, dat overigens erg mooi is geworden, staat iedereen volgens mij nog helder voor de geest en er is ook geïnvesteerd in de bouw van het Randstadspoornetwerk met extra stations. Daar is dus veel gedaan. Bij de grote opgave die er absoluut ook in Utrecht is en waar we heel goed naar moeten kijken, is het bij de keuze van waar je die wijken gaat bouwen, dan ook belangrijk om goed te kijken naar de investeringen die net zijn gedaan en hoe je die optimaal laat renderen. Dat is natuurlijk een vraag die ik bij de regio neerleg. Gezien de krapte waar de Minister ook aan refereerde, gaan we ook daar kijken welke kosteneffectieve oplossingen we met elkaar kunnen verzinnen. We weten allemaal dat de druk op Utrecht Centraal groot is en dat die dat ook kwetsbaar maakt. We weten allemaal dat we de bereikbaarheid van Utrecht Science Park echt moeten verbeteren. Dat zijn absoluut de punten waar we het met Utrecht over hebben. Ik heb met de regio afgesproken om te starten met een preverkenning naar die betere verbinding van Utrecht Science Park en om ook te kijken naar die drukte op Utrecht Centraal. In die preverkenning gaan we het dan hebben over de scope: waar hebben we het nou precies over, wat voor soort oplossingen zou je dan kunnen bedenken, wat is de raming en wat is de planning? Dat is allemaal in aanloop naar wat dan een formele verkenning heet. Aan het eind van het jaar bespreken we hier de stand van zaken.

Dat waren volgens mij de vragen van de heer Sienot op mijn terrein.

De voorzitter:

Dus eigenlijk kan ik zeggen dat we nu naar de heer Von Martels gaan. Nee, de heer Sienot heeft nog een vraag. Via de microfoon graag.

De heer Sienot (D66):

Sorry. Ik heb een punt van orde. Mijn collega Jetten is er niet meer, maar hij heeft wel vragen gesteld. Voordat we naar de heer Von Martels gaan, wilde ik dat even meegeven.

De voorzitter:

De heer Jetten heeft geen vragen. Misschien heeft hij die wel gesteld, maar ... Dit is een bijzondere gang van zaken. U doet het samen? Begrijp ik dat er bij hetzelfde AO twee woordvoerders van D66 zijn?

De heer **Sienot** (D66):
Zeker, de derde kon niet.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:

Ik kijk even of er vragen gesteld zijn. Ja, de Staatssecretaris gaat gelijk door met de beantwoording van de niet aanwezige heer Jetten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Hij is volgens mij op dit moment bezig met het verzorgen van een presentatie over een heel belangrijke initiatiefwet vanuit de Kamer, die ook tot zijn portefeuille behoort. Ik wilde alleen even checken of er niet vragen aan de Minister waren gesteld die eerst beantwoord moesten worden, maar ik ga graag door met de beantwoording van de vragen van de heer Jetten.

De heer Jetten en mevrouw Van der Graaf vroegen of ik kon aangeven in hoeverre ik van plan ben om ook het regionale spoor te verbeteren. Ook hier is een aantal concrete lijnen genoemd: Sneek–Leeuwarden, Zwolle–Enschede en de Valleilijn. Ik snap heel goed dat die vraag wordt gesteld over deze belangrijke lijnen. We werken aan de motie-Sienot, waarbij we een inventarisatie maken van de regionale knelpunten. De door de heer Jetten en mevrouw Van der Graaf genoemde lijnen Sneek–Leeuwarden en Zwolle–Enschede zijn vanuit de regio ingebracht. Het onderzoek naar het doortrekken van de Valleilijn loopt ook. Nog voor het notaoverleg MIRT in het najaar hoop ik u over de uitkomsten te informeren.

De heer Jetten en mevrouw Kröger vroegen om een onderzoek naar de haalbaarheid van lightrail. Ik vind het belangrijk om te zeggen dat lightrail niet een silver bullet is voor alle problemen, maar ook lightrail kan een heel goede oplossing zijn. Die moeten we dus goed afwegen naast andere oplossingen. Ik heb daar iets over gezegd in mijn brief van vrijdag over stedelijke bereikbaarheid. We moeten dus naar alle mogelijkheden kijken. De heer Jetten vroeg nog specifiek naar Zoetermeer. In het bestuurlijk overleg van 6 december 2017 is afgesproken dat de regionale partijen in een gebiedsuitwerking gaan onderzoeken hoe versterking van het metropolitaan ov in de driehoek Zoetermeer–Den Haag–Rotterdam bijdraagt aan de kracht van dat gebied. Toen is dus ook die Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid afgesproken, waar ik net al over sprak. ProRail heeft van de gemeente Zoetermeer de vraag gekregen om te kijken naar de technische mogelijkheden van het rijden van lightrilmaterieel. Ze bekijken nog hoe ze dat gaan oppakken en constateren dat er enige overlap is met lopende projecten. Daarom is het juist zo belangrijk dat we dit in de context van die werkplaats oppakken. Ik ben dus graag bereid om daarnaar te kijken. We zullen daarop terugkomen. Dan was er een vraag van de heer Jetten en mevrouw Van der Graaf over de reistijd op het spoor naar het Noorden. In Noord-Nederland werken we aan het Spoorplan Noord-Nederland. Dit betreft projecten waarmee de bereikbaarheid van het Noorden per spoor de komende jaren verbetert. We hebben het dan onder andere over Zwolle–Herfte en de spoorboog bij Hoogeveen. Ook de regio heeft een sterke ambitie om de reistijd naar de Randstad te verkorten. We laten inderdaad in kaart brengen wat er met de bestaande investeringen in de komende jaren wat dat betreft al mogelijk is om dat voor elkaar te krijgen. Verdergaande ambities die we niet binnen dit kader zouden kunnen inpassen, zijn wel onderdeel van de uitwerking van het gezamenlijke traject van Toekomstbeeld OV. Zeker die verbinding met het Noorden is daar een onderdeel van.

Er was een vraag die eigenlijk aansluit bij het eerdere punt over de regionale knelpunten en specifiek over de regionale versterkingen, waaronder dubbelsporigheid op het traject Deventer–Zwolle. In de regionale studie naar de IJssellijn is de verdubbeling van Deventer–Zwolle onderzocht. Die kwam niet zo goed uit de eerste kosten-batenafweging. Die dubbelsporigheid lijkt op dit moment dus niet de oplossing, maar in het kader van het Toekomstbeeld OV kijken we met de regio naar het in kaart brengen van langetermijnontwikkelingen. In dat kader kijken we dus ook of er mogelijkheden zijn om dat spoor in Oost-Nederland op dit punt te verbeteren.

Dan kom ik bij de vraag over Weert-Hamont. Ik kan me zomaar voorstellen dat dat ook onderdeel zou zijn geweest van de vragen die de heer Von Martels nog graag zou willen hebben gesteld namens zijn collega op het punt van het spoor. Met Weert-Hamont zijn we hard aan de slag. Door de regio is informatie aangeleverd. Nu moeten we de volgende stappen nemen. We moeten een overzicht van maatregelen en een kostenraming door ProRail laten opstellen, zodat de inzichten die er nu liggen, daarmee kunnen worden aangevuld. Dan kunnen we de kosten-batenanalyse mede op basis hiervan updaten en afronden en kunnen we een marktanalyse uitvoeren om zicht te krijgen op de mogelijke vervoerders. We willen begin 2019 de kostenraming afronden. De andere onderdelen worden parallel uitgevoerd, zodat we zo snel mogelijk alle gegevens op orde hebben. Dan kunnen we daarna tot besluitvorming komen.

Dan was er een vraag over Mobility as a Service en het aanbieden over de grens met België en Duitsland. U heeft recent ook een brief ontvangen over MaaS. De MaaS-pilot in Limburg gaat juist over grensoverschrijdende mobiliteit. Die pilot is bedoeld om vragen en knelpunten op te lossen die hierbij komen kijken. Ook in Benelux-verband is hier overleg over gaande. De ervaringen die we hier opdoen, zullen we ook delen met andere regio's, waaronder Zeeland en het oosten van Nederland.

Als ik het goed heb begrepen, waren dat de vragen van de heer Jetten.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de vragen van de heer Von Martels, via de Minister. Toch?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja hoor, prima. Ik heb een deel van de vragen van de heer Von Martels over extra financiering en andere stromen eigenlijk al via andere sprekers beantwoord. Ik wil er nog wel één ding aan toevoegen dat ik net eigenlijk vergat maar waarvan ik het toch belangrijk vind om het te vermelden en dat we ook bij alle strategische werkbezoeken in de regio's hebben besproken. In die integrale afweging kijken we steeds beter hoe je infrastructuur en het bouwen van woningen en andere voorzieningen goed op elkaar afstemt. In de huidige periode, waarin we steeds meer te maken krijgen met de klimaatsverandering, moeten we daarbij ook klimaatadaptatie niet vergeten, want de buien die we verwachtten voor 2050, vallen nu al. De gemeenten zijn nu allemaal bezig met de stresstest voor klimaatadaptatie, omdat meer verdichting en meer verstedelijking vaak ook leiden tot meer verharding. In die integrale opgave moeten we dus heel goed zorgen dat ook die aspecten van klimaatadaptatie echt goed meegewogen worden. Waar laat je je water bij extreme regenbuien? Maar ook: hoe voorkom je de hittestress die ontstaat doordat in de stad de warmte gewoon veel langer blijft hangen? Het gaat dus echt om integraliteit en daar moeten we ook het water goed in meenemen. Ik hoop dat u allen dit van harte ondersteunt, want die uitdaging komt echt heel rap op ons af. Ik mocht onlangs in Limburg zijn bij mensen bij wie in één week tijd twee keer de modder door de woonkamer kwam. Dat hakt er echt wel in. We moeten met z'n allen dus ook zorgen dat we daarvoor de oplossingen vinden.

Dan kom ik bij een geheel ander onderwerp. De heer Von Martels heeft gevraagd hoe het met de truckparkings staat in het programma van de goederencorridors. De heer Dijkstra heeft daar al eerder een motie over ingediend. Binnen het programma van die goederencorridors zijn we daar hard mee aan de slag. We zijn gestart met een plan van aanpak en bijbehorend onderzoek. Daarin wordt nagegaan waar kansrijke plekken zijn om op beide goederencorridors extra beveiligde truckparkings te realiseren. Als we al die informatie goed op een rijtje hebben, dan kunnen we bij de volgende MIRT-ronde in het najaar van 2018 met die corridorpartijen – de provincies – afspraken maken over die truckparkings en de bijbehorende handhaving. Het is de ambitie van de regionale corridorpartijen om bij die MIRT-ronde in het najaar ook concrete afspraken te maken over het ontwikkelen van nieuwe truckparkings en daar dus mogelijk pilots te gaan starten langs die corridors. We focussen niet alleen op die twee goederencorridors, want daarnaast neem ik binnen andere kaders ook maatregelen voor truckparkings, bijvoorbeeld binnen de projecten knooppunt Hoevelaken en de verkenning A67. Ik begrijp dat u daarin graag de vinger aan de pols wilt houden. Ik zal u dus graag als eerste start nog voor de zomer informeren over de inventarisatie van de rijksgronden die door RWS is uitgevoerd en waar de motie om gevraagd had. Daarbij wordt geïnventariseerd waar wij zelf mogelijk grond beschikbaar zouden hebben voor het maken van dergelijke beveiligde parkings. Dan hebben de heer Von Martels en de heer Stoffer gevraagd naar het MIRT Onderzoek A1/A30. In het regeerakkoord staat al dat er iets moet gebeuren aan de doorstroming van de A1/A30 bij Barneveld. Het MIRT Onderzoek is gestart en wordt getrokken door de regio. Dat wordt deze zomer afgerond. Het is de bedoeling dat de uitkomsten daarvan dit najaar in het volgende BO MIRT worden besproken. Als alle seinen dan dezelfde kant op wijzen en als we ook weer goede afspraken kunnen maken over cofinanciering enzovoort, dan zou dat in het najaar mogelijk kunnen leiden tot een MIRT-verkenning. Het goede nieuws is dus dat het onderzoek deze zomer wordt afgerond, zodat we ook daar knopen kunnen gaan doorhakken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik heb nog even een vraag voor de duidelijkheid. Naar aanleiding van de motie van december zouden wij medio dit jaar berichten krijgen over wat wel of niet mogelijk zou zijn. Begrijp ik nu goed dat het enige vertraging oploopt en dat we dat antwoord pas in het najaar krijgen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het onderzoek is wel medio dit jaar klaar, maar we moeten nog met elkaar om tafel om te kijken of we daar vervolgens ook iets concreets aan kunnen koppelen, want u weet dat we bij een MIRT-verkenning ook zicht moeten hebben op financiering enzovoort. Die slag moeten we in het komend halfjaar nog met elkaar gaan maken, maar we zijn in goed overleg met de regio. Ik zou dus zeggen dat dit met gezwinde spoed verdergaat.

De heer **Von Martels** (CDA):

Het antwoord op mijn vraag is dus ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet meer helemaal hoe u de vraag exact formuleerde. Dus voordat ik daarop ja zeg ...

De **voorzitter**:

Laten we dan voor de zekerheid nog even naar de heer Von Martels gaan.

De heer **Von Martels** (CDA):

De motie riep heel duidelijk op om in beeld te brengen wat de consequenties zouden zijn van de eventuele aanpassingen van A1/A30 en A1/A35 Azelo–Buren en er zou medio dit jaar een brief komen over wat de uitkomsten van die motie zouden zijn. Nu begrijp ik dat ik nog even moet wachten op die uitkomsten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat moet dan inderdaad nog even wachten. We kunnen u nu wel de resultaten van het onderzoek gaan melden, maar als nog niet duidelijk is welk vervolg daaruit voortkomt, heeft u daar nog niet zo veel aan. Laten we dus die vliegen in één klap slaan en dat dan gewoon een plekje geven bij de investeringsbeslissingen in het najaar.

Dan heeft de heer Van Martels ook gevraagd waarom we niet naar de hele A15-corridor kijken. Het antwoord daarop is dat we zeker wel naar de hele corridor kijken. Daarvoor zitten we gezamenlijk aan tafel, met daarbij ook nadrukkelijk de provincie Gelderland, om te kijken wat we op het punt van de hele goederencorridor kunnen doen. Uit het eerste onderzoek blijkt dat het alleen op dat knelpunt A15 Papendrecht–Gorinchem zo ernstig is dat daar nu een MIRT-verkenning nodig is. Daar hebben we dus ook het startsein voor gegeven, maar daarnaast zal ook een kortetermijnaanpak worden ingezet voor knelpunten op de hele A15. Daarbij zitten dus ook knelpunten in het Gelderse deel. Ik heb dit aangekondigd in de brief over de kortetermijnaanpak. Uiteraard geldt ook hier, net als bij de MIRT-verkenning, dat we bij financiering van die maatregelen ook met de regio om tafel zitten. Ook daar zijn we dat geheel nog verder aan het uitwerken. Ik kan u echt geruststellen dat het zeker niet zo is dat het denken ophoudt bij alleen het startsein voor de verkenning A15 Papendrecht–Gorinchem. We houden het hele traject in het vizier en kijken wat we daar op korte termijn kunnen doen.

Wil de Minister vaart maken met het tracébesluit van de A27? U vraagt ook daarbij naar kortetermijnmaatregelen. Ik zou heel graag willen dat de realisatie van het project eerder plaatsvindt, maar dit is een project met heel veel aandachtspunten. Het betreft onder andere de vervanging van bruggen. Dat maakt het altijd reuzegecompliceerd. Ik zal zien of ik samen met de regio nog kan kijken of ik iets kan versnellen – want zo vat ik uw oproep op – maar ik kan in deze fase van het project daarover nog niks toezeggen. Maar ik begrijp uw wens.

Ik kom bij de vraag over knooppunt Hooipolder en de stoplichten. Dat is ook een terugkerend probleem. Binnen het project A27 Houten–Hooipolder wordt het knooppunt gedeeltelijk aangepakt, inclusief stoplichten en mede met cofinanciering van de provincie. Het stuk A59 komt er niet uit als knelpunt en er zijn erg hoge kosten mee gemoeid; dat gaat richting de 200 miljoen. We zien dus niet de noodzaak om die 200 miljoen in te gaan zetten om hier nu die stoplichten weg te halen, hoezeer ik ook begrijp dat ze irritant zijn.

Is de Minister bereid in de regio Eindhoven de A67 congestievrij te maken? Dat zou ik heel graag willen. Dat is een heel mooi streven. We kennen de A67 natuurlijk allemaal van het lange lint met vrachtwagens. Ik heb u en vooral de heer Dijkstra ook bij het filedebat gehoord over de problematiek dat de vrachtwagens op zon- en feestdagen niet in Duitsland mogen rijden, waardoor ze allemaal bij ons vanaf de grens op de vluchtstrook gaan staan. De A67 is gelukkig ook onderdeel van het bereikbaarheidsprogramma SmartwayZ. Diverse leden hebben daar ook naar gevraagd. Binnen dat traject is een verkenning gestart naar het stuk Leenderheide–Zaarderheiken. Voor die aanpak is ook geld gereserveerd. Ik denk dat dat een belangrijke verbetering zal kunnen zijn. U weet dat binnen SmartwayZ natuurlijk ook wordt gekeken naar een werkgeversaanpak en het toepassen van allerlei intelligente technologie om ook op andere manieren bij te dragen aan het verminderen van die congestie. Ik

zou hem dus heel graag congestievrij maken. Ik denk dat we daarvoor een belangrijke stap zetten, maar dat is wel iets voor de lange adem.

Wat is de stand van zaken van het aanpakken van de geluidsproblematiek rond de A29 en de A4? Conform het nalevingsverslag geluidproductieplafonds groeit het verkeer sterk en worden er ook overschrijdingen van de geluidproductieplafonds verwacht. Daar moeten we reëel in zijn. Dat is ook de reden waarom Rijkswaterstaat nader onderzoek start. Het doel van dat akoestisch onderzoek is om vast te stellen of de geluidsmaatregelen doelmatig zijn. We hebben afgesproken dat we de gemeenten op de hoogte houden van de voortgang en de uitkomsten van dat onderzoek en dat we daarover mogelijk in overleg treden.

Dan de verkeersveiligheid op de N36. Als aanvulling op wat daar eerder over is gezegd in de motie-Von Martels/Dijkstra, wordt onderzocht of die verbreding van 50 centimeter op het hele traject zinvol is. Er wordt ook onderzocht wat het zou kosten. We kijken natuurlijk vooral naar de mate waarin het bijdraagt aan de verkeersveiligheid. In de gehele afweging van welke budgetten we waaraan besteden in het kader van de verkeersveiligheid op N-wegen, wordt dit mee beoordeeld.

Is de Minister bereid om de reservering van 30 miljoen voor het Kornwerderzand vast te houden? Ik kan u geruststellen. We hebben extra tijd nodig, maar het zou wel erg flauw zijn om dan te zeggen: goh, het was maar tot 1 juli; jammer, maar het is niet klaar. We zitten serieus met de regio om tafel. Ik was ook blij met de opmerking daarover van mevrouw Van der Graaf. We zijn er serieus naar aan het kijken, maar het is wel een hele puzzel. Ik weet niet of we hem gelegd krijgen, maar ik houd die 30 miljoen zeker nog vast tot het najaar van 2018.

Er is nog gevraagd naar de Scharsterrijnbruggen. Willen we daar nog een aquaduct aanleggen? Daar moet ik ontkennend op antwoorden. De eenvoudige reden is dat er geen bereikbaarheidsknelpunt is. Daarbij kan ik ook opmerken dat het einde van de technische levensduur van die bruggen eigenlijk pas op z'n vroegst is voorzien rond 2050. In 2024–2025 wordt er groot onderhoud voorzien, onder andere van de bedienings- en besturingssystemen en de slagboominstallaties, waardoor die bruggen weer tot 2050 mee zouden kunnen. De kosten van de totale vervanging van de bruggen wegen daarmee eigenlijk niet op tegen de beperkte reductie van oponthoud en de onderhoudskosten van de huidige bruggen. Dat waren mijn antwoorden op de vragen van de heer Von Martels.

De voorzitter:

Of ze worden door de Staatssecretaris beantwoord. Zullen we even kijken wat er gebeurt?

De heer Von Martels (CDA):

Dat kan ik me niet voorstellen.

De voorzitter:

Herhaalt u heel kort, staccato, uw vraag, want u bent door uw interrupties heen. Anders moet het in de tweede termijn.

De heer Von Martels (CDA):

Die indruk had ik ook, voorzitter. Volgens mij is er één vraag blijven liggen en die ging over de wegen die waterschappen in beheer hebben. Ik gaf het voorbeeld van Zeeland, waar bijna 4.000 kilometer in eigen beheer is. Heeft de Minister op enige wijze invloed op het beheer? Of is puur het waterschap daarvoor verantwoordelijk, met alle consequenties van dien? Zeker als het over 4.000 kilometer gaat, zoals in Zeeland ...

De voorzitter:

Wij herinneren ons uw vraag weer. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor het beheer is, zoals het woord al zegt, de beheerder verantwoordelijk. Die moet gewoon aan de wet- en regelgeving voldoen.

De voorzitter:

Dan gaan we over naar de Staatssecretaris, mits de heer Von Martels ook vragen aan de Staatssecretaris had gesteld. Ja, dat is zo.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Er komen in de tweede termijn ook nog vragen, maar van een aantal dingen kon ik bedenken dat die wellicht in de vragen zouden zitten. Ik ben al even ingegaan op Weert-Hamont. Er is een vraag gesteld over alternatieve financiering, ook door de heer Von Martels. In antwoord op de vraag van de heer Sienot heb ik al iets gezegd over hoe we dat willen aanpakken.

De internationale spoorbrief is mede op verzoek van het CDA opgesteld. Ook mevrouw Kröger heeft daar altijd warme belangstelling voor. We willen natuurlijk maximaal inzetten op het spoor. We hebben een analyse gemaakt. Als je kijkt bij welke internationale verbindingen je voor de Nederlandse reiziger de potentie hebt om er meer uit te halen, dan komen er eigenlijk vijf uit: Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt en Düsseldorf. Daar zit de dikste stroom en daar is de meeste winst te behalen als je kijkt naar de overstap van luchtvaart op trein. Daarnaast is de lijn naar Berlijn er een die we allemaal graag verder willen ontwikkelen. Die komt niet naar voren uit het lijstje als degene met de meeste potentie, omdat het qua reistijd toch wel een grote stap is. Ondanks dat is het een heel mooie reis met de trein. Ik heb hem zelf ook een keer gemaakt en ik gun het veel meer mensen om dat te doen, in nog net wat minder tijd dan ik eraan kwijt was. Ik heb met mijn collega-Staatssecretaris Ferlemann uit Duitsland afgesproken dat we een quickscan gaan doen om te kijken hoe we op dit traject verbeteringen in de reistijd kunnen realiseren. Niet alles zal kunnen, maar we gaan kijken wat er wel kan. Er zijn ook zaken die 2 miljard aan investeringen kosten en een kwartier reistijdwinst opleveren. Dat zullen we moeten afwegen met de Kamer. Willen we dat wel of niet daaraan besteden, ten opzichte van alle andere prioriteiten die we ook hebben? Ik ben graag bereid om vanuit de gedeelde ambitie naar alles te kijken. We moeten met elkaar verstandige beslissingen nemen, maar de ambitie deel ik.

De heer Von Martels had ook een vraag over het tweede IC-station in Utrecht. Ik heb daar net al iets over gezegd in antwoord op de vragen van meneer Sienot. Ook mevrouw Kröger en anderen hadden daar vragen over gesteld. De uitdaging in Utrecht is groot, maar het is belangrijk dat we bij de keuzes die zij maken voor woningbouw, goed kijken naar waar er al geïnvesteerd is. Zowel de situatie op het centraal station als bij het Utrecht Science Park heeft onze bijzondere aandacht. Daar moeten we echt naar gaan kijken. Er wordt een plan van aanpak voorbereid voor een breed gebiedsgericht MIRT-onderzoek, Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de MRU. Daarin wordt ook, in samenhang met een ruimtelijke visie, gekeken naar de mogelijkheden voor een tweede IC-station op de langere termijn. Dus zowel op de korte termijn als de lange termijn maken we plannen. We zullen, qua snelheid en scope, moeten kijken hoever we op de korte termijn en binnen de middelen van dit regeerakkoord kunnen gaan. Er zullen daarna zeker nog knelpunten en wensen zijn, ook in deze regio. Het is goed om daar met elkaar aan te werken en te zorgen dat we een integraal beeld hebben van waar we in deze belangrijke regio naartoe gaan.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord weer aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik kom bij de heer Stoffer, die het belang naar voren bracht van een snelle berging als een incident op de wegen heeft plaatsgevonden. Dat ben ik zeer met hem eens. Daarom hebben we daarvoor, zoals hij ook al memoreerde, bij de kortetermijnaanpak van de files geld beschikbaar gesteld. Nu zijn ook de twintig strategische plekken geïdentificeerd waar bergers stand-by kunnen gaan staan. U vroeg of daarvoor een kostendekkende vergoeding mogelijk is. Dat is uiteraard de bedoeling. De contracten met bergers worden openbaar aanbesteed. Dat gaat volgend jaar opnieuw gebeuren. Ik neem aan dat zij zelf niet onder het kostendekkende niveau gaan inschrijven op die contracten. Zo komen we samen met de branche dus tot een goede prijs daarvoor.

We hebben het zojuist al even over de A1/A30 gehad. U vroeg of we dat knooppunt «het Ei» kunnen noemen. In het algemeen wordt gezocht naar een naam die ook geografische duidelijkheid geeft. We hebben al het IJ, maar dan met een lange IJ. Ik weet dus niet of dit «Ei» misschien tot verwarring zal leiden. Misschien wordt het «de Kip»; wat was er nou eerder, de kip of het ei? Ik weet het niet. Ik vind het een sympathiek voorstel, maar ik denk dat dit niet het grootste van onze problemen is. Dit laat ik dus ook graag aan de regio over.

Dan heeft u gevraagd naar de stand van zaken van het project A44 Burgerveen–Prins Clausplein. De MIRT-verkenning loopt. De voorkeursbeslissing is voorzien voor medio 2019, het OTB in 2020 en het tracébesluit in 2021. Het budget is beschikbaar vanaf 2028. Daar zit inderdaad een gat tussen. Het is te bezien of je die middelen naar voren kunt halen, maar het is nu nog te vroeg om dat echt te doen. Je moet eigenlijk eerst in een fase zitten waarin je op z'n minst een ontwerp-tracébesluit hebt voordat je dat soort dingen in gang zet. Voorlopig dus nog niet, maar er wordt verwoed aan gewerkt.

Is de Minister bereid op korte termijn te investeren in het verbeteren van de aansluiting N11/A12 voor het verkeer van Leiden en Alphen aan den Rijn naar Rotterdam en Den Haag? U brengt ook de zogenoemde Bodegravenboog naar voren. Op 29 november 2012 hebben mijn voorganger, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Bodegraven–Reeuwijk de uitvoeringsovereenkomst hiervoor getekend. In die overeenkomst is besloten tot twee werken: het verbreden van de afrit van de N11 en de ombouw van de Fortuijnrotonde. In de overwegingen hebben deze partijen ook onderkend dat de bestudeerde Bodegravenbogen vanuit verkeerskundig perspectief geen goede oplossing zijn maar ook te hoge kosten met zich meebrengen. De genoemde twee werken zijn al enige jaren geleden gerealiseerd. Destijds is eigenlijk dus gezamenlijk vastgesteld dat dat voor de middellange termijn voldoende zou zijn.

Dan de A28 Hoevelaken: hoe snel wordt het opgepakt? Het OTB staat na de zomer gepland. De schop in de grond kan dan gepland worden voor 2021. Daar praten we over een openstelling ergens tussen 2023 en 2025. Wat het MIRT-onderzoek Paalgraven A50 betreft: in het bestuurlijk overleg MIRT 2017 hebben we dat knelpunt besproken met de provincie Gelderland. Er is afgesproken dat de provincie voor de A326 maatregelen uitwerkt en uitvoert. De provincie doet verder ook nog een vervolgonderzoek. Dat onderzoek is erop gericht om in het MIRT van 2018 – dan hebben we het dus over het november-MIRT – verdere afspraken te maken en met elkaar te kijken of er voldoende urgentie is om hier een project te starten. Ik heb begrepen dat het onderzoek van de provincie ook daar bijna gereed is, maar we hebben de resultaten nog niet gezien. Als we die krijgen, kunnen we daar verder naar kijken.

Ziet de Minister kans het stukje N35 door het dorp Mariënheem op korte termijn aan te pakken? Ik heb daar zojuist al iets over gezegd. Het verbreden van het laatste stukje van de N35 naar 2x2 betreft een traject van meer dan 25 kilometer. In 2014 is met de omliggende gemeenten en Overijssel een overeenkomst gesloten waarin afspraken zijn gemaakt om

de verkeersveiligheid op de N35 te verbeteren. Ook Mariënheem is daar een onderdeel van. Die maatregelen zijn we nu in overleg met de gemeenten en de provincie aan het voorbereiden. Nog verdergaande en duurere maatregelen, zoals die 2x2, zijn in onze optiek niet nodig. Is de Minister bereid te kijken naar achterstallig en uitgesteld onderhoud van sluisen? Met name de sluis Weurt werd daarbij genoemd. Ik werk aan een uitgebreid programma van verjonging en vernieuwing; dat is zojuist al genoemd. Daar zitten nu ook dertien sluis/stuwprojecten in. Daarnaast zijn we natuurlijk bezig met doorlopend onderhoud. Bij die specifieke sluis Weurt worden nu inspecties uitgevoerd en worden ook maatregelen genomen aan de westelijke kolk. Hieruit wordt duidelijk wanneer de sluis kolk grootschalig moet worden gerenoveerd of vervangen. Er wordt dus serieus gekeken hoe het ervoor staat. Ik ben me ook zeer bewust van het belang van deze sluis voor het vaarwegennetwerk.

De heer Stoffer heeft ook gevraagd naar de maritieme servicehaven op Urk. U kent daar het gedoe rondom de erfpacht. Daar hebben we in het algemeen overleg Maritieme zaken ook over gesproken. Het Rijksvastgoedbedrijf gaat over dit gedeelte van de erfpacht. We hebben contact opgenomen en we proberen de partijen bij elkaar te brengen. In gezamenlijk overleg wordt dit nu uitgewerkt. Daaruit is mij gemeld dat eind augustus definitieve besluitvorming hierover wordt verwacht, maar eigenlijk is iedereen wel van mening dat die maritieme servicehaven er gewoon moet komen. We moeten niet al te lang over deze randvoorwaarde – dat is het eigenlijk – blijven steggelen.

De laatste vraag die ik van de heer Stoffer heb, was: is de Minister bereid de voorbereidingen van de Volkerak- en Kreekraksluizen te starten? De aanpak van allebei die sluisen staat in het MIRT en is dus ook gedekt. Voor de Volkeraksluizen heb ik in 2017 al verbeteringen doorgevoerd, waardoor het schutproces en de doorstroming verbeterd zijn. De uitbreiding is pas later nodig. We zijn bezig met monitoren wat daar precies nodig zou zijn en wanneer, maar ook op dit punt moet ik melden dat er slechts beperkte capaciteit beschikbaar is. Dat probleem wrekt zich ook weer. De uitvoeringsperiode wordt hierbij vooralsnog dus voorzien tussen 2024 en 2028. Als we dat kunnen versnellen, is dat mooi, maar daar zien we op dit moment nog niet direct mogelijkheden voor.

Voorzitter, dat waren de vragen van de heer Stoffer.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Veldhoven, heeft u nog vragen van de heer Stoffer te beantwoorden?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, ik heb nog twee vragen van de heer Stoffer te beantwoorden. En u verzoekt mij, geloof ik, om daarna de vragen van mevrouw Van der Graaf te beantwoorden.

De voorzitter:

Als dat zou kunnen, heel graag. Dat verzoek is aan mij doorgegeven, want mevrouw Van der Graaf heeft te kennen gegeven dat zij rond 16.00 uur een plenair debat moet bijwonen. Dus als dat in uw volgorde past, heel graag.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, dat zal ik doen. De heer Stoffer vroeg hoe de Staatssecretaris de fiscale bijtelling van de fiets wil bevorderen. Dat is niet aan deze Staatssecretaris, maar aan de Staatssecretaris van Financiën, maar ik weet dat hij daarmee bezig is; daarom knikte ik. De hoogte van het forfait is nog onbekend, maar hij draagt de fiets ook een warm hart toe. De bedoeling is dat het per 1 januari 2020 in werking kan treden. Dat zal worden opgenomen in het Belastingplan 2019.

De heer Stoffer vroeg mij ook wat de hoofdlijnen zijn waarlangs de budgetten worden uitgegeven, zowel voor wegen als voor spoor. Voor het spoor staat er een heldere opdracht in het regeerakkoord voor het verbinden van regio's. Dat gebeurt onder andere via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, het versterken van internationale verbindingen en het stedelijk ov, het stimuleren van het goederenvervoer, maar natuurlijk ook door de basis op orde te houden. Dat laatste zit 'm onder andere in beheer, onderhoud en vervanging, maar ook in programma's als het verbeterprogramma voor overwegen en het beveiligingsprogramma ERTMS, waar we morgen nog met elkaar over zullen spreken. Daarmee heb ik een beetje een indruk gegeven van de zaken die lopen, zonder dat het een volledige bloemlezing is.

Ik heb net de belangrijkste grote trajecten voor het internationale treinvervoer benoemd – die heb ik opgenomen in de brief die ik recent heb gestuurd – maar er zijn ook elf korte grensoverschrijdende treinverbindingen en ook die wil ik allemaal optimaliseren. Daar wordt hard aan gewerkt.

In de context van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden er stations verbouwd en uitgebreid, perrons aangepast en transfermaatregelen genomen. Dat gebeurt zowel in de Randstad als daarbuiten. Nijmegen, Ede, Uitgeest, Den Bosch en Tilburg zijn ook stations waar in het kader van het PHS maatregelen worden genomen, in aanvulling op een aantal stations in de Randstad, zoals Amsterdam en Delft. Naast de landelijke programma's, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, fietsparkeren en overwegen, wordt er ook gewerkt aan een railterminal bij Venlo, de elektrificatie van de Maaslijn, de spoorverdubbeling Heerlen–Landgraaf, het traject Eindhoven–Düsseldorf, het traject Zwolle–Herfte, verschillende verbeteringen van het decentraal spoor, station Ede–Wageningen, station Assen, een extra sneltrein voor Groningen–Leeuwarden, station Groningen, maatregelen ten behoeve van de brug- en sluisbediening bij Meppel en ook de Wunderline, die via een van de grensoverschrijdende verbindingen loopt. Sommige projecten zijn zo groot, dat ze de landelijke pers halen, maar er wordt op allerlei plekken in Nederland veel geïnvesteerd om het openbaar vervoer in alle regio's op orde te houden.

Dat waren de specifieke vragen van de heer Stoffer, naast de algemene punten die ik al heb aangegeven in de beantwoording van vragen van anderen. Wil de voorzitter dat ik meteen doorga?

De voorzitter:

Ja hoor, gaat u vooral uw gang.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan doen we deze keer de omgekeerde volgorde met de Minister. Is er zicht op een planning voor de uitwerking van de plannen voor de 100 miljoen voor fietsinfra en fietsen en welke plek krijgt de fiets in het MIRT? De planning is dat de voorstellen uiterlijk 22 september worden ingediend. Dan is uiterlijk eind november duidelijk welke projecten geselecteerd zijn en verder uitgewerkt worden. In het volgende MIRT-overleg willen we dan een overzicht hebben van het aantal plannen en het budget, zodat er begin 2019 ook echt aan de slag kan worden gegaan. Bij de 100 miljoen kijk ik ook echt naar de integrale rol van de fiets in de bereikbaarheidsaanpak. De bedoeling is dus echt dat er niet alleen gezegd wordt «ik heb een tekort aan fietsparkeerplaatsen, dus doe mij maar een fietsenstalling», maar dat de cofinancieringsvraag voor die fietsenstalling dan echt past in een bredere aanpak van zo'n stad of regio om het gebruik van de fiets te stimuleren en te laten bijdragen aan de bereikbaarheid. Dat zal dus echt breed worden bekeken, omdat ik zo veel mogelijk fiets voor mijn euro wil. Daarom ga ik ook maar maximaal 40%

cofinancieren en vraag ik ook om aan te geven hoe dit in een bredere aanpak past.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook naar de stand van zaken van de aanpak van Niet Actief Beveiligde Overgangen in Nederland. Het is heel belangrijk om die aan te pakken. Dat programma loopt en richt zich op de meest risicovolle categorie. Dat zijn 157 openbaar toegankelijke NABO's. Daarvoor heb ik 40 miljoen, of 39 miljoen, om precies te zijn. Maar naar aanleiding van de motie van mevrouw Van der Graaf werk ik met ProRail aan een risicogestuurd inventarisatie en kijken we ook naar de particuliere NABO's. Ik hoop de Kamer op korte termijn te kunnen informeren over de resultaten daarvan, want ik weet dat dit de bijzondere aandacht heeft van mevrouw Van der Graaf. We zijn in de afrondende fase, dus dat komt echt snel.

Mevrouw Van der Graaf heeft ook een vraag gesteld over de investeringen bij Amsterdam Zuid, de relatie met binnenlandse treinen, buitenlandse treinen en de robuustheid van het tiende spoor. Daar waren een aantal vragen over. De rails van het tiende spoor blijven liggen. Om later het tiende spoor te kunnen benutten, is verbreding van het station in het busstation en verplaatsing van de steigerpunten nodig. Het meenemen van deze extra maatregelen zou nu nog weer 100 miljoen extra kosten, terwijl op dit moment nog onduidelijk is of het nodig zal zijn. In 2030 kan dit tegen vergelijkbare kosten alsnog worden uitgevoerd. Daarom kiezen we ervoor om dat nu niet te doen, maar we zorgen er wel voor dat het in de ontwerpkeuze niet onmogelijk wordt. Omdat het later, met meer zekerheid over de vraag of het nodig is, tegen dezelfde of vergelijkbare kosten kan worden uitgevoerd, vind ik het verstandig om het niet nu te doen, zeker gezien de krapte die we nu in het budget hebben.

Dan de binnenlandse treinen op het vijfde en zesde spoor bij Amsterdam Zuid. Medegebruik van het vijfde en zesde spoor voor binnenlandse treinen wordt niet uitgesloten. In de verdere uitwerking worden de mogelijkheden voor binnenlandse treinen verder bekeken.

Dan vroeg mevrouw Van der Graaf of ik aandacht heb voor de directe intercityverbindingen naar Groningen, Enschede en Leeuwarden. Zeker, we zijn in gesprek met verschillende regio's over de afspraak in het regeerakkoord om een paar sprinterdiensten te decentraliseren. Ik weet dat mevrouw Van der Graaf daar ook een motie over heeft ingediend, met de strekking: zorg dan ook wel voor voldoende aandacht voor de doorgaande intercityverbindingen. Wat het beste product is voor de reiziger moeten we breed bekijken. Die uitwerking loopt en daar komen we met inachtneming van dit aandachtspunt bij de Kamer op terug.

Mevrouw Van der Graaf had ook nog een vraag gesteld over de bomenkap. Ik denk dat we allemaal het gevoel hebben dat we bomen het liefst laten staan, maar we hebben in extreme wintersituaties ook allemaal gezien wat voor ravage je hebt als er bomen over het spoor vallen. We weten ook dat zich regelmatig ernstige verstoringen door bomen voordoen. We gaan hier allemaal voorzichtig mee om. ProRail past echt maatwerk toe om het spoor veilig te houden en schade en verstoringen te voorkomen. Monumentale bomen worden in principe niet gekapt. Er is natuurlijk steeds goed overleg en afstemming met de gemeenten. We willen niet langs elke spoorlijn een kale strook. Die zorg hebben we uiteraard ook bij ProRail onder de aandacht gebracht. ProRail geeft zelfs aan dat hun streven is om voor elke boom die ze kappen, er twee terug te planten. Zij begrijpen dat het groen in Nederland van belang is. Ik vind het een mooie inspanningsverplichting om dit ertegenover te zetten. Als het goed is, waren dat de vragen van mevrouw Van der Graaf.

De voorzitter:
De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Van der Graaf heeft naar aanleiding van haar motie gevraagd hoe het staat met de A28, Amersfoort–Hoogeveen. We zijn met de regio in gesprek over de scope van het MIRT-onderzoek. Ik verwacht dat na de zomer al opdracht gegeven kan worden aan een onderzoeksbureau. Dan zal het onderzoek dus, geheel volgens planning, medio 2019 gereed zijn. Dan de sluis bij Kornwerderzand. Ik heb al even gereageerd door te zeggen dat we die 30 miljoen uiteraard beschikbaar houden, maar u weet ook dat we met de regio hard werken aan een nieuw voorstel. Er is nog wat uitzoekwerk nodig voor het ontwerp van die sluis en bruggen. Ook moet er nog meer duidelijkheid komen over waar nou precies regionale dekking voor is en wat je nog aan besparingen zou kunnen realiseren. De uitkomsten van die acties verwachten we na de zomer. Op basis daarvan zullen we dan een bestuurlijk overleg met de regio hebben om te kijken hoe we hiermee om moeten gaan.

Dan ook van mijn kant nog een reactie op de vraag van mevrouw Van der Graaf over de bomenkap. Naar aanleiding van de aanpak van de bermen ten behoeve van de verkeersveiligheid van de N50 is het beeld ontstaan dat daar massaal bomen voor zouden worden gekapt. Ik kan iedereen geruststellen: er is absoluut geen plan dat daarop lijkt. Om dat idee helemaal weg te krijgen, heb ik inmiddels een gesprek gehad met de Bomenstichting en met een hoogleraar die er alles van afweet, vooral van lanen. Ik heb hun nog eens verzekerd dat er van onze kant geen enkel plan is om bomen te gaan kappen. Ik kan u ook verwijzen naar een persbericht van de Bomenstichting waaruit blijkt dat zij daar erg opgelucht over was en dat de kou uit de lucht is. Uiteraard nemen de provincies zelf de beslissingen over het maatwerk dat zij zien. Provincies hebben daar natuurlijk een eigen afwegingskader voor, maar ik heb met de Bomenstichting afgesproken dat we het een goed idee vinden om ook daar een keer een informatieve sessie te doen in het kader van het IPO, waar alle wegbeheerders en misschien ook de VNG bij elkaar zitten. Ook in het kader van klimaatadaptie hebben ze hele nuttige adviezen voor gemeenten. Groen en bomen kunnen meer water vasthouden. Ik denk dus dat we in goed overleg met hen zijn. We hebben ook nog de eik in het stuk A58 waarover we met elkaar in gesprek gaan. Ik heb ze ook gevraagd om advies over de bakenbomen langs het water. We zijn dus goed met elkaar in overleg; dat is eigenlijk de korte versie.

Dan de vraag of ik in overleg wil gaan met de sector over de toekomst van de kleine binnenvaart en de toenemende technische eisen. Er is u een petitie aangereikt. Ik heb net al gezegd dat ik op 10 en 12 juli met zowel Schuttevaer als ASV om de tafel zit. Er speelt natuurlijk van alles, zoals onze wens tot vergroening van de sector. De ene keer is er overcapaciteit, de andere keer is congestie weer het probleem. Ik denk dat het goed is om dat geheel in kaart te brengen en te kijken wat we moeten doen zodat wij met onze binnenvaart vol vertrouwen de toekomst tegemoet kunnen zien. De laatste vraag ging over de geluidschermen bij Harderwijk. Kunnen we de situatie voor de bestaande woningen verbeteren? Bestaande woningen met een te hoge geluidsbelasting worden in beeld gebracht in het Meerjarenprogramma Geluidssanering. Via nalevingsverslagen wordt dat gemonitord. Ook in dat licht wordt gekeken of er ophoging van een scherm moet plaatsvinden. U vroeg ook of de berekeningen eigenlijk wel kloppen. Die berekeningen worden ook naderhand weer gevalideerd met metingen, dus daar wordt wel degelijk naar gekeken. Dat was het wat mij betreft, voorzitter.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf heeft een vraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, over dit punt heb ik een vraag. Als wij weten dat Rijkswaterstaat op korte termijn plannen heeft om geluidsschermen te gaan vervangen,

kunnen we dat dan ook naar voren halen als gemeenten en provincies bereid zijn om door middel van cofinanciering een bedrag bij te leggen? Overlast voor de bewoners kan dan sneller worden weggenomen. Is de Minister bereid om ook daarnaar te kijken en het overleg aan te gaan met gemeenten en provincies?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben op meerdere plekken overleg met gemeenten gehad. Als gemeenten bereid zijn om zelf te betalen voor bovenwettelijke maatregelen of zelf dingen willen voorfinancieren, zijn we altijd bereid om daar het gesprek over aan te gaan. Maar de bovenwettelijke financiering zal de gemeente echt zelf moeten betalen. De ongelijkheid door onze wetgeving inzake de tijd waarin een weg is aangelegd, kan ik helaas niet wegnemen.

De voorzitter:

Er is geen vervolgvraag. Gaat u door met de beantwoording van de vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kom bij de vragen van mevrouw Kröger. Mevrouw Kröger heeft ook gesproken over de koppeling van de woningbouwopgave en de bereikbaarheidsopgave. Ik denk dat we daar al wel wat over hebben gezegd. In de strategische rondes die we nu hebben gehad, waarbij de Minister van BZK, mevrouw Ollongren, aanwezig was vanuit de woningbouwkant, hebben we daar expliciet de nadruk op gelegd om het tot een goede afweging te laten leiden. We zijn het natuurlijk zeer eens dat waar je een goede bereikbaarheid hebt, het goed wonen is en omgekeerd. U hield speciaal een pleidooi voor het openbaar vervoer daarin, maar het geldt natuurlijk voor het totaalplaatje. Ik ben het dus zeer eens dat we dat goed moeten afwegen. Zoals ik u net al meldde, vind ik ook klimaatadaptie, hittestress en wateroverlast belangrijke punten. Als je toch ergens iets nieuw aanlegt, moet je ook daar goed rekening mee houden. Niemand wordt er blij van als zijn huis of tunneltjes of whatever onder water lopen. U hebt ook gevraagd naar de stand van zaken van het geluid bij de A4/A29 Heijningen. Conform het nalevingsverslag groeit het verkeer sterk en worden daar inderdaad overschrijdingen van de geluidsproductieplafonds verwacht. Rijkswaterstaat start een nader onderzoek. Uit dat onderzoek moet dan blijken of de geluidsmaatregelen doelmatig zijn. We hebben met de gemeenten afgesproken dat ze op de hoogte worden gehouden van de voortgang en uitkomsten van het onderzoek.

Mevrouw Kröger heeft ook nog gezegd dat de modellen eigenlijk niet aansluiten bij de grote transitie. Zij zou een evaluatie van de NMCA en van de WLO-scenario's willen. In een ander debat heb ik volgens mij ook al een keer gezegd dat wij vinden dat we daarop al heel erg voorsorteren in de transitie die we nu maken van het Infrastructuurfonds naar een mobiliteitsfonds. We zetten ook in op een slim en duurzaam mobiliteitsstelsel. We zijn aan de gang met een mobiliteitstafel in het kader van het klimaatakkoord. We hebben ook al een keer een toelichting gestuurd op de NMCA. Daar zitten ook gevoeligheidsanalyses in, onder andere van de zelfrijdende auto en de brandstofprijzen. Dat geeft ons allemaal meer inzicht. De NMCA en de MKBA worden voortdurend doorontwikkeld. Dat zullen we ook zeker verder blijven doen in het licht van het mobiliteitsfonds.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb eigenlijk twee specifieke vragen. De eerste gaat over de WLO-scenario's. Dat is inderdaad al eerder in een debat gewisseld. Wij baseren ons mobiliteitsbeleid op een WLO-scenario dat uitgaat van 65% CO₂-reductie. Dat is de opgave waarop alle berekeningen gestoeld zijn. We hebben eigenlijk een commitment om 95% CO₂-reductie te doen. Dan

kloppen al die getallen vervolgens natuurlijk niet. Ik zou dus heel graag zien dat er een opdracht komt. Het WLO-scenario is uit 2015. Het klimaatakkoord met die 95% is ook uit 2015. Laten we die WLO-scenario's nou «Parisproof» maken.

Dan de tweede vraag. Ik hoor dat de Minister bereid is om te kijken naar de MKBA's en ze te updaten. Kunnen we de kosten van milieuschade die het PBL in kaart heeft gebracht, daarin meenemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er komt nog een reactie op het Rli-rapport. Ik denk dat het handig is als we deze aspecten daarin meenemen. Dan kunnen de Staatssecretaris en ik dat integraal afwegen. Dat lijkt me de goede plek om daar wat nader op in te gaan, want dat kunnen we hier ter plekke toch niet even doen.

De voorzitter:

Ik neem aan dat u allen weet wat er met al die afkortingen wordt bedoeld? Ik vraag het maar even, want dat is niet bij iedereen het geval. Maar goed, ik ben maar uw voorzitter. Had u nog een vervolgvraag op dit punt? Dat recht heeft u. U maakt geen aanstalten, dus ik neem aan van niet. Toch wel; oké.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben heel erg blij met de toezegging dat er een brief komt waarin staat wat er gedaan gaat worden met de aanbevelingen van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Geweldig. Ik denk dat het daarbij belangrijk is om goed te kijken naar hoe we de einddoelen die we willen bereiken, namelijk klimaatneutraal in 2050, maar ook circulair en ook het brede welvaartsbegrip dat we net omarmd hebben, inbedden in de modellen. Ik doe dus nogmaals de oproep om die indicatoren te laten terugkomen in de modellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als reactie daarop zeg ik dat de Staatssecretaris en ik een gesprek hebben gehad met de opstellers van het Rli-rapport. Dat was een prima gesprek, dus ik denk dat u een heel gebalanceerde brief van ons tegemoet kunt zien in reactie op dat rapport.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Het laatste wat de Minister zegt, kan ik alleen maar beamen: het was echt een heel goed gesprek. Het is ook een belangrijk rapport.

Mevrouw Kröger had mij vragen gesteld over Amsterdam Centraal en de investeringen: negen sporen, tien sporen, is dat toekomstvast? Samen met de regio hebben we gekeken hoe je een toekomstvast besluit neemt. De keuze tussen negen en tien sporen ging vooral over het aanlanden van de internationale treinen en de IC Direct vanaf de HSL. Met negen sporen op Amsterdam Centraal en zes op Amsterdam Zuid kunnen de internationale treinen naar Amsterdam Zuid. Dat wordt dan de internationale hub voor de Thalys, de Eurostar, de IC Brussel en de IC Direct. Er ontstaat ook ruimte voor een hoogfrequente ov-verbinding aan de westkant van Amsterdam, waar nog een hele grote woningbouwopgave ligt. Daar moeten 230.000 woningen worden gebouwd tot 2040. Vanuit die opgave is het heel belangrijk om daar ruimte te creëren voor het openbaar vervoer. Tegelijkertijd zorgen we door de verbouwing van Amsterdam Centraal dat de hoogfrequente treinen naar Alkmaar, Utrecht en dergelijke ook kunnen landen. We zorgen dus zowel voor de tienminutentreinen naar de rest van het land, als voor voldoende ruimte in Amsterdam zelf en voor

een hub voor de internationale treinen, door die combinatie van investeringen in Amsterdam Centraal en in Amsterdam Zuid. We kiezen nu dus voor negen sporen. Tien sporen maken we niet onmogelijk, en alle intelligente ideeën die er nog zijn voor het tijdelijke gebruik van dat laatste, tiende spoor, zijn bespreekbaar binnen de context die we nu hebben afgesproken.

Mevrouw Kröger had nog gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot de MIRT-verkenning multimodale knoop Schiphol. Die verkenning loopt nog. De partijen hebben als doel om gezamenlijk een goede oplossing te vinden voor de problematiek op middellange termijn op die knoop. Dan hebben we het over Schiphol, de Vervoerregio Amsterdam, ProRail, NS, Haarlemmermeer en IenW. Er zijn dus veel partijen die moeten bijdragen aan het vinden van een goede oplossing. Dat is een flinke uitdaging, want er is echt beperkte ruimte. Maar de huidige tunnel en perrons stammen nog uit 1985. Dat dat op een gegeven moment zou gaan knellen, was natuurlijk ook wel te voorzien. We hopen in het eerste kwartaal van 2019 een beeld te hebben dat alle partijen delen. Het is echt een complex vraagstuk, dus ik geef nog geen garantie, maar daar werken we in ieder geval naartoe.

Mevrouw Kröger vroeg of er een overzicht kan komen van de NMCA-knelpunten en hoe we in de fiets investeren. Daar heb ik al een aantal dingen over gezegd. Mevrouw Kröger vroeg specifiek of ik bij de besteding van die 100 miljoen ook kijk naar de bredere keuzes. Dat is precies waar we met alle regio's over spreken: over de bouw van nieuwe woonwijken met voldoende ruimte voor de fiets, zodat je ook makkelijk naar de stations toe kunt; daarbij moet je niet alleen op het centraal station voor goede fietsenstallingen zorgen maar ook op de decentrale stations. Er zijn zelfs regionale vervoerders die zeggen: wij gaan fietsenstallingen bouwen op een knooppunt van bus en metro, zodat op al die punten waar je in welke mate dan ook op het ov kunt overstappen de fietsbereikbaarheid zo goed mogelijk geregeld is. Iedereen die op de fiets zit en dus niet in de auto stapt, draagt natuurlijk bij aan het verminderen van de drukte en daarmee aan het verminderen van de files. De helft van alle ritten in Nederland is minder dan zevenenhalve kilometer lang. Dat biedt dus echt ruimte. Als we nadenken over de duizenden fietsen die in het centrum bij de centrale stations staan, en je bedenkt dat elke fiets een auto zou kunnen zijn, dan snap je ook hoezeer die fiets bijdraagt aan het verminderen van de druk op de bereikbaarheid van onze steden. Een fiets neemt op de weg 28 keer en geparkeerd in de stad 10 keer minder ruimte in beslag dan een auto. We hebben het dus over een heel groot verschil in beslag tussen een fiets en een auto. Dat is goed voor de bereikbaarheid van onze steden en de luchtkwaliteit. We hebben dus een gedeeld belang, denk ik, met mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog welke investeringen er nodig zijn om een modal shift van luchtvaart naar trein te bereiken. Ik heb al heel wat gezegd over de brief. Ik weet ook dat mevrouw Kröger er altijd hard voor heeft gepleit om het zo aantrekkelijk mogelijk te maken om in de internationale trein te stappen. Het kabinet zet dus in op de internationale trein, met name op die trajecten waar we zien dat er een grote potentie is. Daarnaast zijn er die elf grensoverschrijdende verbindingen. Daarmee zorg je er in de regio voor dat de landsgrens geen belemmering vormt om het openbaar vervoer te gebruiken. Prijs, comfort en reistijd zijn natuurlijk de knoppen die daarvoor belangrijk zijn. Dat kunnen we als rijksoverheid niet alleen doen. Dat kunnen we alleen gezamenlijk met alle andere partijen bereiken, als we alle dingen aan elkaar weten te knopen. Maar gelet op de heel positieve berichten en ambities van onder andere NS en ProRail en van partijen als Schiphol en KLM, heb ik er alle vertrouwen in dat we er samen vol voor gaan om dat mogelijk te maken.

In het kader van de modal shift heb ik in antwoord op een van de andere leden al iets gezegd over de inzet op het goederenvervoer. We werken er

actief aan om vrachtwagens van de weg af te krijgen en om meer via het spoor te vervoeren. Dat is beter voor de veiligheid, voor de omgeving, voor de bereikbaarheid. Ook zullen we aandacht hebben voor de mensen die om het spoor wonen. Want dat moet wel hand in hand gaan. Ik denk dat ik daarmee de vragen heb beantwoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch nog even over de modal shift van luchtvaart naar spoor. In de brief staan mogelijkheden op basis van relatief kleine investeringen of nauwelijks investeringen; dus wat op een makkelijke manier gedaan kan worden. Dat is een heel goede eerste stap. De volgende stap zou moeten zijn dat je in kaart brengt met welke investeringen je op een gegeven moment welke winst kunt boeken. Welke reizigersstromen kun je nog meer verleggen, welke klimaat- en milieuwinst gaat daarmee gepaard en wat zijn de kosten? Dan kunnen er ook keuzes worden gemaakt. Die vraag leidt natuurlijk toch weer tot andere reizigersstromen en dus ook een andere druk op Amsterdam Centraal en Schiphol. In dat pakket zou ik dus toch graag een aantal scenario's verkend zien die verdergaan dan de quick wins die in de kabinetsbrief goed beschreven zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik snap wat mevrouw Kröger zegt, maar zij gaat ervan uit dat we bij het maken van de analyse alleen zijn uitgegaan van wat we met quick wins kunnen bereiken. Dat is niet de manier waarop de studie is gedaan. De studie is echt gedaan op basis van de hoeveelheid reizigers naar bepaalde steden, gekoppeld aan een analyse binnen hoeveel reistijd reizigers bereid zijn om over te stappen. Als je die analyse maakt, kom je eigenlijk op deze vijf steden uit, waar de grootste potentie zit. Dat is dus niet gekoppeld aan de investeringen die er al zijn of aan de quick wins. Dat is echt gebaseerd op een analyse van waar de dikke stromen met reizigers zitten. Ook gaat het om de vraag waar de potentie, gezien de te behalen reistijd, nog verder te benutten is. Want we zijn er nog niet; die potentie willen we dus benutten. Die 2 miljoen mensen moeten we nog in de trein krijgen. Op sommige punten hebben we net veel geïnvesteerd. De investeringen in Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid, om daar een hub van te maken, zijn gericht op het internationale reizigersvervoer. Dus misschien is het goed om in die zin de analyse van het KiM nog eens nader te bekijken. Daarnaast blijft de 2 miljard voor een kwartier reistijdwinst een afweging. Is dat waar we ons infrastructuurgeld op willen inzetten? Met meer geld kan er altijd meer, dat is zeker waar, maar er zijn ook best een hoop zaken die niet alleen mogelijk worden gemaakt door meer investeringen. Neem het comfort. Een goede bagageafhandeling en integrale ticketverkoop zijn factoren die door de reiziger evengoed heel belangrijk worden gevonden bij het bepalen van de keuze. Naar Brussel is het al veel goedkoper, naar Parijs is het vaak, afhankelijk van wanneer je kijkt, ongeveer even duur. Naar Londen is het verschil nog best groot, maar je gaat dan wel van hartje Amsterdam naar hartje Londen. Je hebt dus geen transfer vanaf het vliegveld nodig. Al die elementen zullen van belang zijn. Maar als mevrouw Kröger een specifiek voorbeeld heeft, dan kijk ik daar ook graag naar.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, kort nog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het lijkt me evident dat je op de pijlers tijd, gemak en prijs slagen moet maken. De KiM-studie toont aan dat de infrastructurele beperkingen, bijvoorbeeld van een station Schiphol, wel degelijk van invloed zijn op de mogelijkheden die er zijn. Het zou dus goed zijn als de Kamer het volgende weet: met de huidige infrastructuur kunnen we dit, en om

richting 2050, echt op de langere termijn, klimaatneutraal te zijn, is de vraag wat er allemaal nog meer mogelijk is en welke prijskaartjes daaraan hangen. Dan kun je ook de discussie eerlijk voeren. Daarbij spreek ik expliciet de zorg uit dat wij nu voorsorteren op een verbouwing van Amsterdam Centraal, die de huidige prognoses wellicht aankan, maar de vraag is of we er niet voor zorgen dat we aan het eind van die verbouwing alweer de volgende verbouwing moeten aankondigen. Dat zou toch wel ongelooflijk zonde zijn.

De voorzitter:

Korte reactie nog van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat waren twee vragen in één. Wat betreft Amsterdam Zuid zorgen we er nu juist voor dat er capaciteit is voor die internationale treinen en dat zelfs mogelijk capaciteit is voor nog wat extra Eurostar. Het is dus echt wel voorzien om daar die treinen goed te kunnen laten landen. Op Amsterdam Centraal halen we de internationale trein juist weg om ruimte te maken voor die tienminutentreinen en om de extra groei op te vangen, waar mevrouw Kröger aan refereert. Dat is dus precies waarom we hiervoor kiezen. In het ontwerp kiezen we er bovendien voor het tiende spoor niet onmogelijk te maken, zodat we dat kunnen gebruiken als op termijn zou blijken dat dat echt onvermijdelijk is; het kost namelijk 100 miljoen extra. Ik vind dat we daarmee het perspectief robuust tot 2030 hebben vormgegeven. We hebben dus alle tijd om te zien of het zich anders ontwikkelt en kunnen het dan eventueel tegen dezelfde kosten – die 100 miljoen – doen, zonder dat we achteraf hoeven te zeggen: goh, het was toch niet nodig. Daarvoor liggen er gewoon te veel investeringsvragen die bewezen acuut zijn. Denk aan Utrecht, dat ook met grote vraagstukken te maken heeft. Daarom heb ik deze afweging gemaakt. Die is toekomstbestendig, doordat we die optie openhouden die in de toekomst niet duurder is.

De voorzitter:

We gaan naar de Minister voor de vragen die zijn gesteld door de heer Dijkstra.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Dijkstra heeft gevraagd naar de stand van zaken op de goederencorridor. De programmaraad daarvan is net geweest. Daar is eensgezind de inzet op modal shift uit gekomen, die hier vandaag gelukkig ook al veelvuldig voorbij is gekomen. De aanpak van de multimodale knooppunten hoort daar ook echt bij. Een aantal concrete acties lopen nu al. We hebben het net al gehad over de aanpak van de truckparkings. We proberen een aantal pilots voor te bereiden. Over de startbeslissing van de A15 is natuurlijk ook gesproken. In het najaar hopen we verdere afspraken te kunnen maken.

De heer Dijkstra heeft ook gevraagd wanneer we de A2 Weert kunnen verbreden. Binnen het programma SmartwayZ is besloten tot een no-regretpakket voor Weert–Eindhoven. Daarbij is geen prioriteit gegeven aan verbreding van de weg. Er wordt meer ingezet op andere innovatieve maatregelen, bijvoorbeeld spitsmijden.

De heer Dijkstra heeft ook gevraagd naar Brainport. Welke kansen ziet de Minister voor betere ontsluiting van Brainport Eindhoven? Niet voor niets is dit specifiek genoemd in het regeerakkoord. Het is een belangrijke economische groeimotor van Nederland, dus ontsluiting van die regio is voor ons beiden zeer belangrijk. We hebben daarom besluiten genomen tijdens de recente bestuurlijk overleggen MIRT. Dat is van mijn kant bijvoorbeeld de A2 Deil–Den Bosch en voor de Staatssecretaris de spoorverbinding Eindhoven–Düsseldorf. Naar verwachting wordt de Kamer nog voor het zomerreces door het Ministerie van EZK geïnfor-

meerd over de Brainport Nationale Actieagenda, waarin duidelijk aandacht wordt besteed aan het vestigingsklimaat en hoe wij daaraan vanuit het MIRT kunnen bijdragen.

Nu heb ik SmartwayZ al een paar keer genoemd. U vroeg ook hoe het breed met het SmartwayZ-programma gaat. We hebben samen met de regio's goede stappen gezet. Dat heeft u ook kunnen lezen in de voortgangsrapportage in de MIRT-brief. Ik noem dan ook nog even de startbeslissing A58 Tilburg–Breda, waar we ook kijken naar het wegontwerp dat dan al klaar is voor de zelfrijdende auto. Dat is toch wel bijzonder. Het is dus niet zomaar een startbeslissing zoals er al heel veel zijn geweest, maar het is echt wel bijzonder dat je kijkt hoe je de infrastructuur al kunt inrichten op de zelfrijdende auto. Daarom past het ook goed binnen het SmartwayZ-programma. Dit najaar willen we ook nog een voorkeursbesluit nemen voor de A67.

Dan het traject A2 Deil–Vught. U hebt vragen gesteld of een mogelijke afsluiting van de A2 voor Rivierenland nou wel handig zou zijn. Ik kan u zeggen dat het versterken van de regionale weginfrastructuur een van de alternatieven is, dus opwaarderen van het onderliggend wegennet. Het idee daarbij is – om u gerust te stellen – niet het afsluiten van op- en afritten van de A2. Die blijven ook in dit alternatief gewoon bestaan. Het idee is wel om de ontsluiting van Rivierenland minder afhankelijk te maken van de A2 door het onderliggende wegennet te verbeteren, bijvoorbeeld door het beter benutten van de brug over de Waal bij Echteld. Dat zou dus juist positief kunnen uitpakken voor Rivierenland. Voor de goede orde zeg ik ter relativering dat het hier gaat om een van de zes alternatieven die we in de verkenning gaan onderzoeken. Maar ook in die ene variant is er dus geen sprake van echt afsluiten. We gaan dus zien wat er uiteindelijk komt bovendien uit die zes alternatieven.

Ben ik bereid om een MIRT-verkenning te starten naar de ontbrekende schakel A8/A9? Dat is een provinciale wegverbinding. Onder leiding van de provincie Noord-Holland wordt onderzocht of de aanleg daarvan haalbaar is. Recentelijk heeft gedeputeerde staten van Noord-Holland een voorkeursbesluit genomen, dat middels een provinciaal inpassingsplan verder zal worden uitgewerkt. Een MIRT-verkenning van onze kant is hierbij dus niet aan de orde.

Is de Minister bereid de aansluiting A12/N11 mee te nemen in de A12 tussen Gouda en Utrecht? We gaan binnenkort aan de slag op de A12 Gouda–Utrecht, inclusief de aansluiting met de N11. Het traject komt in de NMCA in alle scenario's als knelpunt naar voren. De A12 wordt ook genoemd in het regeerakkoord. Er is geld voor beschikbaar, dus we gaan er zeker mee aan de slag.

Is het starten met een aansluiting en een bredere A12 alvast mogelijk, ook in het project ViA15? Dat kan niet. De verbreding van de A12 zit in het tracébesluit van de A12/A15 Ressen–Oudbroeken, ook wel ViA15.

Daarnaast maakt het doortrekken van de A15 deel uit van hetzelfde tracébesluit. Het tracébesluit van dit project is in maart 2017 al vastgesteld. Als we dat nu zouden openbreken, gaat dat tot heel veel vertraging en extra kosten leiden.

Wanneer start de doortrekking van de A15? U zegt dat u de schop nog deze periode de grond in wilt hebben. Nou, dat vind ik een heel mooi streven. Zoals in de MIRT-brief is aangegeven, start de realisatie volgens planning in 2020. Dat komt door de vertraging door de prejudiciële vragen die de Raad van State heeft gesteld aan het Europese Hof van Justitie over het PAS, het Programma Aanpak Stikstof. We denken dat we daar een heel goede systematiek voor hebben in het PAS, dus hebben we het aangedurfd om onlangs – uit mijn hoofd op 15 juni – toch de aanbesteding van de ViA15 te starten, zodat we snel doorkunnen met de realisatie van die ontbrekende schakel. Samen met de regio wil ik heel graag vaart houden in dit project.

Wanneer beginnen we met de verbreding van de A27, die in het regeerakkoord staat? Op drie trajecten op de A27 hebben we plannen. Op dit moment zijn er werkzaamheden op de A27 tussen Utrecht en het knooppunt Eemnes. Over de Ring Utrecht hebben we het ook al gehad. Daarnaast loopt de planstudie voor het traject A27 Houten–Hooipolder, dat daarna weer aan de beurt is.

Zou de Minister een langetermijnvisie voor de rivieren willen opstellen, waar ook de binnenvaart een goede plek in krijgt? Ik denk dat ik het antwoord daarop eigenlijk al heb gegeven. Misschien zit dat een beetje verstopt, omdat het in het algemeen overleg Water aan de orde komt, maar ik heb het omgezet in een integraal riviermanagement, juist om de binnenvaart ook aan tafel te hebben bij de integrale afweging. Ik vind dat de gebruiker van de rivier, dus de scheepvaart/binnenvaart, zeker daarbij betrokken moet zijn.

De laatste vraag: waarom wordt bagger uit de vaargeul Holwerd–Ameland niet verder weg gestort? Baggeren in de Waddenzee en het storten van baggerspecie zijn aan strikte voorwaarden gebonden, omdat het beheerplan Waddenzee een Natura 2000-beheerplan betreft. Baggerspecie mag alleen in verspreidingslocaties worden gestort. Ook mogen er slechts beperkte hoeveelheden baggerspecie aan de Waddenzee worden onttrokken. Daarnaast zal bij storten in de Noordzee, door de stroming veel baggerspecie alsnog weer in de Waddenzee terugvloeien. Dat is dan ook weer kostbaar en tijdrovend. Het is dus ingewikkeld: je mag er maar weinig weghalen en je mag het maar in bepaalde gebieden terugstorten. In die zin is het veel ingewikkelder dan baggerwerkzaamheden op allerlei andere plekken, maar we proberen het echt zo optimaal mogelijk te doen. Dat was het van mijn kant, voorzitter. Ik weet niet of er nog vragen voor de Staatssecretaris waren.

De voorzitter:

De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. De heer Dijkstra had nog een vraag gesteld over de app en de investeringen in MaaS, Mobility as a Service. Laat ik een misverstand uit de weg ruimen: we gaan geen overheidsapp bouwen voor 20 miljoen. Wel gaan lenW en regionale overheden samen een impuls geven aan de ontwikkeling van MaaS. Ik zag daarstraks een berichtje op Twitter voorbij komen. Iemand zei: «Om met het ov op mijn werk te komen, gebruik ik drie verschillende vervoerders per dag, dus twaalf keer mijn kaart tegen zo'n apparaat houden.» Precies daarin willen we graag wat verbetering brengen. Daarom gaan we met zeven regio's op verschillende manieren ervaring opdoen met MaaS, Mobility as a Service. Dus: multimodaal plannen, alle soorten vervoer die je op je reis nodig hebt in één app, maar ook het boeken en betalen van de totale reis. Zo'n integratie komt bijna nooit bij één partij vandaan. Er zijn dan te veel overheadkosten of het is te veel moeite voor die ene partij. Het gaat er dus echt om, al die partijen samen te brengen. Er is een aanbesteding gestart om de marktpartijen de mogelijkheid te bieden een pilot uit te voeren. De bedoeling is echt dat ze het daarna zelf kunnen. Er zijn zo'n 250 marktpartijen die interesse hebben getoond. We hebben ook goed gekeken dat niet elke regio dezelfde pilot uitvoert. Per regio ligt de nadruk op een ander leerdoel, zou je kunnen zeggen: duurzaamheid, grensregio, krimpgebied, mindervaliden en integratie met het doelgroepenvervoer. Door zowel lenW als de regionale partners is dat bedrag van 20 miljoen hiervoor gereserveerd. Dit is dus nadrukkelijk ook op wens van de regio.

De heer Dijkstra en mevrouw Van der Graaf hadden een vraag over de Rail Terminal Gelderland. Ik ben in overleg met de provincie Gelderland over de vraag wat er nog nodig is om die railterminal ook echt te realiseren. Dat doe ik ook bij al die elementen die we goed met elkaar bespreken in

de context van «meer via het spoorgoederenvervoer». Mijn verwachting is dat we in het MIRT-overleg van komend najaar een heel eind zouden kunnen zijn. Met een extra overslagpunt in Valburg kunnen goederen van de weg naar de Betuweroute. Dat is een breed gedeelde wens. We kijken hier dus constructief naar, maar er blijven natuurlijk altijd zaken die je goed met elkaar moet doornemen, inclusief de financiële.

Dan het upgraden van de spoorlijn Gent–Terneuzen voor personenreinen, een vraag van volgens mij de heer Von Martels. North Sea Port doet een onderzoek naar een spoorverbinding tussen Gent–Terneuzen voor zowel goederen- als personenvervoer. Dit onderzoek naar aan de ene kant de problematiek en aan de andere kant de oplossingen die je zou kunnen kiezen voor die problematiek, heeft een Europese subsidie gekregen. Dat hebben we ook ondersteund. De studie loopt en is in 2019 afgerond. Op basis van wat ik nu weet, zou een volledige extra spoorverbinding aan de oostzijde van het kanaal niet noodzakelijk zijn, maar we wachten de studie natuurlijk af. Het is dan wel belangrijk dat we het met elkaar op een goede manier, in de context van het MIRT, op de geëigende momenten bespreken. Maar die studie loopt dus en die hebben we ook ondersteund. We wachten de uitkomsten daarvan af.

Als het goed is, voorzitter, waren dat de vragen van de heer Dijkstra.

De voorzitter:

Prima. Dan komen we bij de tweede termijn. In de eerste termijn had u een enorme spreektijd. Normaal gesproken deel ik die als voorzitter gemakshalve door twee, maar dat ga ik nu niet doen, want dan halen we echt de eindtijd niet. Dat kan gewoon niet; het kan echt niet. U zit al vanaf 12.00 uur te vergaderen. We doen dus een tweede termijn van twee minuten. Ik betracht heus wel een beetje coulance, want ik heb teruggekoppeld gekregen dat een aantal van u met twee minuten wel heel krap in de tijd zou zitten. Toch doe ik een beroep op u om het waar mogelijk tot twee minuten te beperken, zodat beide bewindspersonen nog kunnen antwoorden en we ook gewoon keurig om 18.00 uur kunnen eindigen. Ik begin met de PVV, de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga het kort houden. Vandaag waren er een aantal positieve dingen en een aantal dingen waar ik niet zo blij van word.

Om kort terug te komen op het MIRT: ik denk niet dat we het vandaag eens gaan worden, maar we vinden het jammer dat de Minister aangeeft niet over haar graf te willen regeren. Dat begrijp ik, maar we hebben het MIRT al eens eerder met twee jaar verlengd. Dat was dan eigenlijk ook wel over het graf heen regeren.

Voorzitter. We zijn blij dat er mogelijk 25% van het aantal spitsstroken bij zal komen. «Indien mogelijk»; dat laten we dan maar even.

De opmerking over de onderhoudsgelden, die verdubbeling van het budget, is mooi, maar dat zegt natuurlijk helemaal niets over de kwaliteit van het onderhoud. Het is mooi dat we het verdubbelen, maar dat was eigenlijk geen antwoord op de vraag of we het nu op orde hebben. Als het gewoon structureel te weinig is, verandert daar niets aan door het budget te verdubbelen.

De N35/N36 en de NMCA: dat is een beetje een kip-eiverhaal. Als we alleen naar de NMCA-knelpunten kijken en de regio's daardoor niet verder ontwikkelen, dan blijf je een beetje op hetzelfde punt en blijft het geld in dezelfde knelpunten gestopt worden, maar daar komen we ongetwijfeld op terug.

Ik ben blij met de integrale aanpak om de binnenvaart aan tafel te krijgen, vooral wat het programma Ruimte voor de Rivier betreft, waar wij op zich niet heel enthousiast van worden. Juist bij de modal shift in combinatie met de binnenvaart zien we dat Ruimte voor de Rivier af en toe juist

negatieve effecten heeft voor de binnenvaart, maar we zijn in ieder geval blij dat zij nu aan tafel zitten.

Wij denken dat de ambities voor elektrisch vervoer wel degelijk gevolgen hebben voor het onderhoud van onze infrastructuur. Het zijn zware voertuigen, zowel voor het vrachtvervoer als voor het personenvervoer. Heel kort nog één ding, voorzitter. Dat lukt nog. Ik ben nog niet helemaal gerustgesteld over de verdeling van het geld. Ik zou eigenlijk toch wel graag een lijstje zien van de verdeling van gelden, de geprioriteerde wegen et cetera, en dan met name de splitsing tussen oud geld en nieuw geld. Ik heb niet echt een beeld van hoe die verdeling er nu uitziet voor de komende periode.

Voorzitter, om dit alles toch een beetje te bekrachtigen, vraag ik bij dezen alvast een VAO aan.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dat is genoteerd. Na afloop vraag ik nog even of dat nodig is, want wellicht brengt de beantwoording van de bewindslieden u ertoe om dat helemaal niet meer te doen.

De heer Sienot, D66. Ook u krijgt twee minuten.

De heer **Sienot** (D66):

Allereerst bedankt voor de antwoorden. We hebben veel gehoord waar we optimistisch van worden. Het is ook goed om te horen dat de SGP eigenlijk tot dezelfde oproep kwam als D66 over de bereikbaarheid van Utrecht in het programma UNed. Als twee partijen die normaalgesproken zo van mening verschillen tot dezelfde oplossing komen, dan moet dat welhaast de redelijke weg zijn.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat heb ik de afgelopen maanden nog niet gemerkt. Dat we het niet eens zijn dus, hè?

De heer **Sienot** (D66):

Nou ja, laten we die weg dan voortzetten!

We spreken de wens uit dat de nieuwe term «preverkenning» – dan heb ik het dus over UNed – die niet bekend is in de MIRT-spelregels, echt leidt tot het opknippen en faseren van de visie in concrete projecten. It takes two to tango, zou ik willen zeggen.

We waarderen dat de MIRT-systematiek duurzamer en toekomstbestendiger is sinds 2016. We moedigen de pogingen aan om de fiets en het ov nog beter mee te nemen. We vinden het verder belangrijk dat mensen lekker kunnen doorrijden, maar ook dat omwonenden van een snelweg lekker kunnen doorleven. Daarom volgen wij kritisch dat er aandacht blijft voor luchtkwaliteit en geluidsmetingen. We waarderen het dat Rijkswaterstaat in gesprek blijft met omwonenden wanneer er zorgen zijn en waar mogelijk zoekt naar oplossingen.

Ik sluit me aan bij de vorige spreker wat betreft het VAO. Ik zou me graag op de lijst willen laten zetten. Dat scheelt weer mailtjes, dus bij dezen. Ik ben benieuwd naar de antwoorden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Prima. Dan gaan we naar de heer Von Martels, CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor de beantwoording. Ik moet zeggen dat ik deze opzet van eerst alle Kamerleden antwoord geven, wat minder dynamisch vond. Ik vind het prettiger als het

voortaan per blokje gaat. Ik denk dat dat iets meer dynamiek geeft in de discussie, maar dat geheel terzijde.

De voorzitter:

Dat nemen we mee in de evaluatie. Gaat u vooral verder.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, we nemen dat mee in de evaluatie. Ik hoop dat ik nog steeds twee minuten heb.

Ik begin dan toch maar waar ik was gebleven, in dit geval bij de Staatssecretaris. Mijn collega Mustafa Amhaouch is de woordvoerder spoor. Ik ben blij dat de Staatssecretaris vandaag heel wat lijntjes heeft getrokken en dat de internationale spoorverbindingen in de toekomst meer kansen gaan krijgen. Toch wil ik ook de wat kortere internationale lijnen nog even noemen, bijvoorbeeld Münster–Enschede. Hoe kunnen we er nou voor zorgen dat dit soort treinverbindingen ook wat meer kans krijgen, dat de frequentie kan worden verhoogd en dat elektrificatie misschien in beeld komt? Dat zou heel mooi zijn.

Aan het ov bij Schiphol was ik net niet toegekomen, maar de bereikbaarheid van Schiphol staat zwaar onder druk. Mensen dreigen soms letterlijk van de perrons te vallen. In 2015 werd plotseling 500 miljoen euro beschikbaar gesteld door het Ministerie van IenW aan NS, ProRail, Schiphol en de Vervoerregio Amsterdam. Vorig jaar is echter duidelijk geworden dat de destijds bedachte oplossing niet robuust genoeg is. Er blijkt veel meer geld nodig voor de hele opgave Schiphol. Daarom heeft het Rijk besloten om het MIRT-onderzoek terug te brengen naar de verkenningsfase. Dat betekent dat er nog altijd geen doorbraak is naar een structurele oplossing. We dachten met een fors bedrag snel maatregelen te kunnen nemen. Nu dreigt dat geld opgemaakt te worden aan een aantal noodingrepen als snellere roltrappen en verbrede trappen, terwijl dat de zaak niet echt gaat oplossen. Welk deel van die 500 miljoen is naar Schiphol Plaza gegaan? Wat is de stand van zaken?

Tot slot kom ik nog even terug bij de Minister. Het Waterschap Scheldestromen in Zeeland moet inderdaad 4.000 kilometer voor zijn rekening nemen en de provincie 400. Die verhoudingen zijn in andere delen van het land totaal anders. Je zou zeggen: gelijke monniken, gelijke kappen.

Helaas is daarvan hier geen sprake.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Ik zou amen kunnen zeggen op alles wat D66 heeft gezegd, zo erg zijn we het eens. Nee, dat is maar een grapje. Ik sluit me een beetje aan bij wat de heer Van Aalst van de PVV zei: dank voor alle antwoorden; van sommige word je blij en bij sommige zou je het graag net wat anders hebben. Maar volgens mij moet ik geen herhaling van zetten gaan doen en alles nog weer een keer naar boven halen.

Waar ik in ieder geval heel blij van word, is dat de Minister aangeeft dat er ook volop ingezet wordt op scheepvaart. Het doet ons echt goed dat ook de binnenvaart volop een plek krijgt in de term «integraal riviermanagement», dus dank daarvoor.

De voorzitter:

Wacht even. De heer Sienot wil u interrumperen.

De heer Sienot (D66):

Ik wil dat er geen misverstanden ontstaan. Datgene wat de heer Stofffer zei over dat hij ook heel gelukkig wordt van wat de PVV zei, delen we dan weer niet. Dat dat helder is voor de notulen!

De heer **Stofffer** (SGP):

Ik zal daar verder niet op ingaan, voorzitter. Dat doen we straks off the record.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw bijdrage.

De heer **Stofffer** (SGP):

Goed, dan de A1/A30. Het gaat ons er uiteraard veel meer om dat dat knooppunt er volop komt dan wat voor naam het uiteindelijk krijgt, maar ik heb het verzoek in ieder geval neergelegd. Wat ons betreft is het prima dat we in het najaar worden geïnformeerd over de voortgang en dat op dat moment ook de uitkomsten van de MIRT-verkenning en dergelijke richting ons komen.

Ik had nog één vraag openstaan. Misschien heb ik net niet helemaal de goede vraag gesteld, maar dat ging over de A28. U gaf mij antwoord over knooppunt Hoevelaken, maar het antwoord is uiteindelijk gekomen. Toen u mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie antwoord gaf over het stuk tussen Amersfoort en Zwolle, dacht ik: dat was eigenlijk mijn vraag. Dank dus voor het antwoord dat toch kwam.

Voor de rest laten wij ons graag op de lijst zetten voor het VAO.

Ik zou mijn tweede termijn hierbij willen afronden. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan toch even een huishoudelijke mededeling: zodra dat VAO is aangevraagd – dat lijkt het geval te worden, want u bevestigt allen de wens daartoe – moet u zichzelf ervoor inschrijven. U kunt niet volstaan met een enkele aankondiging nu.

We gaan gauw door naar mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ben ik echt blij met de toezegging dat er in de reactie op de Rli ook wordt gekeken naar de onderliggende methodieken binnen het MIRT, de verdeling van gelden en ons mobiliteitsbeleid, zeker nu net, om 16.00 uur, de nieuwe Klimaatwet is gepresenteerd. Daarmee zijn de ambities rond klimaat, «klimaatneutraal in 2050», nu nog steviger verankerd. Ik zie dus echt uit naar de brief en hoop daar dan weer een goed debat over te voeren.

Ik hoor de politieke wil in de toezeggingen over het meer in lijn brengen van de bouwopgave en de infraopgave. Er vinden gesprekken plaats. Ik mis een beetje wat dat betekent voor concrete regelgeving en inbedding in de MIRT-systematiek. Dat zou ik nog heel graag op schrift krijgen van welke bewindspersoon ook die zich aangesproken voelt.

Ik had een opmerking gemaakt over de zorgen over een nieuwe boeggolf, ook gezien mijn eerdere werk als begrotingsrapporteur voor de commissie. We hebben nu die 542,5 miljoen. Wat wordt daarvan nou al in 2018 besteed? Hoe zorgen we ervoor dat we niet weer een nieuwe boeggolf opbouwen? Daar heb ik niet echt een antwoord op gekregen. Ik had nog een vraag over de UNed-preverkenning, waarover net wat discussie was. Wat betekent dat nou heel concreet? Betekent het dat Utrecht kan rekenen op een startbeslissing in het najaar? Hoe zit dat? Tot slot zijn er door beide bewindspersonen wat dingen gezegd over vracht en over de noodzaak van een modal shift in het vrachtvervoer. Allebei de bewindspersonen geven aan dat ze daar veel aan willen doen. Kan er een geïntegreerd plan komen hoe we het van de weg op het spoor en het water krijgen, zodat het bij elkaar komt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Dijkstra, VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank voor de beantwoording. Een aantal dingen gaan inderdaad heel goed en een aantal dingen willen we graag verder helpen. Ik denk dat we niet te veel plannen... Die plannen kosten ook een hoop geld allemaal. Het is ook allemaal nodig, maar we willen ook gewoon aanpakken. We willen ook gewoon dat die dingen gaan gebeuren.

Ik ben blij met de goederencorridor en de truckparkings. Dat zijn relatief simpele dingen die we kunnen realiseren. Ook ben ik blij met de start van de doortrekking van de A15.

Een aantal dingen willen we echt verder brengen, bijvoorbeeld de Rijnbrug. Dat is de FoodValley-Zuid, zeg maar, maar ook -Noord, de A1/A30, en ook de N11. Dat zijn dingen waarbij je verder wilt kijken. Als de regio steeds meer financiering aanbiedt en driekwart is er, dan ben ik wel benieuwd of zo'n traject op een gegeven moment gestart kan worden. Ik heb begrepen dat de A1/A30 iets van 50 miljoen kost. Als de buidel wordt getrokken door de provincie, kom je al snel aan de helft of driekwart.

Het gaat dus om de goede besteding van centen en dat we de juiste trajecten aanpakken. We doen heel veel. De Minister en de Staatssecretaris begonnen met het opsommen van die hele lijsten. Daar ben ik heel blij mee. Ik vraag me af of we dat niet meer kenbaar moeten maken met infographics en dergelijke – u bent daar ook goed in – zodat men weet waar we aan werken en wanneer dat ongeveer effect gaat hebben voor de mensen. Want de mensen snakken daarnaar. Ze snakken gewoon naar dat doorrijden. Dan begrijpen ze ook dat we niet voldoende geld hebben, maar dat we doen wat we kunnen doen.

In de eerste termijn had ik verzuimd het spoor te noemen, maar ik hoop inderdaad dat we in het najaar verder kunnen komen met de cofinanciering en besluitvorming voor de lijnen die genoemd zijn: Sneek–Leeuwarden, Zwolle–Enschede en de Valleilijn, maar ook het onderzoek naar Hamont–Weert, de IJssellijn en Venray–Nijmegen. Vergeet daarbij ook niet de ICE-verbinding, die vanaf de Randstad via Arnhem naar Duitsland gaat.

Het is een ingewikkelde puzzel, maar ik denk dat we goed bezig zijn, gezien de middelen die we hebben. Laten we ook zorgen dat die euro echt zo veel mogelijk terechtkomt bij de kerntaak die we met elkaar hebben.

De voorzitter:

Prima. Voordat we naar de tweede termijn van de bewindslieden gaan, schors ik voor vijf minuten. Om 16.30 uur gaan we verder met de beantwoording door beide bewindspersonen.

De vergadering wordt van 16.25 uur tot 16.33 uur geschorst.

De voorzitter:

Collega's, het is al half vijf geweest. Dat betekent dat de vergadering weer is begonnen. Ik verzoek de collega's, voor zover aanwezig, dus om plaats te nemen. De gasten verzoek ik plaats te nemen op de publieke tribune of de zaal te verlaten. In ieder geval moeten we allemaal onze monden weer houden, want we gaan luisteren naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ter beantwoording van de vragen die aan haar zijn gesteld. Daarna luisteren we naar de Staatssecretaris.

Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er liggen niet veel open vragen meer, dus ik denk dat we er makkelijk doorheen kunnen gaan.

De heer Van Aalst zei dat een verdubbeling van het budget voor het onderhoud nog geen garantie is dat het dan ook voldoende en op orde is. Ik kan hem verzekeren dat de mensen bij Rijkswaterstaat er dermate serieus mee omgaan dat we echt denken het hiermee aan te kunnen. Als dat niet zo is, zullen ze echt bij mij aan de bel trekken als er nog meer geld of iets nodig zou zijn. Dan kom ik toch weer even terug bij waarmee we begonnen: het probleem zit op de langere termijn misschien nog wel meer in de beschikbare capaciteit van mensen dan in het geld. Dat is overigens niet alleen bij ons, maar ook bij de bouwers. Je ziet ook bij de regionale collega's dat het gewoon heel moeilijk is om op de lange termijn aan voldoende mensen te komen om het ook allemaal daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen.

Over de verdeling tussen oud geld en nieuw geld heeft ook mevrouw Kröger vragen gesteld. De heer Dijkstra vroeg of ik dat mooi inzichtelijk kan maken. We vinden het allebei eigenlijk wel een heel goed idee om dit gewoon eens op de kaart inzichtelijk te maken. We hebben het natuurlijk al wel uitgesplitst op regio, maar wij stellen voor om dit in aanloop naar het volgende MIRT wat te vergemakkelijken voor u en het bij elkaar te leggen in één kaart, waarop je kunt zien wat er gebeurt voor weg, water en spoor. We zeiden net al dat we daar wellicht – maar dan wordt het bijna een soort Monopoly – de huisjes van BZK ook op kunnen vermelden, dus de woningbouwplannen. Ik denk dat dat een heel aardig overzicht kan geven. Ik vind dat dus een goed idee. We gaan ermee aan de gang om het voor het volgende MIRT voor u inzichtelijk te maken. We hebben natuurlijk wel even wat tijd nodig om het allemaal te verwerken.

De heer Sienot had een doorleefde inbreng, als ik het zo even mag samenvatten. U gaf voortdurend aan dat er niet alleen doorgereden, maar ook door geleefd moest worden. U kunt ervan verzekerd zijn dat we daar natuurlijk ook goed naar kijken, want daar is de integraliteit juist voor bedoeld.

De heer Von Martels legde nog een keer de vinger bij de bijzondere situatie in Zeeland, waar het waterschap wegen in beheer en onderhoud heeft. Dat is dan maar weer een extra reden om te zeggen dat iedere regio toch weer anders is, waardoor je niet met percentages in cofinanciering of wat dan ook kunt gaan werken, omdat het altijd maatwerk is. Je moet altijd kijken hoe de mobiliteit in een regio eruitziet en wat de partners zelf kunnen en willen inbrengen.

Ik denk dat we al het een en ander hebben gezegd over het mobiliteitsfonds. De Staatssecretaris en ik zijn daarover in goed overleg met de regio's. We vragen overigens niet alleen de regio's, maar ook externe deskundigen. We spreken niet alleen met een Rli, maar ook met een PBL en met mensen van universiteiten om met ons mee te denken. Eenieder die daar goede ideeën over heeft, is bij ons welkom. We willen er met elkaar een optimaal systeem van maken.

Er zijn verschillende N-wegen naar voren gebracht. Daarbij is de afweging altijd: als het niet hoog scoort in de nationale knelpunten van de NMCA, dan komt het er misschien wel nooit van. Daarvan kan ik zeggen dat provincies altijd het gesprek met ons kunnen aangaan om zo'n N-weg eventueel van ons over te nemen. Sommige provincies hebben natuurlijk wat meer financiële middelen dan andere, maar goed. In mijn tijd als gedeputeerde hebben we de N69 met de problematiek bij Valkenswaard overgenomen van het Rijk, omdat wij dachten: dit gaat te lang duren. Dergelijke opties zijn natuurlijk altijd het overwegen waard. De regio kan desgewenst altijd het gesprek daarover met ons aangaan.

Over de infographics heb ik het net al gehad. Het lijkt ons een spannend idee om daarmee aan de slag te gaan.

Volgens mij was ik er dan doorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen die aan haar zijn gesteld.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Sienot en mevrouw Kröger vroegen allebei naar de preverkenning. Dat is inderdaad een nieuwe term, maar ook weer niet zo nieuw dat hij niet ook al is gebruikt in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ook daar hebben we op een gegeven moment gebruikgemaakt van een preverkenning om met elkaar een wat meer gedeeld beeld te krijgen van scope, fasering, de mogelijkheden tot opknippen en dergelijke. Dat brengt een beetje in kaart wat de opties zijn bij de verschillende knoppen waar je aan kunt werken. Inderdaad, it takes two to tango, misschien wel drie, want de woningbouwopgave komt er ook nog bij kijken. We gaan hard aan de slag samen met Utrecht. De vraag was of we in het najaar klaar zijn. Geen garantie, maar we gaan er hard mee aan de slag en we koersen op het najaar. Wat dat betreft komt dat overeen met de ambitie die ik de heer Sienot en mevrouw Kröger hoor uitspreken.

Meneer Von Martels vroeg naar Münster–Enschede. Die trein rijdt op dit moment naar behoren. Er zijn op dit moment niet echt aanpassingen voorzien, maar hij vroeg specifiek naar elektrificatie. Die vraag ligt op dit moment niet echt bij ons, maar als hij komt, zullen we er natuurlijk naar kijken. De vraag is mij op dit moment echter nog niet bekend. De regio doet onderzoek om de ov-chipkaart te kunnen gebruiken tot het eerstvolgende station in Duitsland. Dat zijn ook van die punten waar je het gebruik kunt vergemakkelijken. Ik ondersteun dat natuurlijk van harte.

De heer Von Martels greep naar de interruptiemicrofoon, dus ik dacht: misschien wilt u hierop ingrijpen. Ik heb namelijk ook nog een antwoord op een aantal vragen die u stelde over de ov-verbindingen rondom Schiphol. De bereikbaarheid staat daar inderdaad onder druk. U had het over 500 miljoen van het Rijk, maar er is 250 miljoen van het Rijk en dus geen 500 miljoen. Dat is nog niet uitgegeven, juist omdat we net als de heer Von Martels zien dat er problemen zijn die je echt op de korte termijn moet oplossen. Maar er is ook echt een langetermijnprobleem. Dat past niet binnen dat budget van 250 miljoen, dus daar zullen we met elkaar echt goed over moeten nadenken. Ik denk dat het mobiliteitsfonds een belangrijke rol zal spelen om daar een oplossing voor te vinden.

De voorzitter:

Bent u klaar met dit punt?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja.

De voorzitter:

Dan gaan we naar een interruptie van de heer Dijkstra. Of had u een vervolgvraag, meneer Von Martels? U was aan de beurt, dus stelt u dan nog even uw vervolgvraag.

De heer Von Martels (CDA):

De Staatssecretaris zegt dat we er hard mee aan de slag moeten en dat we erover moeten nadenken. Met wie gaat u praten? In welk tijdsbestek moet ik dit allemaal zien?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De MIRT-verkenning naar de multimodale knoop Schiphol bespreken we met Schiphol, de Vervoerregio Amsterdam, ProRail, NS, Haarlemmermeer en natuurlijk IenW. Wij hebben als doel een goede oplossing te vinden voor de problematiek op de knoop op middellange termijn. Dat is echt een

uitdaging, want die tunnel is uit 1985. Ik zei daar straks ook al iets over. We proberen een gedeeld beeld te hebben in het eerste kwartaal van 2019, maar het is, nogmaals, echt een complexe problematiek. Daarnaast is er een MIRT-onderzoek Zuidwest. Daar wordt echt gekeken naar een oplossing voor de bereikbaarheid van Schiphol op de lange termijn, met dezelfde partijen. Maar dan heb je het echt over 2030, 2035. Er zijn daar dus twee trajecten.

De voorzitter:

Nee, meneer Von Martels, u heeft nu een interruptie en een vervolgvraag gehad.

De heer Von Martels (CDA):

Heb ik een vervolgvraag gehad? Nee toch?

De voorzitter:

Ja, u heeft net twee vragen gesteld. Ik ga nou toch eerst even naar de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als het gaat om openbaar vervoer... Ik noemde het ook bewust «openbaar vervoer», want we zien de wensen en ook de enorme opgave. Amsterdam heeft hier laatst gezegd «nou, dan doen we 350 miljoen», maar de wens is tien keer zo groot. Ik heb voor Utrecht een korte termijn gezien, maar ook een lange termijn. Dat is een gigantisch bedrag, oplopend tot ik geloof 4 miljard. Het is een belangrijke opgave, maar dat soort bedragen hebben we niet. U geeft tussen neus en lippen een preverkenning weg. Wat voor gevolgen heeft dat? Twee: hoe voorkomen we nou dat we ons blindstaren op al die dingen die vastzitten aan rails? De beste trein rijdt op zolder. Die rijdt altijd op tijd. Die andere zijn toch weinig flexibel. We zien ook bussen. De FlixBus van Den Haag naar Brussel kost € 9 en naar Parijs het dubbele, € 18. Dat duurt misschien iets langer dan de trein, maar hoe kan een ov dat vastzit ... Je moet echt naar dat modernere verhaal toe en niet alleen kijken naar bielzen met metaal erop en een zware trein, want dat is volgens mij een beetje eindig in de toekomst.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is een uitgebreide vraag, maar ik begin met het einde. Inderdaad is het budget eindig. We zullen steeds scherp moeten kijken wat we binnen deze periode kunnen doen met het budget dat we nu hebben. Hoe krijgen we zo veel mogelijk openbaar vervoer voor onze euro? Wat bereikbaarheid betreft gaat voor mij geen enkele modaliteit voor de andere. Ik vind het overigens ook heel belangrijk dat er flexibiliteit is in het gebruik van de verschillende modaliteiten. Dat past helemaal in de toekomstige manier waarop we in het mobiliteitsfonds willen omgaan met het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten in Nederland. Totdat we met het mobiliteitsfonds aan de gang gaan hebben we aparte budgetten, verdeeld over de verschillende modaliteiten. Dan is het logisch dat ik kijk hoe ik het spoorbudget ga besteden. Ook daar gaan de vragen ver over het beschikbare budget heen, maar in het regeerakkoord hebben we wel een aantal heel duidelijke ankers geslagen. Een betere bereikbaarheid van Utrecht Science Park is er daar een van, net als het robuust maken van Utrecht Centraal. De bereikbaarheid van Schiphol is er ook een. Zo heeft het regeerakkoord een aantal haken gegeven. Ook de internationale treinverbindingen zijn heel belangrijk, net als het goed op orde houden van beheer, onderhoud en vervanging. Morgen spreken we nog uitgebreid over ERMTS. Dat zijn allemaal vragen die groter zijn dan het budget dat we nu hebben, maar we doen ons best om er zo veel mogelijk van te maken.

Wat is dan een preverkenning? Dat is eigenlijk het stadium waarin je zegt: binnen die hele grote vraag die er ligt – die snap ik ook vanuit de opgave die er gewoon is – gaan we met elkaar kijken of er elementen zijn die concreet zouden passen binnen het budget dat we deze periode hebben. Ik wil ook weten dat de stukken waarin we investeren wel passen in het grotere plaatje, zodat je weet dat wat je op de korte termijn kunt doen ook toekomstvast is. Daarom is het van belang om een integraal verhaal te hebben en daar vervolgens in een preverkenning stukken uit te halen waarvan je zegt dat het robuuste investeringen zijn met het oog op de toekomst en ook behapbare investeringen binnen de huidige financiële middelen die we hebben. Dat gesprek gaan we met elkaar aan. We koersen op het najaar, dan kijken we hoever we zijn.

De voorzitter:

Daarmee is de vraag van de heer Dijkstra beantwoord, tenzij hij nog een vervolgvraag heeft. Dat is niet het geval. Dan kom ik bij de heer Von Martels die wellicht een aanvullende interruptie heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel dat u mij die mogelijkheid gunt. Even over mijn vraag over ov en Schiphol. Ik zat er 250 miljoen naast; verkeerde bron waarschijnlijk. Maar hoeveel is van die 250 miljoen al besteed en wat blijft er dus nog over?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Daar is nul van besteed en blijft dus nog 250 miljoen over.

De voorzitter:

Daarmee is deze vraag afgerond, begrijp ik. Was u al klaar met de beantwoording, mevrouw de Staatssecretaris? Of zijn er nog restanten?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger heeft ook een vraag over de preverkenning gesteld. Daar heb ik net op geantwoord. Ze heeft ook gevraagd naar goederen. In het programma Goederencorridors werk ik heel goed samen met de Minister. Over alle modaliteiten heen rapporteren we daarover aan de Kamer, ook in de recente brief weer.

Volgens mij heb ik daarmee de vragen beantwoord. De heer Dijkstra heeft nog gevraagd of we in het najaar terugkomen op een aantal decentrale lijnen. Ja, ook daar koersen we op het najaar. In sommige gevallen koersen we op het voorjaar; de heer Jetten heeft daar een mooie onderverdeling in gemaakt. Korthedshalve zeg ik dat dat ongeveer onze planning is.

De voorzitter:

Ten slotte nog mevrouw Kröger met een aanvullende interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik weet niet meer door wie, maar het idee werd geopperd van een kaart met daarop heel duidelijk waaraan geld uitgegeven wordt et cetera. De vraag ging volgens mij specifiek over die 542,5 miljoen die nu uit de pot van 2 miljard in de suppletoire begroting wordt toegevoegd. Waar wordt dat precies aan uitgegeven? Het is duidelijk dat 287,6 miljoen wordt uitgegeven aan het hoofdwegennet en 212,3 aan de spoorwegen, maar aan welke projecten precies? Die vraag zouden we heel graag nog beantwoord zien, en tevens wat daarvan al in 2018 gerealiseerd wordt – nogmaals, om te voorkomen dat we weer in de boeggolfproblematiek terechtkomen.

De voorzitter:

Kan de Staatssecretaris pogen te antwoorden?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We hebben niet een apart potje van 2 miljard en een apart potje «rest van het geld». We nemen beslissingen. Dat doen we met elkaar in het MIRT-overleg in het najaar. Daarover rapporteren we ook aan de Kamer. In de systematiek heb je een verschil tussen het moment waarop je een verkenning start – dan hebben we zicht op 75% van de financiering en dat betekent dat je er rekening mee houdt dat je minder vrije ruimte overhebt – en het moment waarop de startbeslissing echt wordt getekend. Er is ook nog zoiets als reserveringen. Dan is er het moment dat de schop in de grond gaat. Dus de kasuitgaven volgen een ander ritme dan de beleidsmatige vastlegging van de uitgaven. Ik ben op zoek naar wat mevrouw Kröger nog meer zou willen weten dan wat we in het najaar keurig aan de Kamer zullen rapporten over alle projecten: waar staan we en wat zijn de nieuwe uitgaven? In het najaar krijgt u dus een volledige update.

De voorzitter:

Is het daarmee afgedaan, of wilt u nog een korte toelichting geven?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het heel fijn dat ik in het najaar een update krijg. Over die 542,5 miljoen zegt de Staatssecretaris eigenlijk: op dit moment is de precieze besteding van dat geld nog niet bekend; dat is pas in het najaar bekend.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De Staatssecretaris zegt: er zijn twee momenten waarop we u regulier informeren over hoe we omgaan met het vastleggen van de middelen. Allereerst krijgt u bij de begroting alles netjes uitgedeeld. Daarna, bij het MIRT in het najaar, is er ook nog een moment waarop op projectbasis wordt toegelicht wat de fase is van de verschillende projecten. Mevrouw Kröger vraagt naar «uitgegeven», maar vastleggen is iets anders. Daarom hebben we keurig een begrotingsbehandeling en het MIRT in het najaar. Daar geven we u alle informatie. Als u dan nog vragen heeft, zijn we nog ruim in de gelegenheid om die te beantwoorden.

De voorzitter:

Dus de informatie komt, maar dat is geen aparte toezegging. Dat is in het kader van de reguliere informatievoorziening in het kader van het MIRT. We zijn aan het eind gekomen van dit algemeen overleg. Voor ik u allen hartelijk dank voor uw bijdragen neem ik u even mee in de diverse toezeggingen die zijn gedaan. Ik vraag de collega's nauwlettend te luisteren maar zeker ook de bewindspersonen, want die moeten ermee aan de slag.

De Minister en de Staatssecretaris zullen de Kamer voor het notaoverleg MIRT in het najaar informeren over:

1. mogelijkheden voor het opwaarderen van spitsstroken tot volwaardige rijstroken, waarbij specifiek wordt ingegaan op de A50 en de A58;
2. een nadere reactie op de door Von Martels aangereikte cijfers ten aanzien van regionale cofinanciering en toepassing van criteria;
3. de capaciteit en handhaving van truckparkings waarover de Kamer al voor het zomerreces een eerste inventarisatie ontvangt;
4. besluitvorming over het knooppunt A1–A30 Azelo en Buren en over de zogenoemde Bodegravenboog, die wordt meegenomen in het A12-onderzoek Gouwe–Utrecht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de Bodegravenboog heb ik al aangegeven dat dat niet aan de orde is, omdat dat al eerder bekeken is. Dat klopt dus niet helemaal. Laten we zeggen dat we de laatste stand van zaken van dat soort projecten in ieder geval ...

De voorzitter:
Kunt u dat niet meenemen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik kan er nog een keer op ingaan, als maar niet de suggestie wordt gewekt dat we dat hele proces opnieuw gaan doen, want dat gaan we niet doen. Maar ik kan het nog wel een keer uiteenzetten.

De voorzitter:
Ik kijk even naar de heer Dijkstra of hij het daarmee eens is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik begrijp het antwoord van de Minister. Ik heb zelf niet gepleit voor de Bodegravenboog maar voor de korte verbinding van de N11 naar de A12 richting Den Haag. Dat is wat anders dan de hele fly-over en dergelijke. Ik kan me voorstellen dat dat erg kostbaar en misschien niet zo handig is.

De heer Stoffer (SGP):
Het kwam van mij. De Minister heeft geantwoord zoals ze zojuist deed. In die zin is die toezegging inderdaad niet gedaan, dat klopt.

De voorzitter:
Prima. U weet allen exact hoe het zit.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik ga daarover informeren.

De voorzitter:
Ik ga verder. De Minister en de Staatssecretaris zullen de Kamer voor het notaoverleg MIRT in het najaar informeren over:

5. de wijze waarop wordt omgegaan met de aanbevelingen van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur;
6. de preverkenning binnen het programma UNed;
7. de verdeling van de extra regeerakkoordmiddelen over de verschillende projecten door middel van een inzichtelijke infographic.

Hiermee zijn we aan het eind gekomen van dit algemeen overleg. Er is een VAO aangevraagd. Ik vraag de heer Van Aalst nog even of hij dat wil doorzetten. Dat wil hij. Wilt u nog toelichten waar het over gaat? Nee. Maar ik vraag het met een reden, want: moet het nog voor het zomerreces worden ingepland? Misschien kunt u toch een tipje van de sluier oplichten.

De heer Van Aalst (PVV):
Voorzitter. Een aantal collega's hebben het in de week gelegd. Wat mij betreft had het niet per se hoeven, maar ... We komen mogelijk in de problemen met het notaoverleg MIRT. Misschien komen daar dingen uit die dan niet op tijd gereed zijn, dus ... Van mij hoeft het niet per se.

De voorzitter:
Ik heb een ja of een nee nodig. U bent de aanvrager. Wilt u het voor het zomerreces, ja of nee? Ik denk dat men met het oog op de plenaire agenda wel content zal zijn als u die ruimte geeft, maar...

De heer Van Aalst (PVV):
Wat mij betreft mag het na het zomerreces.

De voorzitter:
Dan besluiten we dat het VAO dat is aangevraagd door de heer Van Aalst, die namens de PVV de eerste spreker is, gepland zal worden voor na het zomerreces. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit algemeen

overleg. Ik dank alle collega's en de bewindspersonen voor hun aanwezigheid. Ik wens u allen nog een fijne dag.

Sluiting 16.54 uur.