

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 38

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 12 maart 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 januari 2026 overleg gevoerd met de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2025 inzake tweede halfjaarrapportage 2024 Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 25);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juli 2025 inzake reactie op door gemeenteraad Reimerswaal aangenomen gemeentemotie «Bereikbaarheid Zeeland bij afsluiting A58» d.d. 15 april 2025 (Kamerstuk 36 600-A, nr. 65);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2025 inzake toezegging balans woon-werkverkeer en recreatievaart (Kamerstuk 36 600-A, nr. 69);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 september 2025 inzake het MIRT Overzicht 2026 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2025 inzake de publicatie «Mobiliteitsbeeld 2025» van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Kamerstuk 31 305, nr. 526);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 november 2025 inzake woningbouw en mobiliteit (Kamerstuk 32 847, nr. 1389);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 oktober 2025 inzake reactie op verzoek commissie over een afschrift van de brief aan de Slimme Aanpak 27 over besluit omtrent verbreding westelijke Houtensebrug binnen het project A27 Houten–Hooipolder (Kamerstuk 36 800-A, nr. 7);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 oktober 2025 inzake langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw (Kamerstuk 29 435, nr. 270);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2025 inzake vermoeiingsverschijnselen Haringvlietbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 145);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2025 inzake voortgangsrapportage 2024 programma Woningbouw en Mobiliteit (Kamerstuk 32 847, nr. 1399);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2025 inzake besluit toekomst vuurtoren Kijkduin («Lange Jaap») (Kamerstuk 36 800-XII, nr. 12);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 januari 2026 inzake de Beleidsagenda Goederenvervoer (Kamerstuk 34 244, nr. 13);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2026 inzake beantwoording vragen commissie over het MIRT Overzicht 2026 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 3) (Kamerstuk 36 800-A, nr. 12);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2026 inzake MIRT-brief januari 2026 (Kamerstuk 36 800-A, nr. 11);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2026 inzake toezegging over geactualiseerd overzicht financiële opgaven Mobiliteitsfonds, Deltafonds en de beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 800-A, nr. 19);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 januari 2026 inzake toezegging gedaan tijdens het begrotingsdebat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 22 januari 2026, over werking Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaat (Kamerstuk 29 385, nr. 146);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2026 inzake uitvoering van de motie van de leden Flach en Grinwis over opties voor de problemen met de tolheffing bij de Blankenburgtunnel (Kamerstuk 36 850, nr. 5) (Kamerstuk 36 800-A, nr. 14);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 januari 2026 inzake vernieuwing gemaal- en spuicomplex IJmuiden (Kamerstuk 27 625, nr. 732);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 januari 2026 inzake tijdelijke verbinding Gerrit Krolbrug (Kamerstuk 36 800-A, nr. 17).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Asten, Boelsma-Hoekstra, Goudzwaard, Grinwis, Peter de Groot, De Hoop, Chris Jansen, Van der Plas en Stoffer,

en de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, en de heer Tieman, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Een hele goede morgen, dames en heren. Ik open deze vergadering. Vandaag is aan de orde het notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, kortweg het MIRT genaamd. Ik wil als eerste iedereen op de publieke tribune van harte welkom heten. Ook een hartelijk welkom aan de mensen die dit eventueel op afstand volgen. Hartelijk welkom aan de Minister, de Staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning. Welkom ook aan de leden. We gaan er vandaag een mooi debat van maken. We hebben tot 20.00 uur de tijd. Met een beetje effectief vergaderen hebben we dat misschien niet nodig, maar dat gaan we zien met elkaar. We beginnen vandaag met de inbreng van de rapporteur Woningbouw en Mobiliteit. Daarna zal het kabinet reageren op de inbreng van de rapporteur. Daarna beginnen we met de eerste termijn aan de kant van de Kamer. Ik wil dus graag de heer Van Asten het woord geven.

De heer Van Asten (D66):

Dank, voorzitter. U vergat volgens mij de «s» nog in «rapporteurs», want na mij zal de heer De Hoop nog spreken. Samen zijn wij de rapporteurs op dit onderwerp. Dank voor de mogelijkheid om samen op te mogen treden voor het programma Woningbouw en Mobiliteit. Zowel de woningbouw zelf als het zorgen voor de goede bereikbaarheid van de woningbouwlocaties blijven de komende jaren zeer belangrijke opgaven voor zowel het Rijk als alle decentrale overheden. We zullen onder meer ingaan op de voortgang en financiën van het eerste pakket van 7,5 miljard, het tijdig signaleren van risico's, de samenhang tussen woningbouw en infrastructuur, de informatiewaarde van de voortgangsrapportage, de verdeling van het tweede pakket van 2,5 miljard en de toekomstige samenwerking met decentrale overheden.

In de recente voortgangsrapportage over 2024 en de MIRT-brief wordt gemeld dat van de 7,5 miljard voor het eerste pakket inmiddels circa 700 miljoen euro is afgeroomd. Dat is niet gebeurd bij specifieke uitkeringen, zoals de taakstelling van het kabinet-Schoof voorschreef, maar bij de netwerkinvesteringen in vijf wegenprojecten, waarbij onder meer de A50, de A7, de A8 en de A4 zijn gepauzeerd. 357 miljoen hiervan is ingezet binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit. Het resterende deel van 358 miljoen is ingezet voor andere opgaven binnen het Mobiliteitsfonds. Hiermee zijn weliswaar de budgetten van de specifieke uitkeringen aan de decentrale overheden ontzien, maar er is wel budget verdwenen voor de bereikbaarheid van woningbouwlocaties, terwijl hiervoor een aanzienlijke budgetbehoefte bestaat. We hebben hierbij de volgende vragen. Waarom worden niet de hele afgeroomde budgetten ingezet voor andere onderdelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit? Wat zijn de gevolgen van het pauzeren van de netwerkinvesteringen en het afkomen voor de woningbouw en de bereikbaarheid? Welke middelen blijven beschikbaar voor de gepauzeerde wegprojecten?

Voorzitter. Dan het tijdig signaleren van risico's. Het programma is in beweging gekomen. De uitvoering van de maatregelen is gestart. De vraag is wel of we haperingen bij de ontsluiting van de woningbouwlo-

caties tijdig in beeld hebben, zodat die ook aangepakt kunnen worden. De decentrale overheden signaleren breed dat er risico's zijn die gevolgen kunnen hebben voor de scope, de financiële haalbaarheid en/of de tijdsplanning van de projecten. Veelgenoemde risico's zijn prijsstijgingen en vertragingen door procedures en capaciteitsproblemen. Ook een veranderend politiek-bestuurlijk draagvlak wordt als risico genoemd. Hierbij is de vraag of deze vertragingen, kostenstijgingen en andere tegenvallers tijdig worden gemeld als ze zich echt gaan voordoen en hoe de Minister daarmee omgaat. De gegevensverzameling voor de jaarlijkse voortgangsrapportage vindt immers pas enige tijd na afloop van het begrotingsjaar plaats. Zo heeft de Kamer pas voor het kerstreces de voortgangsrapportage over 2024 ontvangen, waarin onder meer te lezen is dat de oplevering van de mobiliteitsmaatregelen bij de regeling woningbouw op korte termijn achterloopt op de planning.

Wij hebben hierover de volgende vragen. Hoe stelt de Minister vast of de maatregelen volgens de planning worden uitgevoerd en goed aansluiten op de woningbouw zelf? Worden hiervoor de bestuurlijke overleggen in het voor- en najaar benut? Wat is de reden dat de oplevering van maatregelen voor de WoKT achterloopt op de planning? Wat zijn hiervan de gevolgen voor de betrokken woningbouwlocaties? Is de vertraging nu we een jaar verder zijn inmiddels ingelopen of is deze juist groter geworden? Kan de Minister de Kamer in de junibrief over de voortgang van het MIRT ook informeren over actuele ontwikkelingen binnen het programma of kan hij de voortgangsrapportage over het voorgaande jaar meesturen?

In de voortgangsrapportage zelf zijn duidelijke verbeteringen te zien die het ministerie naar aanleiding van de verzoeken van onze voorganger heeft aangebracht. Dat geldt bijvoorbeeld voor de grafieken over de voortgang van de bereikbaarheidsmaatregelen en de woningbouw, en voor de uitgebreidere beschrijving van de risico's. Dank voor deze responsiviteit. Ook dank voor de toelichting die uw ambtenaren ons eerder deze maand hebben gegeven.

Een goede samenhang tussen de woningbouw en de infrastructurele maatregelen is van cruciaal belang voor een geslaagde aanpak van de woningbouwopgave. Onze voorganger heeft hier al diverse malen aandacht voor gevraagd. De begrotingsrapporteurs van de commissie voor VRO hebben ook gevraagd om de aansluiting tussen woningbouw en bereikbaarheid periodiek inzichtelijk te maken en de Kamer te informeren over knelpunten die zich gaan voordoen. Vanwege dit grote belang van een goede samenhang hebben wij de volgende vragen aan de Minister. Hoe bewaakt de Minister vanuit de regiefunctie in het programma de samenhang tussen woningbouw en de bereikbaarheidsmaatregelen? Kan in de voortgangsrapportages op het niveau van de individuele locaties worden gerapporteerd over deze samenhang in de planning en over de risico's en de voortgang, zodat kan worden gesignaleerd of deze samenhang al dan niet wordt bedreigd? Kan dit ten minste worden gedaan voor de grootschalige projecten, de netwerkinvesteringen en de schaalsprongen?

Daarnaast hebben wij enkele verzoeken over de voortgangsrapportages. Kunnen de risico's concreter worden uitgewerkt in kans van optreden, impact op de planning, en kosten en maatregelen om deze risico's te beheersen? Kan in het hoofdstuk Financieel weer worden gerapporteerd over alle onderdelen van het programma, en niet alleen over de subsidie-regelingen, zodat de voortgangsrapportage weer een totaalbeeld biedt? Voorzitter. Dan was dit mijn onderdeel van dit rapport.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik zal verdergaan over het betrekken van brede welvaart in het programma Woningbouw en Mobiliteit. Daar hebben we het in deze commissie al eerder over gehad. Eigenlijk hadden doelstellingen en streefwaarden voor brede welvaart natuurlijk al bij de start van het programma geformuleerd moeten zijn, zodat ze ook een rol hadden kunnen spelen bij de afweging tussen de maatregelen en de verdeling van de middelen. Nu wordt aangekondigd dat in de volgende voortgangsrapportage een referentiebeeld wordt opgenomen dat daarna zal worden gebruikt voor de monitoring van de WoMo-locaties. Wij onderstrepen nogmaals dat wij het als commissie van groot belang vinden dat goed wordt gemonitord hoe de brede welvaart zich rond nieuwe woningbouwlocaties ontwikkelt.

Dan kom ik nu bij de verdeling van de 2,5 miljard die het kabinet-Schoof heeft toegevoegd. Deze middelen zijn in principe verdeeld over de decentrale overheden. De Kamer moet dit nog goedkeuren en de regelingen moeten nog worden gepubliceerd. 1,3 miljard wordt ingezet voor de woningbouw op korte termijn, met 145.000 nieuwbouwwoningen, en 1,2 miljard wordt gereserveerd voor de bereikbaarheid van de grootschalige woningbouwgebieden, met 128.000 nieuwe woningen. Voor beide regelingen zijn meer goede voorstellen gedaan dan gehonoreerd konden worden. Dat geldt ook voor de voorstellen voor nieuwe grootschalige woningbouwgebieden die in de ontwerpNota Ruimte zijn aangewezen, Alkmaar, Apeldoorn, Helmond, Hengelo en Enschede, waar we recent ook antwoorden op Kamervragen over ontvingen. De Minister blijft met deze gebieden in gesprek en de Kamer wordt hierover in het voorjaar geïnformeerd, maar het is aan een nieuw kabinet om keuzes te maken. Wat zijn de gevolgen voor de woningbouw in de gebieden waarvan de voorstellen niet zijn gehonoreerd?

Voor de noordelijke provincies, Groningen, Fryslân en Drenthe, en ook voor Zeeland concludeert de Minister dat het zinvol is om gezamenlijk met de regio te onderzoeken wat het effect is van het toepassen van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling en op de WoKT-voorstellen. De vraag is of een landelijke WoMo-regeling recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van het uitgangspunt dat elke regio telt. Wij hebben hierover de volgende vragen. Kan de Minister toelichten in hoeverre en waarom voorstellen van de noordelijke provincies en Zeeland voor de WoKT nu minder hoog scoren en ook minder budget krijgen dan andere provincies? Wat zijn dan de mogelijkheden voor deze provincies om hun woningbouwlocaties goed te ontsluiten?

In de MIRT-brief van 13 januari is te lezen dat de rijksbijdrage tot aan het moment van uitkeren jaarlijks wordt geïndexeerd met het door het Ministerie van Financiën vastgestelde IBOI-prijsbijstellingspercentage. Op die prijsbijstelling is echter twee keer deels beslag gelegd door het kabinet. Bij de Voorjaarsnota 2025 werd 50% ingehouden en in de MIRT-brief wordt aangekondigd dat bij de Voorjaarsnota 2026 weer een percentage zal worden ingehouden. Deze inhoudingen van de prijsbijstelling werken meerjarig door en zorgen dus voor structurele tekorten. Wat zijn de gevolgen van het inhouden van de prijsbijstellingen voor de uitvoering van het programma Woningbouw en Mobiliteit? In hoeverre krijgen decentrale overheden last van deze kortingen op de prijsbijstelling?

Dan kom ik tot slot bij de langjarige samenwerking tussen Rijk en decentrale overheden en de omgang met onzekerheden die verbonden zijn aan meerjarige infrastructurele projecten. De Minister schrijft in de brief van 17 oktober dat bij de middelen voor woningbouw en mobiliteit die de afgelopen jaren beschikbaar zijn gesteld, onvoldoende rekening is gehouden met scopewijzigingen, tegenvallers, omgevingsfactoren, realistische doorlooptijden en instandhoudingskosten. Bij de grotere MIRT-projecten leidt het tot vertraging en moeizame gesprekken over de

dekking van extra kosten. Kan de Minister aangeven hoe hij de komende jaren de samenwerking met de decentrale overheden voor zich ziet, mede in het licht van de budgettaire uitdagingen van het kabinet? Is er voldoende flexibiliteit ingebouwd in het programma Woningbouw en Mobiliteit om te kunnen omgaan met financiële tegenvallers en dreigende vertragingen? In hoeverre worden deze risico's gedeeld door het Rijk? En welke mogelijkheden zijn er om bij tegenvallers te herprioriteren, budget toe te voegen of te versoberen?

Voorzitter. Tot zover onze bijdrage als rapporteurs Woningbouw en Mobiliteit. Dank aan collega Van Asten en ook aan de griffie voor de ondersteuning.

De voorzitter:

Ik dank u wel voor uw inbreng als rapporteurs. De Minister zal als eerste u van antwoorden gaan voorzien. Gaat uw gang.

Minister Tieman:

Goedemorgen. Dank aan de nieuwe rapporteurs Woningbouw en Mobiliteit, de heer De Hoop en de heer Van Asten, voor hun inbreng en vragen. Voordat ik overga tot de beantwoording van de vragen van de rapporteurs, heb ik nog een aantal korte, algemene opmerkingen. De Staatssecretaris en ik, alsmede de Minister van VRO, zijn erg blij dat er door alle regio's zo veel goede proposities voor woningbouw en mobiliteit zijn ingediend. Hiermee hebben we op de BO's MIRT, eerder in de maand januari, afspraken kunnen maken over zo'n 3,4 miljard euro aan woningbouw- en mobiliteitsmiddelen en gebiedsbudget. Daarmee kan de regio veel mooie projecten ontwikkelen. Hiermee kunnen we écht aan de slag.

Helaas kunnen we zelfs met al deze middelen niet alles doen wat we hadden willen doen op basis van de inhoud van de voorstellen. Dat betekent dat er ook veel kwalitatief goede voorstellen nu niet gehonoreerd zijn, zoals die van de nieuwe grootschalige woningbouwgebieden in Alkmaar, Apeldoorn, Helmond, Hengelo en Enschede. Maar ook goede voorstellen van kleinere steden zijn niet altijd gehonoreerd. Dat doet natuurlijk pijn, maar we gaan ze zeker niet weggooien. Deze projecten blijven dicht bij ons liggen, niet zozeer op een plank, maar ze worden, als het aan mij ligt, dynamisch gemaakt. Dan komen we daar ook weer op terug, want die staan gewoon gereed om ingezet te gaan worden als die financiële plaat wat verbetert.

We blijven in gesprek en het is aan een nieuw kabinet om hier keuzes in te maken, zoals ik net ook al hoorde, waarbij de ingediende proposities als basis kunnen gaan dienen. Ook gaan we, zoals ook al is aangegeven, gezamenlijk met de regio onderzoeken wat het toepassen van deze generieke rendementseisen voor de landelijke woningbouw op korte termijn betekent voor de voorstellen in de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Zeeland. Wellicht moet je het daarna nog wat breder gaan trekken, want het rapport van de Rli was ook duidelijk: elke regio telt. Een aanzet voor dit onderzoek is onlangs met de betrokken provincies al gedeeld. Hiervan zal op korte termijn al een gezamenlijke opdrachtbeschrijving worden opgesteld. Dit gaan we dus niet pas over een jaar doen. Dan ga ik over tot de beantwoording van de gestelde vragen. De heer Van Asten vroeg waarom niet de gehele afgeroomde budgetten worden ingezet voor andere onderdelen van het programma WoMo. Er is geen sprake geweest van afromen. Bij de voorjaarsbegroting moesten keuzes worden gemaakt. Daarbij is ervoor gekozen om 1,8 miljard van de vijf gepauzeerde wegenprojecten te herprioriteren om projecten die wel maakbaar en uitvoerbaar zijn doorgang te kunnen laten vinden. Circa 700 miljoen daarvan was afkomstig vanuit het WoMo-programma voor netwerkversterkingen. Daarvan was 358 miljoen euro nodig voor de dekkingsopgave op het Mobiliteitsfonds, zoals het tekort op de A27

Houten–Hooipolder en de ViA15 Nijmegen–Arnhem. Dat zijn projecten waarbij de verschillende regio's aandringen op realisatie ervan, omdat ze nodig zijn voor de algehele bereikbaarheid van al die woningbouw. Bij het verdelen van de middelen in 2022 ging men ervan uit dat deze netwerkversterkingen gerealiseerd zouden worden. De rest van het budget blijft binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit ten behoeve van bijvoorbeeld de ondersteuning van de projecten Groningen, Dordrecht en Haarlem alsmede het opvangen van de SPUK-korting voor de gemeenten in het gehele land. We zetten het budget dus in om dit alsnog voor elkaar te krijgen.

De heer Van Asten vroeg: wat zijn de gevolgen van het pauzeren van de netwerkinvesteringen voor de woningbouw en de bereikbaarheid? Ik zal het even heel kort neerzetten: dit heeft een negatief effect op de bereikbaarheid. Het moeten pauzeren van de projecten heeft een breed effect. De netwerkinvesteringen zijn niet met specifieke afspraken gebonden aan woningbouwprojecten, maar dragen wel bij aan de bereikbaarheid van wonen, werken en vrienden in de verschillende regio's. Ik kan u vertellen dat lenW in het kader van het MIRT continu in gesprek is en blijft met deze regio's over de gevolgen van het pauzeren. Helaas had ik geen andere mogelijkheid.

De heer Van Asten vroeg ook: welke middelen blijven beschikbaar voor deze gepauzeerde wegprojecten? Het budget van vijf gepauzeerde wegprojecten is geherprioriteerd binnen het MIRT en het WoMo. Voor een van deze projecten, de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad, is het projectbudget van 153 miljoen euro behouden voor de toekomstige herstart van het project, mede met het oog op de ontwikkeling van de woningbouw die we in Lelystad voorzien. Voor de A7/A8 tussen Amsterdam en Hoorn is nog eens 20 miljoen euro gereserveerd voor het hiermee samenhangende project van de Guisweg. Voor de A4 Burgerveen–N14 is circa 3 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden. Voor de twee overige projecten, de A50 en de A16, is vooralsnog, zeg ik daarbij, geen budget meer beschikbaar.

De heer Van Asten vroeg: hoe stelt de Minister vast of de maatregelen volgens de planning worden uitgevoerd en goed aansluiten op de woningbouw zelf? We hebben een jaarlijkse monitoring. De realisatie van de afgesproken mobiliteitsmaatregelen en de woningbouwaantallen wordt jaarlijks gemonitord. Gemeenten die de rijksbijdrage hebben ontvangen via de SPUK zijn verplicht een jaarlijkse «single information, single audit»-verantwoording – excuus voor de Engelse terminologie – aan te leveren. Hierin wordt zowel de realisatiestand van de woningbouw als de voortgang van de mobiliteitsmiddelen opgenomen. Aanvullend worden jaarlijks voortgangsgesprekken gevoerd met de gemeenten die een rijksbijdrage hebben mogen ontvangen. De voortgangsinformatie over netwerkinvesteringen en schaalsprongen wordt jaarlijks geactualiseerd in het MIRT-overzicht. Uiteraard heb ik ook nog bestuurlijke overleggen. We hebben net een hele ronde gehad, die ik zeer nuttig vond. Die gesprekken gaan over details, maar van alle regio's heb ik goede feedback gekregen. Regulier voeren we gesprekken met de waterschappen, wethouders en gedeputeerden. Daarbij wordt goed geagendeerd en genotuleerd.

De heer Van Asten vroeg: worden de bestuurlijke overleggen in het najaar hiervoor benut? Het korte antwoord is ja. Ik had dat net al even aangegeven. Daarbij horen ook de bestuurlijke overleggen van het MIRT en de actualisering van het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit.

De heer Van Asten vroeg: wat is de reden dat de oplevering van maatregelen van de WoKT achterloopt ten opzichte van de planning? Het klopt dat vier van de elf in 2024 geplande inframaatregelen zijn gerealiseerd. De overige zeven zijn nog in realisatie. De redenen die gemeenten vaak

geven voor de vertraging zijn prijsstijgingen, bezwaren en beroep – daar hebben we het vorige week ook heel even over gehad – krappe capaciteit bij de gemeente en in de markt, en het veranderende politiek-bestuurlijke draagvlak. Gemeenten kunnen op verzoek de kennis van het Expertteam Woningbouw inzetten ter ondersteuning bij het omgaan met deze risico's, zoals bijvoorbeeld bepaalde bouwteams in Noord-Holland die vanuit de provincie opereren. Wij zien het als een rijkstaak om gemeenten daarbij te helpen. Bij het uitblijven van voortgang van een project kan terugvoering van de subsidie uiteindelijk een uitkomst zijn; dat doen we niet graag, maar we hebben immers ook nog andere projecten op de plank liggen.

Is de vertraging inmiddels ingelopen nu we een jaar verder zijn, of is deze juist gegroeid? Vanaf juli dit jaar krijgen we van de gemeenten een nieuwe voortgangsinformatierapportage over het voorgaande jaar. Op dit moment kan ik dus nog niet zeggen of de vertraging is ingelopen of groter is geworden. Ik zal de Kamer hierover informeren met de voortgangsrapportage van 2025, die met de MIRT-brief van dit najaar naar de Kamer gestuurd zal worden.

«Kan de Minister de Kamer in juni ook informeren over de actuele ontwikkelingen binnen het programma, of de voortgangsrapportage over het voorgaande jaar meesturen?» Ik kan de Kamer met de MIRT-brief in juni informeren over de actuele ontwikkelingen en de trends op het gebied van WoMo, voor zover ik die signalen ontvang. Het lukt mij niet om de voortgangsrapportage over 2025 toe te sturen. Om de administratieve lasten voor gemeenten te beperken, is ervoor gekozen aan te sluiten bij het reguliere aanlevermoment van de jaarverantwoording. Dit was ook conform het verzoek van uw Kamer. Om die reden lukt het mij niet om in juni de voortgangsrapportage over 2025 toe te sturen. Het vaker uitvragen van informatie wijkt af van de eerder gemaakte bestuurlijke afspraken en zou een aanzienlijke verzwaring van de administratieve lasten voor gemeenten betekenen. Daarvoor zou ook een additionele impuls vanuit lenW nodig zijn; dat vraagt echt extra inzet. Op dit moment is het, zoals u weet, alle hens aan dek.

De heer Van Asten vroeg naar de bewaking van de regiefunctie vanuit lenW voor de samenhang tussen woningbouw en de bereikbaarheidsmaatregelen. Bij het toekennen van de middelen zijn de voorstellen getoetst op de samenhang tussen woningbouw en bereikbaarheidsmaatregelen. In de voortgangsrapportage monitoren we jaarlijks de voortgang van zowel de bereikbaarheidsmaatregelen als de woningbouw, alsmede de belangrijke samenhang daartussen. Gezamenlijk met het Ministerie van VRO voeren we jaarlijks voortgangsgesprekken met de gemeenten. In de voortgangsrapportage wordt op het niveau van de individuele locaties gerapporteerd over de samenhang. In de volgende voortgangsrapportage wil ik proberen inzicht te bieden in de samenhang tussen de voortgang in de woningbouw en de MIRT-projecten, maar ik wil niet zo ver gaan om programmabreed over de individuele projecten te rapporteren. Ook hierbij gaat dat in tegen de afspraken met gemeenten over het delen van gevoelige marktinformatie van deze projecten over de bouw. We werken aan het samenbrengen van de bij VRO en lenW beschikbare informatie over de voortgang van de woningbouw in de grootschalige woningbouwgebieden, zodat er meer inzicht ontstaat in de voortgang. De heer Van Asten vraagt of de risico's concreter kunnen worden uitgewerkt naar kans van optreden, impact op de planning en kosten, en de maatregelen om deze risico's zo goed mogelijk te beheersen. De risico's in de voortgangsrapportage worden op geaggregeerd niveau gerapporteerd. Het delen van risico's per gemeente kan gevoelig liggen, omdat gemeenten vertrouwelijke voortgangsinformatie bij ons aanleveren, onder de toezegging dat deze alleen op geaggregeerd niveau zal worden gedeeld. Omdat het risicoprofiel per gemeente verschilt, zou concreter rapporteren ook echt maatwerk vereisen. We hebben het dan

over meer dan 200 individuele projecten. Dat vraagt op dit moment heel veel capaciteit, terwijl wij de meerwaarde voor die enorme opgave op dit moment als beperkt inschatten. Misschien moeten we nog een keer de discussie voeren over wat dan wél acceptabel is, maar op dit moment is het een enorme inspanning om dat te doen.

De heer Van Asten vraagt of in het hoofdstuk Financieel weer kan worden gerapporteerd over alle onderdelen van het programma en niet alleen over de subsidieregelingen. In het hoofdstuk Financieel van de voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de uitgaven voortkomend uit de specifieke uitkeringen WoMo. De nieuwe specifieke uitkeringen uit de 2,5 miljard zullen bij de volgende voortgangsrapportage aan deze tabel worden toegevoegd. Netwerkinvesteringen, alsmede schaalsprongen, zijn niet in dit overzicht opgenomen, omdat de voortgang van dit type investeringen per project wordt bijgehouden in het MIRT-overzicht en in het hoofdstuk Mobiliteitsfonds van de rijksbegroting 2026.

De heer De Hoop vraagt wat de gevolgen zijn voor de woningbouw nu de vier grootschalige woningbouwlocaties, die ik net heb genoemd, net als de heer De Hoop, niet zijn gehonoreerd. Gemeenten geven aan dat de realisatie van de totale woningbouwaantallen vertraging oploopt als er geen financiering wordt gevonden voor de noodzakelijke inframaatregelen. De Ministeries van VRO en IenW blijven, zoals net ook is aangegeven, op hoog ambtelijk niveau in overleg met de vier nieuwe grootschalige woningbouwgebieden over de exacte gevolgen van het besluit om – onderstreept – in deze fase geen inframaatregelen toe te kennen. Daarbij wordt ook gekeken naar wat wél kan, bijvoorbeeld met het toegekende gebiedsbudget, om vertraging zo veel mogelijk te voorkomen. Dit gesprek – we zijn daarmee bezig – kan input leveren voor de besluitvorming van een nieuw kabinet. Ik heb net aangegeven dat dit goede projecten zijn. Ze zijn echt top of mind. Ze worden zelfs nog beter, maar dat geldt ook voor de projecten vanuit de kleinere gemeenten, die niet grootschalig zijn en die kwalitatief ook erg goed waren.

De heer De Hoop vraagt in hoeverre en waarom de voorstellen voor de noordelijke provincies en Zeeland nu minder scoren voor deze WoKT-middelen. Weet dat de Staatssecretaris en ik echt Elke regio telt! hebben willen onderstrepen ten aanzien van de eerder gemaakte afspraken over die toekenningscriteria. Het viel ons dus ook op. We hebben daarin een aanpassing gedaan, maar nog steeds zie je een verschil. De voorstellen zijn deels afgewezen op indieningsvereisten, zoals de maximumbijdrage per woning – daar was het echt om te doen: de biggest bang for your buck voor de woningbouw op korte termijn – het bestedingsdoel of de afweegcriteria, bijvoorbeeld de noodzaak van de voorgestelde infra voor de woningbouw en de realisatietermijn. Bij prioritering op rendement werd er ten opzichte van de andere provincies relatief slecht gescoord. Waarom dit het geval is, wordt op korte termijn nader onderzocht met de betreffende regio's. Misschien willen we dat nog wat breder gaan doen, maar we doen in ieder geval de uitvraag hetzelfde. We trekken daar gewoon gezamenlijk in op. We gaan dat verder onderzoeken met de provincies. Daarna komen we weer bij elkaar en hebben we daar ook met uw Kamer een afdrank over. De geprioriteerde voorstellen op rendement leveren per euro rijksbijdrage minder woningen op dan een ander goed beoordeeld voorstel.

De heer De Hoop vroeg: wat zijn de mogelijkheden voor deze provincies om hun woningbouwlocaties goed te ontsluiten? Het aantal in deze fase afgevallen voorstellen in deze provincies laat zien dat in deze provincies de behoefte blijft staan aan middelen voor de ontsluiting van woningbouwlocaties en dat op basis van de gestelde criteria inhoudelijk goede plannen klaarliggen. De 2,5 miljard aan woningbouw- en mobiliteitsmiddelen is volledig verdeeld. Het is dan ook aan een nieuw kabinet om verdere keuzes te maken ten aanzien van een toekomstig potje. Ik heb daar veel vertrouwen in, want we hebben zo veel woningen met elkaar te

bouwen. Veertien voorstellen uit deze provincies zijn afgefallen. Acht voldeden niet aan de gestelde criteria. Zes voldeden wel aan de criteria, maar zijn afgefallen op het prioriteringsrendement. Bij het BO MIRT Noord en het BO MIRT Zuidwest hebben we dan ook aangegeven dat we die rendementscriteria nog eens goed tegen het licht gaan houden.

De heer De Hoop vroeg: wat zijn de gevolgen van het inhouden van de prijsbijstellingen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit? Dat vind ik een pijnlijk puntje. Conform de vastgelegde afspraken keert lenW de verkregen prijsbijstellingen uit. Voor 2025 gaat het om 1,65%. Bij sommige projecten vergt het wellicht een extra inspanning om met de beschikbare budgetten uit te komen, maar weet dat deze prijsbijstelling echt nog onderdeel is van verdere discussie in het kabinet en met uw Kamer. Ten aanzien van effectuering et cetera kijk ik ook echt naar de Voorjaarsnota. Ik geef u hier het antwoord op de vraag wat de impact is. In hoeverre krijgen decentrale overheden last van deze kortingen op de prijsbijstelling? Omdat een deel van de projectbudgetten al voor 2025 naar de gemeenten is overgeboekt, raakt de korting uit 2025 maar een deel van de budgetten. Dit neemt niet weg dat het voor decentrale overheden wellicht uitdagender wordt om binnen het budget te blijven.

De heer De Hoop vroeg: kan de Minister aangeven hoe hij de samenwerking met de decentrale overheden in de komende jaren voor zich ziet, ook kijkende naar de budgettaire uitdagingen van het kabinet? Ik zou bijna willen zeggen: wellicht worden we op vrijdag in een andere realiteit wakker ten aanzien van wat daarin gaat staan of niet. Dat geef ik even aan de voorkant mee. Ik heb nog wel te maken met de wereld van hier en nu. Het Rijk en de regio zien de woningbouw en bereikbaarheid als een gezamenlijke opgave. Meneer De Hoop, de verdeling van die 1,5 miljard euro was echt een schoolvoorbeeld van hoe wij interdepartementaal – dat is ook zo'n woord – met VRO, maar ook met de lokale regionale overheden een enorm goede samenwerking hebben gecreëerd. Dit zou je eigenlijk op andere gebieden ook eens een keertje moeten gaan bekijken. Denk aan de NAS, de klimaatstrategie, waarmee we in 2026 naar uw Kamer komen. Alle overheden, iedereen is betrokken. De terugkoppeling die ik heb gekregen, is dat die samenwerking echt waardevol is. We laten elkaar in mijn optiek niet los, ook al is er misschien geen 2,5 miljard meer. We informeren elkaar namelijk heel erg goed. Samenwerken vanuit eenieders eigen rol en verantwoordelijkheid om de gemaakte afspraken na te komen; dit samenspel is zeer waardevol.

De heer De Hoop vroeg naar de flexibiliteit waarmee het WoMo kan omgaan met financiële tegenvallers en dreigende vertragingen. In hoeverre worden deze risico's gedeeld door het Rijk? In het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit, dat onlangs is geactualiseerd en tegelijk met de MIRT-brief met u is gedeeld, kunt u de mate van flexibiliteit van het programma teruglezen. Flexibiliteit is op verschillende niveaus ingebouwd. Het totale budget – 7,5 miljard vanuit het kabinet-Rutte en 2,5 miljard vanuit het kabinet-Schoof – uit het Mobiliteitsfonds ten behoeve van investeringen in bereikbare woningbouw is taakstellend. Indien er sprake is van een wijziging als gevolg van financiële tegenvallers of vertraging, wordt er eerst gekeken of dat opgelost kan worden binnen het huidige pakket van maatregelen. Hierbij kan er ondersteuning geboden worden vanuit het Expertteam Woningbouw, waar ik het net al over had, om te adviseren over optimalisaties of over eventuele versoberingsopties. Als er sprake is van een wijzigingsvoorstel buiten de gestelde kaders, zullen de bewindspersonen moeten instemmen met de wijziging. De aangepaste afspraken worden dan ook vastgelegd in de diverse bestuurlijke overleggen die we met elkaar hebben.

Mij werd ook gevraagd welke mogelijkheden er zijn om bij tegenvallers te herprioriteren, om budget toe te voegen of te versoberen. Hiervoor zijn duidelijke afspraken opgenomen in het Plan van Aanpak Beheersing

programma Woningbouw en Mobiliteit. De rijksbijdragen aan gemeenten en projecten uit de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit zijn, zoals ik net al aangaf, taakstellend en daarna ook onderdeel van een bestuurlijk overleg.

Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Ik kijk even naar de rapporteurs of dat nog tot reacties leidt. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Asten. Gaat uw gang.

De heer Van Asten (D66):

Dank voor de beantwoording. Die is zeer uitgebreid, dus ik moet even terugkijken, want ik was druk aan het meeschrijven. De Minister noemde de mogelijkheid van terugvordering bij vertraging van woningbouwlocaties et cetera. Dat geldt waarschijnlijk ook voor de beantwoording over de taakstellendheid van opdrachten. Wanneer ... Mijn vraag zit eigenlijk net op het andere punt. Is het Rijk de partner van lagere overheden in dit soort projecten of alleen de subsidieverlener ervoor? De vraag is namelijk hoe je taakstellendheid oppakt. Je kunt dat afspreken met elkaar, maar op het moment dat je het samen nog steeds een goed idee vindt om woningbouw en ontsluiting op te pakken, welke rol zie je als overheid dan voor jezelf? Of is het dan zo: gemeentes moeten puur efficiënt zijn en als dat niet lukt, dan is het klaar en mag het geld terug? Dat is de eerste vraag.

Dan had ik ook nog een vraag over de rapportages. Op zich heb ik er begrip voor dat we de lagere overheden niet met veel meer rapportageverplichtingen moeten opzadelen. Er wordt al druk genoeg op gerapporteerd. Ik zit echter wel met een timingsissue. We hebben gezien dat wij zelf pas vlak voor kerst 2025 de voortgangsrapportage 2024 kregen, terwijl er best harde financiële druk op zit, waarbij zelfs wordt gezegd dat terugvordering in het uiterste geval een mogelijkheid is. Dan is er natuurlijk ook voor de Kamer geen enkele manier meer om tijdig bij te kunnen sturen, omdat wij voortgangsrapportages met daarin de risico's pas vrij laat zelf in het vizier krijgen. Dus hoe kunnen wij daar nou een rol pakken om bij te sturen en dat goed in de gaten te houden? Graag nog als laatste een antwoord op deze twee vragen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb twee korte vragen over de verdeling van de middelen. In de brief die de Minister in november naar de Kamer heeft gestuurd, zien we wel heel duidelijk de bedragen die per project uitgegeven worden. Mijn beeld is dat dat niet geldt voor de scores op de afwegingscriteria vanuit verschillende regio's. Zouden die nog met de Kamer gedeeld kunnen worden? De Minister geeft ook aan dat de Staatssecretaris en de Minister zelf opnieuw gekeken hebben naar de verdeling en daarop ook bijgestuurd hebben. Ik zie daar niets over staan in de beslisnota's. Kan ook gedeeld worden met de Kamer waarom de bewindspersonen daar nog geschoven hebben richting verschillende regio's? Wat is daar de afweging geweest vanuit het kabinet?

De voorzitter:

Ik dank u wel. De Minister.

Minister Tieman:

De Staatssecretaris zal even ingaan op uw vraag, meneer De Hoop, althans op een klein gedeelte daarvan. Voor uw informatie: ik gaf net ook

al aan dat in elke regio een aantal zaken telt. Anders had dat project van Zeeland er niet eens op gestaan. Dat viel mij in ieder geval op. Dan kom ik bij de heer Van Asten. Ik zie ons echt als een partner. We hebben echt goede overleggen, maar we moeten het wel binnen het budget doen met elkaar. Ik heb nog geen project terug hoeven trekken en het geld opnieuw hoeven herbestemmen. Laat dat ook helder zijn. Wanneer het zich echter zou voordoen, is dat wel echt de stok achter de deur die we hebben wanneer een ander project in de wacht staat. Dat kunnen we dan wel vlottrekken. Maar dat heb ik nog niet meegemaakt. Het is wel echt een mogelijkheid om dat te kunnen terugvorderen. Ik heb het nog niet gedaan en ik zie ons echt als een partner mét de overheden voor wanneer het moeilijk wordt. Dan kunnen we ook nog eens met elkaar naar maatwerk kijken, alvorens we tot zo'n middel komen. Wat betreft de timingsissue: projecten duren erg lang. Ik ga nog eens goed kijken wat we kunnen doen zonder die administratieve lasten te verhogen, hoe die timing goed synchroniseert met elkaar en of we daar alle slimmigheden al op tafel hebben gelegd. Het moet namelijk niet zo zijn dat we dan een sturingsmiddel overschieten omdat het net een maand te laat is aangeleverd. Hebben we daar nu echt de scherpste met elkaar gezocht of niet? Maar projecten duren inderdaad wel erg lang. Tijdens zo'n bestuurlijk overleg ga ik met de regio in overleg om met elkaar de diepte in te gaan over de timing. Dan koppel ik terug aan u of we daar nog slagen in zouden kunnen maken. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nog even het woord aan de Staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank u wel, voorzitter. Het is inderdaad goed om nog even kleuring te geven aan dat proces. Bij de begrotingsbehandeling zei ik al dat het sowieso een enorm lastige keuze is geweest, omdat we op basis van de kwaliteit die voorlag eigenlijk al twee keer zoveel projecten en dus ook twee keer zoveel woningen hadden kunnen bouwen. Ik denk dat het ook wel belangrijk is om te zeggen dat alle maatregelen die erin staan, in beginsel gemeentelijke aangelegenheden zijn. Het is dus de verantwoordelijkheid van de gemeente om dat te doen, maar ik denk dat het heel goed is om juist ook woningbouw als uiting vanuit de infrastructuur centraal te zetten. Dat is ook de reden voor de WoMo-gelden. Dus dat is gebeurd. Op basis van de criteria is daarvoor een lijst beschikbaar gekomen.

Vanuit het kabinet hebben we gezegd: een aantal dingen moeten we nog bekijken. Het eerste is inderdaad het aspect van Elke regio telt! Daarbij hebben we vooral gekeken naar de witte vlekken. Zeeland is zo'n fameus voorbeeld, waarvan je zegt: het kan niet zo zijn dat een provincie volledig zonder zit. Dus dat hebben we eruit gelicht. Ik moet eerlijk zeggen – dat hebben we ook aangegeven bij de bestuurders uit het Noorden, zowel in de bilaterale gesprekken als in de MIRT-besprekingen – dat we misschien in retrospectief ook aandacht hadden moeten besteden aan de «licht-grijze» vlekken, zoals ik ze maar even noem. Dat was denk ik ook wel verstandig geweest. Maar goed, op een gegeven moment zit je in een proces en wil je ook recht doen aan de criteria die je aan de voorkant hebt afgesproken. Hoe meer je gaat schuiven en hoe meer kleuring je gaat geven aan zo'n lijst, hoe groter de kans dan is dat er aan de andere kant ook weer projecten afvallen. Die balans moet je dus continu zoeken. We hebben ook nog gekeken naar een aantal bijzondere projecten, dus projecten met een hoge impact. Vanuit VRO is het aspect van het NPLV natuurlijk een belangrijk onderdeel daarvan. Maar natuurlijk zijn er ook bepaalde emplacementen waarvan je weet dat je er impact mee kunt

creëren om ook naast het WoMo een stap te kunnen zetten. Dat zijn allemaal elementen die je daarin laat meewegen. Al met al denk ik dat we tot een pakket zijn gekomen waarmee we in balans goede stappen vooruitzetten.

We hebben zelf gezegd dat we een paar dingen moeten doen. Ik denk dat het verstandig is dat er over de afgevalen grootschalige projecten, zoals Alkmaar, Helmond en Hengelo, vanuit VRO nog doorgepraat wordt; dat heeft VRO volgens mij ook toegezegd. We hebben ook heel bewust gezegd dat we dat namens de beide ministeries aanbieden aan de formatietafel. Als je de ambitie hebt om meer woningen te bouwen in Nederland – ik kan me zo voorstellen dat veel politieke partijen die ambitie hebben – liggen er hele goede pakketten klaar om die stappen snel te kunnen zetten, zowel grootschalig als op korte termijn. Dat is dus actief aangeboden en blijft wat beide ministeries betreft op de plank liggen. Gelet op wat ik zei over die lichtgrijze gebieden – zo noem ik ze maar even – hebben we de noordelijke provincies toegezegd dat het verstandig is om daar ook nog eens naar te kijken. We hebben goede gesprekken gevoerd over hoe het komt dat die zo laag scoren op de criteria die wij hanteren. Daar zijn een aantal verklaringen voor en daar moeten we naar kijken met een correctiefactor of een ander instrument. Dat moet wat meer worden geïnstitutionaliseerd in de criteria. Dat is een van de punten die we daarin hebben opgenomen.

Ik blijf zeggen dat dit gaat om de verdeling van schaarste; het gaat om het verdelen van teleurstellingen versus blijdschap. Dat blijft altijd een lastige puzzel, dus ik probeer dat zo objectief mogelijk te doen en blijf politiek wegen wat er speelt. Laten we vooral hopen dat een nieuw kabinet met dezelfde ambitie, ook financieel gezien, doorgaat met dit soort projecten. Er liggen namelijk gewoon goede projecten, en het zou zonde zijn als daar niks mee gebeurt.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de termijn van de inbreng van de rapporteurs. Als voorzitter wil ik de rapporteurs hartelijk danken namens de commissie. Dank voor het gedane werk. Ook dank aan de ondersteuning voor de hulp bij het maken van de inbreng van de rapporteurs. Dank ook voor de beantwoording van het kabinet. Dat betekent ook dat we nu zijn aangekomen bij de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik wilde voorstellen om gewoon de rij af te gaan. U weet wat uw spreektijd is; die staat in de convocatie. Ik zou willen voorstellen om in eerste instantie vier interrupties toe te staan. We kijken even of dat lukt. Als dat gewoon nette en korte interrupties zijn, kunnen we er nog wat bij doen indien dat nodig is. Dat zal van de lengte van de interrupties afhangen. Ik wil het woord graag geven aan de heer De Hoop voor zijn inbreng in de eerste termijn van de kant van de Kamer. Hij spreekt namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik wil dit debat eigenlijk beginnen met een informatieverzoek. Ik ben heel erg blij met de geactualiseerde lijst van de financiële opgaven, de update van de lijst-Grinwis, die we voor de verkiezingen hebben gehad. Maar ik miste nog wel een aantal zaken over Amelisweerd. Op pagina 29 staat dat lenW op verzoek van de Raad van State een nadere motivatie van het tracébesluit heeft gegeven en dat het aan de Raad van State is om tot een oordeel te komen. Er staat ook: «Gezien de lange tijd tussen het vaststellen van het tracébesluit en de definitieve uitspraak, en vanwege excessieve prijsstijgingen, is het beschikbare budget onvoldoende.» Met de Raad van State is gedeeld dat er een grove schatting is van het minimale tekort, maar dat staat niet in deze brief. Ik vroeg mij af waarom dat niet met de Kamer gedeeld kon

worden terwijl dit wel met de Raad van State gedeeld kon worden. Kan daar nog aan voldaan worden? Dat is vooraf dus nog een informatieverzoek.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de Minister om te zien wat hij kan toezeggen wat betreft dat informatieverzoek. U mag er straks ook even op terugkomen.

Minister Tieman:

Ik kom er zo snel mogelijk op terug.

De voorzitter:

Oké. Helemaal goed. Meneer De Hoop, vervolgt u uw betoog.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik vind dat wel relevant voor de verdeling van de middelen. Morgen wordt er ook gestemd over een motie waarvoor dat ook relevant is, denk ik.

Voorzitter. Tijdens de begrotingsbehandeling is al uitgebreid gesproken over de forse en toenemende tekorten voor onderhoud, de oplopende achterstanden en de grote maatschappelijke risico's die deze ontwikkelingen met zich meebrengen. Ik zag grote eensgezindheid in de commissie dat we dit moeten oplossen en dat er een stevige opdracht moet komen voor het nieuwe kabinet. Er moet geld bij komen. We zullen ook moeten heroverwegen waar we wanneer in investeren. De plannen en ambities van tien tot vijftien jaar geleden zijn gemaakt onder een ander gesternte. Dat onverminderd willen doorzetten, is niet verantwoord en brengt ons niet de infrastructuur die wij en toekomstige generaties nodig hebben. Dat gaat niet alleen om het zinvol besteden van geld, maar ook om het creëren van netwerken die ook op de lange termijn duurzaam en zinvol zijn, die het grootste probleemoplossende vermogen hebben en die ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd, met het geld dat we hebben, maar ook met de mankracht en binnen de wetgeving en afspraken over natuur, klimaat, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Afgelopen zomer is voor de derde keer door de rechter bevestigd dat boeren niet mogen worden uitgekocht om met hun stikstofrechten snelwegen of vliegvelden aan te leggen. Alle vrijkomende stikstof gaat eerst naar de natuur totdat die voldoende is hersteld. De conclusie is dat Nederland dus grotendeels nog steeds stilligt vanwege de stikstofproblematiek. Die constatering geeft ons ook de ruimte om mensen en middelen verstandiger en productief in te zetten voor onderhoud en duurzame alternatieven. De overprogrammering waar we afgelopen jaren om vroegen om zo de productie overeind te houden, is zelf grotendeels stil komen te vallen. Transport en Logistiek Nederland verwoordde het als volgt: «We zijn niet eerlijk over wat wel of niet uitvoerbaar is. Daardoor verliest het MIRT zijn functie en wordt het vooral een wensenlijstje.» In navolging van de oproep van de logistieke sector wil ik de Minister vragen om de nu onuitvoerbare projecten serieus te heroverwegen. Wat is nog de toegevoegde waarde? Wat zijn de geactualiseerde kosten? Wat zijn de maatschappelijke opbrengsten? Wat zijn de realiseerbare alternatieven? Ook hiervan zou ik graag nog een goed onderbouwde lijst willen hebben voor het MIRT-debat van komende zomer.

Voorzitter. Er zijn meer ontwikkelingen die niet goed genoeg gaan. Tegen de afspraken in neemt het autogebruik weer toe, vooral door veel woon-werkverkeer. In het Klimaatakkoord heeft de regering afspraken gemaakt over het terugdringen van autogebruik. Welke extra maatregelen kunnen we hierop verwachten?

Ook de multimodaliteit staat onder druk; dat kwam ook al ter sprake bij het debat over duurzaam vervoer en bij de begroting. Maar juist slim gebruik van onze netwerken kan heel veel problemen oplossen. We

hebben het Infracfonds getransformeerd naar Mobiliteitsfonds zodat we meer multimodale en verkeersvraagbesparende oplossingen kunnen realiseren. Dat kan meestal zonder stikstofproblemen of grote aannemerscombinaties. Waarom staan die niet bovenaan het lijstje?

Dan twee laatste punten, over het doel en de systematiek van het MIRT. Het MIRT moet Nederland ontsluiten en bereikbaarheidsproblemen oplossen, maar dat is niet hetzelfde als het bestrijden van files. Een file is niet maatgevend voor een bereikbaarheidsissue. Er zijn vaak slimmere manieren om bereikbaarheid en mobiliteit te faciliteren dan asfalteren, bijvoorbeeld verkeer spreiden, functies zoals wonen en werken dicht bij elkaar brengen of alternatieve modaliteiten faciliteren. Ik kom dat nog veel te weinig tegen. Ik wil graag dat de Minister hier heel nadrukkelijk naar kijkt als we het onuitvoerbare MIRT-lijstje gaan heroverwegen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik hoorde de heer De Hoop boeren noemen. Nou las ik afgelopen week ook dat GroenLinks-PvdA wel graag wil samenwerken met het minderheidskabinet. Ik vraag me eigenlijk af: wat kunnen boeren van GroenLinks-PvdA verwachten als er wordt samengewerkt? Ligt gedwongen onteigening van boeren op basis van stikstof ook op tafel? Is dat een taboe of zegt GroenLinks-PvdA: «dat gaan wij niet doen»?

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

Wat betreft de onteigening van boeren is er, gezien onze insteek van vorige week, niets veranderd ten opzichte van eerder. We willen namelijk kijken hoe je samen met boeren het stikstofprobleem kunt oplossen en hoe je ervoor kunt zorgen dat voor boeren op locaties dicht bij Natura 2000 een oplossing wordt gevonden, bijvoorbeeld door mensen vrijwillig uit te kopen. Er kunnen scenario's ontstaan waarbij dat gedwongen moet. Maar ik denk: hoe eerder je samen met boeren aan tafel zorgt voor perspectief, des te minder snel is gedwongen uitkoop nodig. Hoe langer het duurt, hoe eerder je daar terechtkomt. GroenLinks-PvdA wil heel graag van het stikstofslot af. Dat is een van de punten waarop wij met het kabinet willen samenwerken, omdat dat voor woningbouw en infrastructuur, maar ook voor boeren zelf, ontzettend belangrijk is.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Goed. Ik constateer dat het minderheidskabinet aangeeft eventueel over te gaan tot gedwongen onteigening van boeren op basis van stikstof. GroenLinks-PvdA is het daar ook mee eens. Ik wens de boeren dus heel erg veel sterkte de komende tijd. Maar denkt de heer De Hoop nou echt dat boeren hun levenswerk afpakken, dus gedwongen onteigening, de natuur gaat herstellen? Komt het dan goed met de natuur? En waarop baseert de heer De Hoop dat?

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

Het beeld dat mevrouw Van der Plas schetst, vind ik niet terecht. Ik bedoel, ik ben zelf boerenzoon en ik weet heel goed wat het betekent om je eigen plek te hebben waar je boert. Tegelijkertijd zitten we ook met de stikstofcrisis en moeten we kijken hoe we die oplossen. Ik constateer dat heel veel infraprojecten stilliggen omdat wij Nederland niet van het stikstofslot halen. Dat heb ik ook geprobeerd aan te geven in mijn inleiding. Ik vind het zelf soms ingewikkeld als bepaalde partijen – dat zijn met name partijen aan de rechterzijde en ook die van mevrouw Van der Plas – heel erg boos zijn als bepaalde projecten niet doorgaan. Dat komt namelijk doordat de bewindspersonen van diezelfde partijen Nederland nog niet van het stikstofslot hebben gehaald. Dat vind ik soms wel ingewikkeld, omdat ik ervan overtuigd ben dat als wij met elkaar een daadkrachtige stikstofaanpak hebben, inderdaad knooppunt Hoevelaken in Gelderland verbreed en aangepakt kan worden. Als we dat niet doen, gebeurt dat

niet. Daar help je boeren niet mee en daarmee haal je Nederland niet van het stikstofslet. Dat is het probleem dat wij hier neerleggen. Het is ook iets wat GroenLinks-Partij van de Arbeid nadrukkelijk wil oplossen, en ook iets wat het afgelopen kabinet helaas wederom níet heeft opgelost.

De voorzitter:

Ook voor u geldt: kortere antwoorden graag.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nederland zit in een stikstoffuik omdat wij in Nederland redeneren op basis van een modellenwerkelijkheid. We hebben een stikstofwet in elkaar geflanst – nou, niet «wij», want ik zat nog niet in de politiek; dan was het wat mij betreft nooit gebeurd – die ons zodanig gewurgd heeft in juridische regelgeving dat we daar niet meer uit komen. Dat is er aan de hand. Als de heer De Hoop, samen met dit minderheidskabinet, blijft doorgaan met die modellenwerkelijkheid zullen we er nooit uit komen. Er liggen ...

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja, oké, ik stop. Ik wacht even op het antwoord en dan kan ik eventueel verdergaan.

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

Ik deel de constatering van mevrouw Van der Plas niet. Zelf constateer ik dat BBB heel goed is in het problematiseren van een aantal benodigde maatregelen om uit het stikstofslet te komen, waarvan niet alleen GroenLinks-Partij van de Arbeid, maar ook de rechter zegt dat het nodig is en dat je eerst moet inzetten op natuurherstel. Maar dat het de bewindspersoon van BBB niet gelukt is om het stikstofprobleem daadwerkelijk op te lossen, is niet alleen slecht voor de landbouw, maar ook voor infrastructuur die we in Nederland nodig hebben.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

De rechter is geen ecooloog. Nee. Dus als de rechter zegt «dat moet, want het is ook goed voor de natuur», zegt hij dat omdat wij onszelf gewurgd hebben met dwingende wet- en regelgeving. Daar toetst een rechter aan. Het is ook al langer bekend dat stikstof niet hét probleem is voor de natuur. Je hebt natuurgebieden met stikstofgevoelige natuur, en daar waar stikstof een probleem is, kun je het aanpakken. Maar bijvoorbeeld droogte, hydrologie en menselijke activiteiten geven veel meer druk op de natuur dan alleen stikstof. Ik vind het dus, opnieuw, heel erg dat de boeren hier weer verantwoordelijk worden gehouden voor het op slot zetten van Nederland, terwijl dat komt omdat wij hier dwingende wet- en regelgeving hebben. Het is geen vraag, maar ik wilde hier wel mee afsluiten.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, misschien wilt u daar nog op reageren, en anders ...

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

Nou ja, ik heb niet meer te zeggen dan dat mevrouw Van der Plas mij woorden in de mond legt die ik zelf niet eens uitgesproken heb. De stelligheid waarmee mevrouw Van der Plas dit schetst en het gebrek aan daadkracht van haar eigen Minister hebben ons niet geholpen. Verder zou ik graag verdergaan met mijn betoog.

De voorzitter:

Vervolgt u dan uw betoog, zou ik zeggen.

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

Voorzitter. Daarnaast is mijn fractie toch wel deels verbolgen over de verdeling van de middelen voor woningbouw en bereikbaarheid. Ik mocht daar zojuist als rapporteur ook al over spreken met collega Van Asten. Ik vind het echt onbegrijpelijk dat slechts 0,4%, dus 4 promille, van de middelen naar de drie noordelijke provincies gaat, en dat je zelfs als je Zeeland erbij optelt, slechts op 1,2% uitkomt. En ja, de Staatssecretaris noemde die 4 promille een grijze vlek, maar ik vind het ook een behoorlijk witte vlek. «Lichtgrijs», hoor ik de Staatssecretaris nu zeggen, maar dan nog. Het is echt ontzettend weinig. Hoe kan het dat hier door een van beide bewindspersonen niet verder bijgestuurd is op de onevenredige verdeling? Ik kan mij herinneren dat bij de presentatie van het rapport Elke regio telt!, een van de commissarissen van de Koning uit Noord-Nederland – het was Groningen, geloof ik – de vraag kreeg: waar bent u nou het meest bang voor? Hij zei toen: de macht der gewoonte. Op het moment dat er schaarste aan middelen is, gaat het geld vaak het eerste naar de grote steden, omdat we dan altijd kijken naar rendement. Dat gebeurt hier nu eigenlijk weer. Als je toetst op rendement, op maatschappelijke kosten en baten, zul je altijd zien dat dit soort regio's benadeeld worden. Dat is misschien niet de intentie, maar dat is dan wel de uitkomst. Ik vind het heel erg jammer dat hier sinds het rapport Elke regio telt! niet genoeg in veranderd is.

Voorzitter. Net als bij de weginfra zien we dat er bij het spoor grote tekorten zijn. Als we willen voorkomen dat we in Nederland met het spoor Duitsland achternagaan, moeten we de komende jaren fors meer investeren in onderhoud en zorgen dat de budgetten toereikend zijn. Veel onderdelen van het drukbereden Nederlandse spoornetwerk gaan richting het einde van de levensduur. Ik noem een slappe bodem en de spoor-dijken. Reizigers ervaren hier nu al hinder van, want er zijn vaker snelheidsbeperkingen, er moeten lichtere treinen worden ingezet met minder capaciteit en er zijn vaker werkzaamheden. Als er in de toekomst vaker militair materieel over het spoor vervoerd moet worden, moeten we echt fors meer investeren in bestaande spoornetwerken. Een van de financiële problemen is echter dat het instandhoudingsbudget voor spoor niet realistisch is en structureel niet wordt geïndexeerd, terwijl dat wel een noodzakelijke randvoorwaarde is om de kwaliteit van het bestaande spoornetwerk te garanderen. Het is op de lange termijn juist ook goedkoper. Goedkoop is immers duurkoop. Graag een reactie van de Staatssecretaris daarop.

Voorzitter. Ik kom bij mijn vragen over concrete projecten en regionale problemen, die om een oplossing vragen. Ik begin uiteraard – ik hoop dat u mij dat niet kwalijk neemt – in het noorden, met Friesland. Bij het vorige MIRT-overleg vroegen we in de Kamer om een oplossing voor de Afsluitdijksluizen. We begrijpen vanuit de regio dat dit proces goed verloopt, dus laat ik positief beginnen en daarvoor mijn dank uitspreken, ook aan de Minister. Hoe ziet hij het vervolgproces rondom de Afsluitdijk? Ik maak me grote zorgen over de haven van Terschelling. Dat is misschien geen MIRT-project, maar de omvang en het regionale belang van de werkzaamheden vragen denk ik wel om een groter aandeel hierin van het Rijk. Hoe kan de Staatssecretaris hier op korte termijn bij helpen? De vaarroute Lemmer–Delfzijl kent vier, nee, zelfs vijf bruggen die gerenoveerd moeten worden. Dat is een enorme ingreep, met grote gevolgen voor het verkeer in de regio. Dat gaat niet allemaal tegelijk. Lokaal vreest men de staat van verschillende bruggen, die nu al zo slecht is dat ze eerder vervangen moeten worden om de bereikbaarheid op peil te houden. Hoe loopt het tijdpad tot 2030, geloof ik, of tot 2035, wanneer die bruggen vervangen zouden worden? Is dat nog steeds het tijdpad

waaraan voldaan kan worden, of zouden sommige bruggen misschien al eerder aangepakt moeten worden?

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie van BBB en GroenLinks-PvdA, de motie-Pierik/De Hoop, over het uitfaseren van dieseltreinen in Noord- en Oost-Nederland? Welke dieseltreinen moeten nog geëlektrificeerd worden en welk tijdpad staat hiervoor?

Voor het spooraquaduct bij Leeuwarden, dat op termijn waarschijnlijk goedkoper is dan een nieuwe brug, is er nog een tekort van 214 miljoen. Dat kan de regio niet alleen opbrengen. Wat kan het kabinet op dit punt doen om toch te voldoen aan de MIRT-systematiek en hierin stappen te zetten?

Voorzitter. Dan de Gerrit Krolbrug in Groningen. We hebben daar recent al een paar keer over gesproken. We hebben ook veel brieven van omwonenden gekregen. Dit weekend nog waren er grote acties in Groningen die duidelijk maken hoe belangrijk deze plek is voor de bereikbaarheid. Een noodbrug, een tijdelijke brug of desnoods een pontje, maar ook iets om op een veilige manier met je fiets naar de overkant te komen, zijn toch wel extra nodig. Ik dank de Minister voor de toezegging dat hij hier nogmaals met de lokale bestuurder naar wil kijken. Wij horen ook vanuit de regio dat men bereid is om te kijken naar cofinanciering. Ik hoop dat de Minister echt de handschoen oppakt om in de tussentijd te zorgen voor tijdelijke oplossingen.

Voorzitter. Deze brug staat natuurlijk niet op zichzelf. Ik heb eerder ook vragen gesteld over de brug bij Urmond, in Limburg, en over verschillende andere plekken in Nederland waar de veiligheid van bruggen onder druk staat. Ik vind dat dat nog te vaak voorkomt. Dan zetten we omrijdbordjes neer voor automobilisten en fietsers, maar we moeten de komende jaren heel veel bruggen renoveren in Nederland. Ik vraag de Staatssecretaris waarom Rijkswaterstaat en IenW niet meer inzetten op de aanschaf van pontjes om flexibeler om te gaan met dit soort situaties. Kunnen we meer pontjes inzetten om dit soort problemen op te lossen? We kunnen namelijk aan zien komen dat dit soort situaties zich de komende jaren nog meer gaan voordoen.

Voorzitter. Ik kan het MIRT-debat niet voeren zonder aandacht te besteden aan de Lelylijn. Het beschikbare budget is, zoals we al vaker hebben besproken, tot onze spijt vrijwel volledig verdwenen. Deze week komt gezant Klaas Knot met zijn rapportage. Ik hoop dat we daarna echt snel concrete stappen kunnen gaan zetten. Ik roep het kabinet en de toekomstige coalitie ertoe op om de noordelijke regio's niet opnieuw teleur te stellen.

Voorzitter. Dan door naar Drenthe en Overijssel. Ook daar zit ik met onveilige N-wegen. Er wordt gekeken naar de aanpak daarvan en naar wegverbreding, maar mijn vraag is of er ook gekeken kan worden naar rijbaanscheidingen. Het grootste risico bij smalle N-wegen zit 'm namelijk in frontale botsingen op hoge snelheid. Een snelle en effectieve oplossing is dan een lagere snelheid met een stalen rijbaanscheiding in het midden. Qua schaal zou je dat denk ik buiten het MIRT om kunnen doen. Daar zijn geen stikstofruimte of extra asfalt voor nodig en er hoeven geen bomen voor omgezaagd te worden. Het lijkt mij enorm effectief. Wordt ook naar die oplossingen gekeken?

Verder wil ik het belang benadrukken van het oplossen van de knelpunten op het spoor tussen Amsterdam, Deventer en Twente. Dat is niet alleen goed voor de verbinding tussen het oosten van het land en de Randstad, maar ook van cruciaal belang voor een snelle treinverbinding richting Berlijn. Het gaat om verschillende punten, onder andere het vierde perron in Deventer. Hoe denkt het kabinet hieraan te kunnen bijdragen? Wanneer kunnen reizigers ook echt verbeteringen ervaren bij het knooppunt flessenhals Meppel? Hoe zit het met de spoorverdubbeling bij Deventer-Zwolle? Hoe loopt het MIRT-proces voor de Nedersaksenlijn?

Gelderland. De aanpak van knooppunt Hoevelaken zit helaas hopeloos vast. «Het is niet uit te leggen», kopte De Gelderlander afgelopen week. We weten wat de oorzaak daarvan is, namelijk stikstof. Hoe kan het dat de Minister zijn collega van LVVN er niet toe heeft kunnen bewegen om dit probleem daadkrachtig op te lossen? De maakbaarheid zit 'm in de planning van de capaciteit van Rijkswaterstaat en de aannemers. Niet stikstof, maar de vergunbaarheid ligt daar wel. Wat kunnen we daar op korte termijn toch nog verwachten?

Noord-Holland. Wat we echt niet kunnen oplossen zonder geld, maar wat wel elke cent waard is, is Zuidasdok over de A10. We zijn al heel ver, maar het is heel complex. Het is van grote waarde voor de hele regio en ook voor de toekomst van internationale treinen. De vertraging door de kostenoverschrijding resulteerde in heel veel extra kosten. Dit nu niet fixen is onnodig duur. Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol hebben voor GroenLinks-Partij de Arbeid echt prioriteit, want die zijn cruciaal voor de verbindingen naar het noorden, oosten en zuiden en bieden veel meer ruimte voor de internationale treinen, omdat het reguliere spoor wordt ontlast. Hier moeten we dus met urgentie aan doorwerken. Wat kunnen we van de Staatssecretaris verwachten?

De verkeerschaos die we kunnen zien aankomen, is het afsluiten van de IJ-tunnel in Amsterdam. 60.000 auto's per dag moeten een alternatieve route vinden. Die kunnen we, denk ik, in de stad niet echt kwijt. Het is echter bijna allemaal lokaal verkeer. Wat wordt er geregeld om deze mensen op de fiets of in het ov te krijgen? Of zetten we in op een omleiding richting de A10? Dat leidt alleen maar tot nog meer files, denk ik.

Een ander heikel punt, waar we het in het recente CD Spoor ook over hebben gehad, is het spoorknooppunt Haarlem. Uit de MIRT-brief en ook uit de regio begrijpen we dat de gesprekken nog niet het gewenste resultaat hebben opgeleverd. Dit debat staat grotendeels in het teken van grote financiële tekorten. In Haarlem dreigen we nu onnodig 50 miljoen over de balk te gooien, omdat we toekomstbestendige herinrichting en het vervangen van oude wissels lostrekken. Ook toekomstige dienstregelinguitbreiding komt in gevaar. Dat is zeer onverstandig. Graag de toezegging van de Staatssecretaris dat hij zich gaat inspannen om alsnog heel snel tot een positief resultaat te komen.

Voorzitter. Dan nog twee asfaltpunten over Utrecht. Die liggen ook letterlijk in elkaars verlengde. Op de website van Rijkswaterstaat zie je bij de planning voor de A27 Houten–Hooipolder staan: «Start: 2024. Klaar: onbekend.» We zijn net begonnen, maar lijken nu al de controle kwijt te zijn over de planning en de kosten. Wat is de verwachting van de Minister voor de planning? Ook de A12/A27 Amelisweerd heeft alle ingrediënten om een technisch-verkeerskundige en ook financiële ramp te worden, terwijl het alternatief op vrijwel alle punten beter scoort. We zijn nog niet te laat om te kiezen voor een slimmere oplossing. Ik heb hier ook niet voor niks vorige week een motie over ingediend. In de brief van afgelopen vrijdag lazen we dat het budget inmiddels onvoldoende is. IenW heeft nadere cijfers aan de Raad van State gegeven. Wederom is de vraag of die ook met de Kamer gedeeld kunnen worden.

Voor de regio Utrecht is de Merwedelijn van cruciaal belang. Mijn fractie is blij met de rijksbijdrage. Hopelijk kunnen Rijk en regio samen snel de vervolgstappen zetten.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, ik wil u er even op wijzen dat u inmiddels een minuut van uw tweede termijn heeft gebruikt. U bent lekker bezig met uw rondje Nederland, dus dat wilt u waarschijnlijk ook afmaken, maar ik wijs u er wel even op, zodat u het zelf in ieder geval in de gaten heeft.

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

Dank. Daar was ik van op de hoogte. Mijn inschatting is dat ik geen zeven minuten nodig heb in de tweede termijn.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog. Wij houden het bij.

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

Voorzitter. Dan kom ik bij Zuid-Holland. Mijn fractie maakt zich zorgen over de kosten van de schaa sprong van de Oude Lijn. Er is een tekort van 2 miljard. Hoe gaat het kabinet hier met de regio samen een oplossing voor vinden? Verder maken wij ons zorgen over het feit dat er nog geen budget is voor het herstel van de hsl-viaducten. Is er inmiddels zicht op de kosten en of die deels verhaald kunnen worden omdat er constructiefouten zijn gemaakt?

Voorzitter. Dan Zeeland. Treinreizigers in Zeeland krijgen door de ERTMS-proef langdurig te maken met hinder. Eerder hebben we als Kamer aangedrongen op goede compensatie. Hoe staat het met de plannen daarvoor? Is er al zicht op de mogelijkheden om de Zeeuwse Lijn in de toekomst aan te sluiten op de hsl? Ook de Zeelandbrug is in verkenning. Die is van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio.

Ook hier moet wat ons betreft zo snel mogelijk een oplossing voor komen.

Voorzitter. Noord-Brabant. We weten allemaal dat de regio Eindhoven, met onder andere ASML, enorm belangrijk is voor onze economie. Het is daarom ook belangrijk dat de bereikbaarheid hier zo snel mogelijk op orde komt, zodat de economie hier op een duurzame manier kan groeien. Er is daarom een grote opgave bij station Eindhoven. Dat station moet snel aangepakt worden, zodat onder andere de intercity naar het Ruhrgebied kan worden gestart. Ook hier ontbreken voldoende middelen. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om samen met de regio snel volgende stappen te kunnen zetten om te voorkomen dat de economische groei achterblijft als gevolg van uitstel van investeringen?

Voorzitter. Tot slot Limburg. De Kamer is vorig jaar op werkbezoek geweest in Weert-Hamont, om te spreken over de heropening van het spoor tussen Nederland en Belgisch-Limburg. De Belgische trein staat al klaar om de grens over te rijden, alleen moet het spoor bij Weert nog aangepast worden. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om samen met de Belgen met bijvoorbeeld Europees geld te werken aan de heropening van deze lijn? Ik weet dat deze Staatssecretaris ook voorzitter was van de contactgroep België, waar ik met veel plezier met hem mee bezig ben geweest. Ik ga er dus van uit dat hij dat met enthousiasme omarmt. Tot slot heb ik nog de vraag hoe het staat met het gesprek over het afzien van de sloop van de spoorbrug bij Maastricht.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage. Die resulteert erin dat u vier minuten over heeft voor de tweede termijn. Dan weet u dat voor de voorbereiding daarvan straks. Dank voor uw inbreng. Het woord is aan mevrouw Van der Plas, namens de BBB-fractie. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Als je door Nederland rijdt, geniet je gewoon van het landschap. Als je vanuit andere landen terugkomt in Nederland, dan denk je: wat zitten de wegen hier toch allemaal goed in elkaar. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid. We hebben grote investeringen nodig om onze infrastructuur op orde te houden. De groei van Nederland valt of staat met de aanleg en het onderhoud van onze bruggen, wegen, tunnels, dijken en spoorlijnen, of het nu is om onze regio's economisch te versterken, het land bereikbaar te houden of mensen simpelweg veilig van A naar B te

laten komen. Voor BBB is er in dit notaoverleg maar één belang: in de regio en in de stad erop kunnen vertrouwen dat mobiliteit geen luxe wordt. Juist dat vertrouwen staat op steeds meer plekken onder druk. Het kabinet heeft meerdere regio's aangewezen als nieuwe grootschalige woningbouwgebieden. Daar ligt een forse en hoognodige opgave voor onze woningcrisis. Het gaat hier om tienduizenden woningen in sommige regio's, oplopend tot ruim 30.000 woningen richting 2035, zoals ook in het MIRT 2026 wordt benoemd. Voor de mensen thuis die niet weten wat het MIRT is: dat is het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Die aanwijzing schept wel verwachtingen, maar de BBB ziet in het MIRT 2026 dat de uitvoering achterblijft. Zonder bereikbaarheid is er geen woningbouw; zo simpel is het. Zonder de hoognodige investeringen om deze nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten en te verbinden, blijven ambities papieren tijgers en kan de Minister van Volkshuisvesting de ambities niet ten volle realiseren. Is de Minister het daarmee eens? Het belang van de samenhang tussen woningbouw en mobiliteit wordt onderschreven, maar er ontbreekt duidelijkheid over wanneer en hoe de benodigde infrastructuur volgt. Regio's moeten nu tempo maken, terwijl het Rijk blijft hangen in uitstel. Hoe verantwoordt de Minister dat er regio's worden aangewezen voor grootschalige woningbouw, terwijl er in het MIRT 2026 geen concreet besluitmoment is vastgelegd voor de bijbehorende infrastructuur en de woningbouw zonder die investeringen simpelweg stilvalt?

Voorzitter. Dan de grote spoorverbindingen in het noorden en het oosten van het land. We hebben het er vorige week ook al over gehad: de Lelylijn en de Nedersaksenlijn zijn geen prestigeprojecten, maar strategische verbindingen voor bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling en spreiding van groei, juist ook buiten de Randstad. In de schriftelijke beantwoording bij de begrotingsbehandeling van afgelopen week wordt erkend dat volledige realisatie tijd kost, en geld uiteraard. Dat begrijpt BBB. Tegelijkertijd lezen we in MIRT 2026 dat deze verbindingen vooral in de langetermijnperspectieven tot 2040 en verder zijn geplaatst, maar dat mag geen reden zijn om niets te doen, zoals we vorige week ook al aangaven. Juist daarom hebben wij gepleit voor een gefaseerde aanleg van de Lelylijn, zodat regio's niet nog decennia hoeven te wachten op perspectief. Bij de begrotingsbehandeling gaf de Minister op vragen of een gefaseerde aanleg van de Lelylijn wenselijk is aan dat dat aan een nieuw kabinet is, maar kan de Minister dan in ieder geval aangeven of er binnen mogelijke plannen voor gefaseerde aanleg, dus binnen plannen waar al aan gewerkt wordt of projecten die al klaar liggen, ruimte is om te beginnen met een verbinding tussen Groningen en Drachten? Welke mogelijkheden ziet de Minister binnen zijn termijn nog om bij zowel de Lelylijn als de Nedersaksenlijn vorderingen te maken? Dit hoeft niet groot te zijn; dat kan waarschijnlijk ook niet, maar ik ben wel benieuwd welke ruimte er nog is.

Voorzitter. In de MIRT-brief van januari wordt het belang van station Deventer voor de bereikbaarheid van Oost-Nederland expliciet erkend. Deventer is naast de mooiste stad van het land, met het mooiste plein van het land en met het mooiste voetbalstadion van het land van de mooiste voetbalclub van het land ook een bovenregionaal knooppunt waar meerdere hoofdverbindingen samenkomen richting Zwolle, Amersfoort, Arnhem en Twente. Daarmee speelt het station een sleutelrol in het dagelijkse woon-werkverkeer en in de verdere groei van de regio. Tegelijkertijd zien we dat het in de praktijk achteruitgaat. Door capaciteitsgebrek worden treinen op belangrijke corridors structureel ingekort. Dat betekent: minder vervoerscapaciteit op lijnen waar dagelijks tienduizenden reizigers van afhankelijk zijn, meer druk op het weggennet en een directe rem op regionale doorstroom en ontwikkeling. In MIRT 2026 lezen we vooral analyses, terwijl het knelpunt zich nu al manifesteert. Analyse alleen helpt reizigers niet verder. Zonder zicht op besluitvoering en

uitvoering wordt het probleem vooruitgeschoven, terwijl de gevolgen vandaag al voelbaar zijn. Wil de Minister het belang van de aanpak van station Deventer meenemen in adviezen aan een volgend kabinet om op te pakken? Daarbij is vooral de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding, waaronder het vierde perron, van groot belang voor de regio. Ik wijs de Minister ook op de vele steunbetuigingen van meerdere steden voor dit pleidooi.

Voorzitter. De grensregio's. Of het nu gaat om noord, oost of zuid, steeds weer zien we dat deze regio's extra afhankelijk zijn van een goede infrastructuur, terwijl zij vaak als laatste aan bod komen. In MIRT 2026 wordt dit ook erkend, maar zonder duidelijke vertaling naar investeringsprioriteiten. Voor BBB zijn grensregio's geen randgebieden maar volwaardige delen van Nederland. Het zijn vaak ook delen van Nederland die niet op Rotterdam of Den Haag gericht zijn maar juist op regio's over de grens, in Duitsland en België. Slechte bereikbaarheid werkt hier direct door in de economie, de voorzieningen en de leefbaarheid, en vergroot juist de afstand tot werk en onderwijs. Hoe borgt de Minister binnen het MIRT dat grensregio's niet structureel achterblijven bij investeringen in bereikbaarheid, terwijl zij juist extra afhankelijk zijn van een goed functionerend netwerk?

Voorzitter. Al jaren is de N50 een weg waar het vaak misgaat: gewonden en doden. De zorgen over de verkeersveiligheid zijn al vaak aangekaart, maar totdat de N50 veilig is, zal BBB dit blijven aanstippen. In MIRT 2026 wordt veiligheid benoemd als prioriteit, maar tegelijkertijd blijft de N50 vastzitten in taakstellende budgetten en vertraging, terwijl juist op deze weg het aantal ernstige ongevallen al jaren boven het landelijk gemiddelde ligt. Voor BBB is dat niet acceptabel. Veiligheid mag niet afhankelijk zijn van rekenkundige beperkingen. Wij hebben een motie klaarliggen op dit punt.

Voorzitter, afrondend. MIRT 2026 laat zien dat keuzes moeilijk zijn. Dat begrijpt BBB, maar keuzes niet maken is ook een keuze. Die keuze raakt nu vooral de regio, de grensgebieden en de veiligheid van mensen.

Voorzitter, ik rond af. Ik heb nog twee vragen. Ik heb begrepen dat de Minister op werkbezoek gaat naar Ameland voor wat betreft de watertaxi. Kan de Minister ons even meenemen in wat daarbij de inzet gaat worden en wat de Amelanders kunnen verwachten? Ik wil graag ook nog een stand van zaken over de haven van Terschelling. Daar hebben we het vorige week uitgebreid over gehad in het begrotingsdebat. Ik neem aan dat er de afgelopen dagen al contact is geweest. Ik wil graag van de Minister weten wat daarvoor de mogelijkheden zijn en wat de stand van zaken is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een minuutje van uw tweede termijn gebruikt. U heeft ook nog een interruptie van de heer De Hoop voor wat extra spreektijd.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb een vraag over de N50. Ik ben het met mevrouw Van der Plas eens over de noodzaak die aan te pakken. Ik denk dat Sander de Rouwe, de burgemeester van Kampen, hier de afgelopen jaren wel vijf keer is geweest met een petitie om die weg aan te pakken. Nu leek het bij de vorige Voorjaarsnota even alsof de BBB erin geslaagd was daar geld voor vrij te maken. Helaas is dat toen net niet gelukt. Welke mogelijkheden ziet mevrouw Van der Plas nu om die N50 nog aan te pakken? Met geld schuiven wordt misschien ingewikkeld. Welke oplossing ziet BBB nu voor zich?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Een terechte vraag. De N50 viel er bij de Voorjaarsnota inderdaad helaas net uit, omdat wij toch nog een potje wilden houden voor de Lelylijn. Als dat op nul zou komen ... Nul is nul; dan is er gewoon niks meer. Ik heb een motie klaarliggen. Kijk, er zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de MIRT-verkenning. Daarvoor staat 200 miljoen klaar. Voor de start van de MIRT-verkenning moet het grootste deel van de benodigde middelen al beschikbaar zijn. Voor de A27 is dit al het geval. Dit geeft de mogelijkheid om binnen het gereserveerde bedrag van 200 miljoen ook ruimte te maken voor het verbeteren van de veiligheid op de N50. Ik ga later op de dag de regering dus verzoeken om te kijken of binnen dit bedrag voor de MIRT-verkenning A27 Zeewolde–Eemnes 150 miljoen kan worden gereserveerd voor de verkenning en 40 miljoen kan worden ingezet voor een fysieke rijbaanscheiding tussen Kampen en Ramspol. Ik neem aan dat de heer De Hoop dat een heel goed idee vindt. Hij kan deze motie medeondertekenen, als hij wil.

De voorzitter:

De heer De Hoop gaat daarop reageren, zie ik.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik moet zeggen dat dit goed klinkt. Ik vind dat we, juist in de tijd dat we beperkte stikstofruimte hebben, inderdaad meer moeten inzetten op rijbaanscheidingen op N-wegen. Het klinkt dus als een sympathieke motie. Ik wacht de reactie van het kabinet af. Ik vind het verstandig.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de inbreng van de heer Stoffer namens de SGP. Gaat uw gang.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik begin met de instandhoudingsopgave, want dat is een race tegen de klok. Naast extra geld zijn slimme keuzes nodig. In dat verband heb ik een eerste vraag. We kunnen honderden miljoenen euro's besparen door risicogericht te werken met behulp van sensoren, data en modellen; dat geven vele experts aan. Als ik zou vragen of hier maximaal op wordt ingezet, ga ik ervan uit dat het antwoord ja zal zijn. Daarom is mijn echte vraag: hoe wordt deze aanpak zodanig verankerd in de organisatie dat de kansen ook echt gepakt gaan worden?

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de brief over het Meerjarenplan Instandhouding. Het gaat mij erom dat voor aannemersbedrijven tien jaar of verder vooruit duidelijk is welke projecten op de markt zullen komen, zodat ze hier ook gewoon op in kunnen spelen. Voor ons als Kamer is het goed om inzicht te hebben in de concrete investeringsopgave op langere termijn. Volgens mij vinden we elkaar in de wens om bij de jaarlijkse actualisering van het meerjarenplan zo ver mogelijk vooruit kijken.

De indexering van rijksbijdragen aan projecten vindt plaats aan de hand van de generieke index bruto overheidsinvesteringen, maar de praktijk leert dat bouwkosten sneller stijgen dan die generieke indexering.

Daardoor komen projecten klem te zitten. Mijn vraag is: hoe kunnen de bewindslieden ervoor zorgen dat deze indexering beter gaat aansluiten bij de actuele bouwkostenontwikkeling?

Voorzitter. Ook nieuwe aanlegprojecten blijven nodig. De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in lokale ontsluiting van woningbouw. Dat zijn weer nieuwe verkeersbewegingen op de hoofdwegen. Daar moet de schop dan dus ook in de grond, zeg ik tegen de beoogde nieuwe coalitie. We zijn benieuwd wat er in de plannen staat die wellicht eind deze week onze kant op komen.

Voorzitter. Verschillende provincies, in het bijzonder die in het Noorden en Zeeland – de collega's hiervoor refereerden er al aan – zijn teleurgesteld over het minimale aantal toegekende projecten voor woningbouw en

mobiliteit. Het gros van de middelen gaat naar de Randstad. De vraag is dan: hoezo «elke regio telt»? Veel kleine en middelgrote projecten maken samen namelijk veel woningen. Dat is ook qua inpassing eenvoudiger. Mijn vraag is: hoe kijken de bewindslieden hierop terug? Voor enkele grootschalige woningbouwprojecten in Hengelo, Enschede en Apeldoorn is wel gebiedsbudget toegekend, maar geen infrabudget. Dan zal je toch eigenlijk moeten constateren dat deze projecten niet van de grond gaan komen. Mijn vraag is: wat is het perspectief hiervoor? Voorzitter. Dan een aantal concrete projecten. Ik begin met Hoevelaken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik gun mijn collega wat extra spreektijd. Een vraag aan collega Stoffer. Hij benoemt heel terecht het punt van Hengelo en de woningbouwplannen zonder geld voor bereikbaarheid. Toont dit ook niet aan dat we hier als rijksoverheid veel te sectoraal werken en dat we gebiedsgerichte instrumenten nodig hebben om dit gebiedsgericht te ondersteunen? Nu kan het zo zijn dat we wel geld voor woningbouw uittrekken als Rijk, maar niet voor bereikbaarheid. Dan willen we dus blijikbaar wel een thuis geven, maar of we ook thuiskomen, blijft een grote vraag.

De **voorzitter**:

We kunnen het antwoord daarop wel dromen, denk ik.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik zou gewoon ja kunnen zeggen. Sterker nog, ik ben zelf civiel ingenieur. Toen ik dat net was, had ik nog een beetje vrije tijd. Met een aantal vrienden hadden wij een studieclub. Toen hebben we weleens bij bepaalde symposia zaken ingediend, waarbij we zeiden: eerst de infra en dan pas gaan bouwen. Dat antwoord bedachten we 25 jaar geleden natuurlijk al. Ik kan er alleen maar ja op zeggen. Eigenlijk denk ik dat we het er, zoals we hier met elkaar zitten, over eens zijn. Ik schat in dat het kabinet en de ambtenaren ook exact hetzelfde zullen zeggen. Toch komen we er niet toe. Het gaat dus inderdaad om dat gebiedsgerichte. Ik denk dat we het nog meer moeten verinnerlijken en dat nog meer aan de voorkant met elkaar moeten gaan oppakken. Ik ben echt niet negatief over alles, hoor. Er zijn de afgelopen periode natuurlijk ook een aantal goede voorbeelden bovengekomen: Hengelo, Enschede, Apeldoorn; er zijn er ongetwijfeld nog meer. Daarbij zie je het net niet de goede kant opgaan. Ik ben het er dus helemaal mee eens. Laten we er gewoon met elkaar de schouders onder zetten, er aandacht voor blijven vragen en gaan zorgen dat we het steeds meer gaan verinnerlijken.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, heeft u nog een vervolgvraag? Ik zag u bewegen. Nee? Dat is niet het geval. U heeft inderdaad vier interrupties. U bent er zuinig op. Hartstikke goed. Meneer Stoffer, vervolgt u uw betoog.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ga verder met knooppunt Hoevelaken. De Kamer heeft gezegd dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken prioriteit moet krijgen en dat in ieder geval gestart moet worden met een gefaseerde aanpak. Nu ligt er een plan van aanpak voor de eerste stap van variant 4. Maar de Minister zegt: ik doe er niks mee tot de stikstofoplossing er is. Dat schiet natuurlijk niet op, want stikstof is bijna overal een knelpunt. We kunnen wat dat betreft toch niet met de armen over elkaar blijven zitten? Mijn vraag is: wil de Minister, gezien de Gelderse stikstofaanpak en de salderingsmogelijkheden, de voorbereidingen voor variant 4 gewoon doorzetten? Voorzitter. Dan stations. De regio Zuidplas gaat aan de slag met een onderzoek naar de nut en noodzaak van een eventueel nieuw station Zuidplas-Westergouwe. Het Rijk ziet er weinig in en houdt zich afzijdig. Ik

zie ook voor andere voorstellen voor stations weinig enthousiasme, behalve bij de Oude Lijn. Eerder is een SGP-motie aangenomen waarin werd verzocht om te kijken naar stations bij Barneveld-Noord en Stroe op de lijn Amersfoort–Apeldoorn. Die is ook aangenomen, maar ik hoor er weinig meer over. Als we mensen vanuit de auto in de trein willen krijgen, dan zullen we stations moeten bouwen en uitbreiden, zoals in Deventer. Daar had mijn buurvrouw het zojuist al over. Dat is inderdaad een heel mooie stad, maar ik ken nog mooiere, hoor. Overigens doet de SGP daar voor het eerst mee aan de verkiezingen, dus het kan een nog betere stad worden; ik benoem het maar even. Het is ook van belang om een intercitystatus te geven aan stations als Harderwijk – daar zal de voorzitter het vast ook mee eens zijn – en Utrecht Lunetten. Zeker nu het wegennet steeds meer gaat vastlopen, neemt het belang van die stations gewoon toe. Mijn vraag is: waar blijft de proactieve inzet hiervoor? Die twee minuten tijdsverlies voor de een is voor de ander het verschil tussen de auto of het ov, of zelfs misschien tussen een baan of geen baan.

Voorzitter. De SGP pleit voor versnelling van het realiseren van station Dordrecht Leerpark. Er is budget beschikbaar, maar de aanleg wordt nu gekoppeld aan de ontwikkeling van station Dordrecht en de Oude Lijn. Dat betekent dat het zomaar naar achteren schuift. Mijn vraag is: wil de Minister Dordrecht Leerpark als apart project behandelen en zo snel mogelijk de paal in de grond slaan? Het zou echt helpen om de A15 een beetje te ontlasten. De noodzakelijke verbreding van die weg staat in de ijskast en ik denk dat we daar echt nog wel een paar jaar op moeten wachten.

Voorzitter. Dan de Noord/Zuidlijn. Een mogelijke verlenging van de Noord/Zuidlijn, waar al geld voor gereserveerd staat, is een potentieel koekoeksjong. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en andere experts wijzen op de mogelijkheid van een andere aanpak in en rond Amsterdam. Een opiniestuk in De Telegraaf repte daar onlangs ook over. Ze suggereren hoogfrequente metroverbindingen over bestaand spoor, het buiten de stad houden van intercity's en het inzetten van intercity's voor het vervoer over lange afstanden. Dan zou het aansluiten van het metronetwerk op het spoornet voldoende kunnen zijn, in plaats van aanleg van een nieuwe metrolijn. Of dat echt zo is, zul je moeten bestuderen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus of hij deze variant zou willen meenemen in de onderzoeken die dit jaar plaatsvinden.

Voorzitter. Dan het spoor Gent–Terneuzen. Het spoor is niet alleen van belang voor vervoer van mensen, maar ook voor vervoer van goederen. In dit verband hoor ik graag waar het startbesluit voor verbetering en verlenging van het spoor tussen Terneuzen en Gent blijft. Het geld is gereserveerd, ook aan de Vlaamse zijde, en het startschot voor dit project zou toch een mooi saluutschot zijn bij het aanstaande vertrek van onze Staatssecretaris. Ik zou dus zeggen: schiet op, want dat is volgens mij zeer nabij.

Voorzitter. De N-wegen. Collega's hebben het zojuist al benoemd en we hebben het ook vorige week aan de orde gehad: we moeten investeren in onze N-wegen voor verkeersveiligheid en doorstroming. Ik maak me zorgen over de gang van zaken bij onder meer de N35 en de N50. Bij de N50 Kampen-Ramspolbrug is sprake van een groot budgettekort. En als er voldoende budget is, blijkt er ineens sprake van een tekort aan personeel. De projecten N35 en N50 worden daarom niet opgepakt. Mijn vraag is hoe die afweging gemaakt wordt. Het gaat toch ook om verkeersveiligheid? Sowieso hoor ik uit verschillende regio's dat ze daar geen inzicht krijgen in de verdeling van capaciteit bij Rijkswaterstaat. Dat maakt het lastig om plannen en verwachtingen hierop af te stemmen en het gesprek daarover aan te gaan. Ik begrijp dat er overleg komt met de provincies. Is het inderdaad de bedoeling om de bestuurlijke partners meer inzicht te geven in de capaciteitsverdeling en hen beter mee te nemen in de afwegingen die gemaakt gaan worden? Dat is mijn vraag aan de bewindslieden.

Voorzitter, afrondend. Zeeland met zijn eilanden is gebaat bij goede calamiteitenroutes en de Vlaketunnel is daarbij een zwakke schakel. Er zijn daar regelmatig stremmingen. Het is goed dat de Minister met Zeeland kijkt naar de aanleg van calamiteitendoorsteeken, maar tegelijk schrijft hij daarbij: «binnen de kaders van de Tunnelwet». Die zegt dat tweerichtingsverkeer in een tunnelbuis niet mag. Dat betekent dat de grootste kans – een doorsteek van de ene naar de andere kant van de snelweg – gemist wordt. Mijn vraag is of de Minister bereid is die wet, als dat veilig kan, zo nodig aan te passen. Bij tijdelijk tweerichtingsverkeer kun je de veiligheid borgen door snelheidsaanpassing. Europese regels bieden in ieder geval die ruimte.

Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Grinwis heeft nog een interruptie voor u, en ik wil u graag mededelen dat u een minuutje van uw tweede termijn heeft gebruikt.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Meneer Stoffer heeft veel te veel goede punten in te brengen in veel te weinig spreektijd. Daar hebben meer collega's vandaag last van. Ik miste het punt van de A24, de Blankenburgtunnel. Heel veel mensen worden met een negatieve verrassing geconfronteerd als ze daar eens een keer doorheen rijden. Mensen uit de buurt weten dat je daar tol moet betalen; mensen die daar minder regelmatig doorheen reizen, komen nog weleens op de koffie. Moeten we daar gewoon zo mee doorgaan? Is dat, zoals de Minister zegt, inderdaad een kwestie van wennen? Of moeten we constateren dat we in ons Nederlandse infrastructurele netwerk heel weinig tolwegen en toltunnels hebben, twee stuks, en dat we daar gewoon mee moeten stoppen? Of nee, we hebben er drie, de Kiltunnel, de Westerscheldetunnel voor vrachtverkeer en dan deze. Is het niet tijd om daar eens een punt van te maken en dat te stoppen?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Mooie vraag. We hebben dit vorige week bij de begroting ook aangekaart; de heer Grinwis heeft dat met mijn collega Flach ook eerder bij de Algemene Financiële Beschouwingen aangekaart. Op zich denk ik dat het goed is om ermee te stoppen, maar dan komt gelijk het dekkingsvraagstuk. Ik ben dus benieuwd of de nieuwe coalitie daar de komende tijd iets van vindt. Ik vind het te gemakkelijk om al te roepen: doe het maar niet. Ik heb vorige week wel gevraagd of deze Minister nog kan kijken of je er niet op z'n minst die boetes een jaar vanaf kunt halen. Natuurlijk zit daar misschien ook een dekkingsvraagstuk, maar als het niet lukt om het eraf te halen, geef dan op z'n minst nog een jaar gewenning. Mensen zijn er namelijk nog niet aan gewend. Dat zou ik de eerste stap vinden, maar als uiteindelijke stip op de horizon komen we misschien toch op een heel ander bekostigingsvraagstuk. Dat is echt de grote toekomstvraag. Van bepaalde delen afstand doen, is uiteindelijk verstandiger. Dank voor de vraag. Ik zou in eerste instantie in willen zetten op een jaartje eraan wennen en kijken of we die boetes voor het eerste jaar eraf kunnen halen. Ik ben benieuwd wat de Minister daarvan vindt; dat vragen we vast samen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Asten namens D66. Gaat uw gang.

De heer Van Asten (D66):

Dank. Nederland is een klein en dichtbebouwd land en de opgaven op het gebied van de aanleg van infrastructuur zijn groot. Dat levert lastige puzzels op. Als Haags wethouder had ik al genoeg van die puzzels, maar als Kamerlid krijg ik er nog een paar dozen puzzels bij, over heel Nederland. Dit MIRT-overleg, waarin alle projecten de revue passeren, is het belangrijkste overleg dat we over die puzzels voeren. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is: als je beperkt geld hebt, moet je dat op een zo slim mogelijke manier inzetten. Volgens mij laten we op dit moment nog weleens kansen lopen om dat slim te doen.

Een concreet voorbeeld daarbij is de Nedersaksenlijn. Goed dat we perspectief geven aan Oost-Nederland, maar als ik met mensen in die regio spreek, dan zeggen ze: wij hebben er geen middelen voor de woningbouwambities bij gekregen. Zij moeten nu de komende jaren met de pet in de hand naar Den Haag voor extra geld voor woningbouw. Dat dat niet altijd makkelijk gaat, blijkt wel uit de verdeling van de WoKT-middelen; «wokt» is misschien toch de meest makkelijke uitspraak. Ik ben eigenlijk wel benieuwd hoe dat is gegaan. Er wordt een beslissing genomen, namelijk «de Nedersaksenlijn wordt aangelegd», maar vervolgens zijn er geen middelen voor de woningbouw daaromheen. We gaan dus een lijn aanleggen die een waarde op zich heeft – dat ontken ik niet – maar de potentie daarvan wordt niet gebruikt. Dat vind ik geen slimme manier van investeren. Hoe gaan die discussies nou tussen de Ministeries van IenW en VRO?

Een ander punt betreft de mobiliteitsmaatregelen die moeten worden genomen om woningbouw mogelijk te maken. Welke eisen stelt het ministerie aan het beperken van het privéautogebruik in een gebied? Door te sturen op lage parkeernormen, het garanderen van deelmobiliteit en ov, en natuurlijk veilige en directe fiets- en wandelroutes kan de noodzaak van dure fysieke ingrepen deels beperkt worden. Maar wie bepaalt nou wat de parkeernormen zijn in een gebied en of die ook daadwerkelijk streng worden gehandhaafd, zodat er minder behoefte is aan dit soort dure investeringen?

Dan de niet toegekende projecten in de afgelopen ronde. Vorige week vroeg ik al aandacht voor de vier grootschalige woningbouwgebieden die niet bediend zijn; collega's noemden dat net ook al. De Minister zegt eigenlijk: dit is aan het nieuwe kabinet. Daar gaan we natuurlijk ons best voor doen, maar wat ik niet hoorde in de beantwoording van de Minister, en wat voor ons nog wat mistig blijft, is een totaaloverzicht van de projecten die nu geen geld hebben gekregen bij de toekenningen voor de ontsluiting van woningbouw. Is het mogelijk om daar toch een finaal overzicht van te geven, ook met de mogelijke winsten voor de woningbouw en het aantal arbeidsplaatsen dat daarmee te winnen is? Dan hebben wij als Kamer echt een overzicht van wat de projecten wel en niet behelzen.

Dan aandacht voor twee steden en de bijbehorende regio's die met toenemende verbazing naar de besluitvorming hier in Den Haag aan het kijken zijn. In Haarlem ziet men de huidige wissels rond het station straks vervangen worden, waardoor tijdenlang zware hinder is voor reizigers, terwijl we weten dat over niet al te lange tijd weer nieuwe wissels in moeten worden gelegd. In Eindhoven wordt het busstation, aangrenzend aan het station, aangepakt – althans, de middelen worden hiervoor beschikbaar gesteld – maar de uitbreiding van het station met nieuwe perrons wordt niet direct meegenomen, waardoor de reizigers van, naar en door de lichtstad tweemaal zware hinder zullen gaan ondervinden. Ik begrijp de budgettaire beknelling bij het ministerie natuurlijk al te goed; daar hebben we uitgebreid over gesproken. Daarom vraag ik me des te meer af waarom is gekozen voor de verdeling van middelen op de huidige manier, wat ons uiteindelijk meer gaat kosten en meer hinder gaat opleveren. Met andere woorden, hebben we nu niet te veel projecten in één keer op de lijst gezet, terwijl we projecten beter in hun totaliteit

hadden kunnen aanpakken? Ik ben dus wel benieuwd naar de mening van de Minister en Staatssecretaris daarover.

Voorzitter. Als oud-voorzitter van de Verstedelijkingsalliantie – dat is het samenwerkingsverband rondom de Oude Lijn van inmiddels acht gemeentes en de provincie Zuid-Holland – ben ik toch wel zeer in mijn nopjes. Het harde werk geleverd door de regio en het Rijk heeft geresulteerd in forse investeringen in de stations op deze lijn. Er staat zelfs bij dat het een ongekend hoge maatschappelijke kosten-batenscore kent. Elke geïnvesteerde euro levert namelijk € 3 op. Kom daar nog maar eens om! Dit is echter fase één. De viersporigheid blijft volgens alle partijen noodzakelijk voor het einddoel. Ook moeten er nog nieuwe stations op deze lijn worden gebouwd om de woningbouw te kunnen ontsluiten. Hiervoor wordt volgens de stukken een pact gesloten. Hoe krijgen wij als Kamer inzicht in dat pact en in de onderdelen van dit omvangrijke project, dat zo cruciaal is voor grootschalige woningbouw en economische ontwikkeling in de Zuidelijke Randstad? Er staat bij dat er nog 2 miljard nodig is. Dat rendeert dus blijkbaar maal drie, dus het gaat 6 miljard opleveren. Soms is het een mooie snelle rekensom.

Voorzitter. Dan wil ik aandacht vragen voor Dordrecht. Vervoer van de haven langs de Drechtsteden loopt behoorlijk vast. De A15 wordt niet aangepakt op dit moment, waardoor goederenvervoer en daarmee ook het personenvervoer langzaam steeds meer gaat vastlopen. Mijn vraag is of de Minister om tafel wil met Rotterdam en de Drechtsteden om de modal shift van wegverkeer naar vracht- en spoorverkeer mogelijk te maken en daar afspraken over te maken.

Dan heb ik een vraag over het Zuidasdok in Amsterdam. Naar aanleiding van het rapport dat de heer De Hoop en ik namens de commissie hebben opgeleverd, hebben we net een discussie gehad over het kaderstellend budget. Ik maak mij zorgen over de versoberingsopties die worden voorgesteld en die nodig zijn om alles binnen het budget te houden, wat de eis is. Het klinkt langzamerhand toch een beetje als schrapen en spreadsheetrekenommen maken, bijvoorbeeld dat je wellicht van twee doelbuizen terug zou moeten gaan naar één doelbuis. Wanneer stopt de mogelijkheid van versobering en komen de uitgangspunten van het project finaal onder druk te staan, waardoor je die eigenlijk zou moeten heroverwegen? Hoe ziet in dit geval de Staatssecretaris de reikwijdte van dit project voor heel Nederland? Wat zijn de passende eisen die we aan dit project zouden moeten opleggen?

Mijn uitgangspunt «geen rails, geen woning» heb ik al een paar keer mogen zeggen. Dit is mijn uitgangspunt omdat ov onontbeerlijk is voor de ontsluiting van grootschalige woningbouwgebieden en eigenlijk voor alle woonwijken, bestaand, in aanbouw of nog gepland. Helaas loopt woningbouw in Nederland voor op de komst van hoogwaardig ov. In dat opzicht kunnen we nog veel leren van gebiedsontwikkeling in onder andere Stockholm en Wenen, waar ik vrij recent op studiereis ben geweest: eerst de aanleg van de metrolijnen en dan pas de woningbouw. De regio Groningen-Drenthe heeft er een mooie slogan bij, namelijk het uitgangspunt «de eerste paal is een haltepaal». Hiermee wordt ov geborgd voor de komst van de eerste bewoners. Ik ben benieuwd hoe de Minister aankijkt tegen deze aanpak en of deze aanpak ook uit te werken is voor alle andere regio's waar afspraken over woningbouw worden gemaakt. Het is immers van groot belang dat bewoners vanaf het moment dat ze hun nieuwe woning betrekken, een goedwerkend alternatief hebben voor privéauto's. Zodra de eerste privéauto toch voor het huis staat, is de mobiliteitstransitie een stuk moeilijker.

Voorzitter. Dan kom ik bij de Gerrit Krolbrug. In het begrotingsdebat werd ik positief verrast door de Minister. Hij leek toch mogelijkheden te zien om de tijdelijke busbaanvariant of een andere variant voor de komende drie jaar mogelijk te maken. De meer dan 18.000 ondertekenaars van de petitie vond hij een flinke aanmoediging om toch nog naar de mogelijkheden om

te kijken. Het begrotingsdebat stond onder een behoorlijke tijdsdruk, want we moesten om 15.00 uur klaar zijn. Een uitgebreid debat over de mogelijkheden was dus niet helemaal mogelijk, maar ik ben wel benieuwd welke mogelijkheden dat zijn en waar dit toe leidt. Graag antwoord van de Minister daarop.

Voorzitter. Ik zou nog heel Nederland door kunnen gaan, maar sommige collega's hebben dat al gedaan. Ik sluit af met een positief slot. Ik eindig met een lichtpunt, want na vier jaar onzekerheid kregen we een maand geleden toch de brief met de blijde boodschap dat Rijkswaterstaat vuurtoren Lange Jaap gaat herstellen. Als inwoner van Den Haag geniet ik zelf van de Scheveningse vuurtoren. Ik ken ook goed de verhalen van de mensen die groot geworden zijn met het licht van de toren en voor wie het nog steeds een baken in hun leven is. Die waarde mogen we zeker niet onderschatten, dus een compliment aan de Minister. Naast alle grote opgaven die we hebben en die om alle aandacht vragen, wordt er toch voor gekozen om ook een Nederlands icoon te behouden. Dat geeft toch ook het vertrouwen dat we kunnen kiezen om te bouwen aan Nederland. Dat voelt goed.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Dan is het woord nu aan de heer Grinwis namens de ChristenUnie. Ik kijk of hij er klaar voor is. Dat is het geval. Gaat uw gang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Het spijt me dat ik mijn bijdrage moet beginnen met een ietwat chagrijnige constatering. De afgelopen periode is Nederland niet alleen tot stilstand gekomen, maar ook in zijn achteruit gezet. Alleen al de inhouding op de prijsbijstelling voor 2025–2026 van bijna 4 miljard tot 2040 is een enorme aanslag. Die is wat mijn fractie betreft niet alleen een stille roof, zoals vorige week werd gezegd, maar een regelrechte ramp voor een bereikbaar Nederland. Draai die inhouding op de prijsbijstelling terug. Voor de opvolgers zeg ik: voer de motie uit die ik bij de Financiële Beschouwingen heb ingediend om investeringsfondsen te ontzien bij inhoudingen op loon- en prijsbijstellingen. Uit de actualisatie van de financiële opgaven voor lenW, waarvoor dank, blijkt dat er op mobiliteit tot 2050 zeker 90 miljard nodig is en voor de wateropgave meer dan 6 miljard, waarbij tal van opgaven nog niet eens zijn gekwantificeerd. Dat betekent dat er tot 2050 elk jaar minstens 4 miljard bij moet. Oké, dat is dan inclusief de Lelylijn, maar nog zonder ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Wil je dat serieus doen, dan ga je richting de 5 miljard per jaar. Ik begreep dat de coalitieonderhandelingen over de financiën nog lopen. Beknibbel daar niet op, is mijn dringende advies.

Dan start ik mijn rondje Nederland. Ik begin in het Noorden, met als vraag: telt elke regio nou echt? Het Noorden kwam er met 0,36% van de middelen voor ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties zeer bekaaid vanaf. Als ik Zeeland erbij betrek, ook een onderbedeelde regio, dan kom ik op slechts een dikke 0,6% van de 2,5 miljard voor de vier provincies Drenthe, Fryslân, Groningen en Zeeland, terwijl deze provincies toch echt een aanmerkelijk groter aandeel van de landelijke woningbouwopgave voor hun rekening nemen dan de totale WoKT-bijdrage doet vermoeden. Waarom? Ik vind dit onbegrijpelijk, juist ook van dit kabinet. Ik overweeg hierover een motie in te dienen in de tweede motie.

Dan kom ik bij de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl en specifiek het onderdeel Prinses Margrietkanaal. Daar moeten vijf bruggen worden vervangen maar er zitten slechts vier bruggen in de portfolio van Rijkswaterstaat om voor 2030 af te ronden. Lukt dat inderdaad voor 2030? En waarom zit die vijfde brug, de brug Schuilenburg, er nog niet in?

Over Terschelling, de Gerrit Krolbrug, de HRMK-spoorbrug bij Leeuwarden – is een aquaduct nog wel haalbaar? – de Lelylijn en de onveilige N-wegen sluit ik mij korthedshalve aan bij collega De Hoop. Hoe gaat het nou echt met de verruiming van het sluiscomplex Kornwerderzand en de renovatie en vervanging van de spuisluizen? Ik ben in ieder geval bij dat mijn motie van het afgelopen jaar over de tijdelijke fietsbruggen over de sluiscomplexen in de Afsluitdijk serieus is uitgevoerd en dat deze bruggen er komen. Hoewel de vorige Minister geen idee had dat daar aan het begin dan wel aan het einde van de Afsluitdijk, dus aan beide kanten, een gapend gat zat in het glanzende fietspad, kan ik nu constateren: eind goed, al goed.

Voorzitter. We fietsen de Afsluitdijk over, komen in Noord-Holland en stappen over op de trein. Op het spoor is het treurigheid troef. Zelfs reeds lopende projecten worden nu geschrapt, niet vanwege stikstof maar door geldtekort. De Staatssecretaris heeft geen geld gevonden voor emplacement Haarlem. Hier dreigt uitstel afstel te worden, want het emplacement over een paar jaar alsnog verbouwen kost straks 50 miljoen euro meer, omdat de slimme combinatie met onderhoud die was bedacht, niet meer mogelijk is als er vandaag geen oplossing komt. De Staatssecretaris schrijft over «andere potentiële knelpunten», maar noemt er geen één concreet.

Voorzitter. Die andere locaties kan het komende kabinet oplossen, maar Haarlem kan niet wachten, want de aanbesteding vindt de komende maand plaats. Ik heb daarom een motie in mijn achterzak om deze verspilling van belastinggeld te voorkomen, maar hopelijk komt de Staatssecretaris alsnog met een oplossing in zijn termijn. Bieden de middelen uit de geflopte Onderwegpas geen soelaas?

Voorzitter. Ik snap dat de Minister blij is dat de forse uitbreiding van de A6 Almere–Lelystad en de A27 Zeewolde–Eemnes weer wordt opgestart, maar treinreizigers wachten al jaren op extra treinen. De komst van ERTMS is uitgesteld; dat duurt nog een paar jaar of nog jaren. De vraag is of ERTMS voldoende extra capaciteit oplevert voor twee extra treinen per uur. Ik lees dat deze toekomstige dienstregeling onder druk staat, terwijl die dienstregeling al een compromis zou zijn. Er zou dan geen enkele intercity meer rijden tussen Almere en Amsterdam Centraal en overigens ook tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal.

Voorzitter. De balans tussen de auto en het ov is rond Almere compleet zoek. De rode loper is straks uitgerold op een superbrede snelweg, maar met de trein kun je alleen maar over twee sporen boemelen tussen de centrale stations van de eerste en straks de vijfde stad van het land. Ondertussen komen er duizenden huizen bij in de polder. Kan de Minister dat uitleggen? Of komt het nieuwe kabinet met een grote zak geld voor de uitbreiding van het spoor en de aanleg van de IJmeermetro, de IJmeerverbinding, zodat Almere Pampus en in de toekomst IJstad in het Markermeer goed worden ontsloten?

Waarom is met het herstarten van de MIRT-verkenning A27 Zeewolde–Eemnes niet ook de aloude railverbinding tussen Utrecht, Hilversum en Almere meegenomen in de verkenning, met het station aan de oostkant van de gemeente Huizen? Langs de A27 is daar immers al ruimte voor gereserveerd. Kunnen de bewindspersonen dit toezeggen?

Ik ben overigens blij met het geld voor de Merwedelijn, maar waar blijft de herstart van het knooppunt Hoevelaken? Kunnen bij Amersfoort in de tussentijd wel alvast meer geluidswerende maatregelen worden genomen? Die zijn nu immers onvoldoende. Graag een toezegging.

De heer **Van Asten** (D66):

Het is hollen om het rondje Nederland van de heer Grinwis bij te houden, maar dat zal ook vanwege de spreektijd zijn. Ik heb een vraag over het meenemen van de spoorverbinding Utrecht–Almere in de verkenning. Nu is het natuurlijk wel zo dat de MIRT-verkenning om 75% zicht op finan-

ciering vraagt. Wil de heer Grinwis dit dan laten vallen en eindigen we dadelijk met een plan zonder enig zicht op financiering? Zijn we dan niet onze eigen teleurstelling aan het creëren in het land?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Volgens mij heb ik eerder een motie ingediend of in ieder geval een toezegging ontlokt aan het kabinet om bij echt grote projecten nog eens goed naar die financieringseis van 75% te kijken, bijvoorbeeld bij de Lelylijn. Dit is natuurlijk een kleiner project. Het wrange hierbij is dat dit in het verleden een MIRT-project is geweest. Volgens mij is dat in 2018 definitief afgevoerd, maar er is nog altijd een ruimtelijke reservering langs de A27 om die lijn aan te leggen. Als je zoveel tienduizenden woningen gaat bouwen, ook aan de oostkant van Almere, dan is het toch bizar dat je daarbij niet ook gelijk nadenkt over de aanleg van een spoorlijn van Almere via de oostkant van Huizen en Hilversum naar Utrecht? Dat is namelijk maar een klein stukje. Ik pleit daar dus heel erg voor. Ik snap heus wel dat het met de huidige spelregels misschien lastig is om mee te nemen, maar misschien kan er toch aandacht aan worden gegeven in de MIRT-verkenning die nu gaat lopen. Dat is mijn vraag. Ik vraag dus eigenlijk van deze Minister en Staatssecretaris en hun ambtenaren om argumenten over hoe het wel kan, in plaats van alleen maar te horen hoe het niet kan.

De **voorzitter**:

Zo te zien is de vraag naar tevredenheid beantwoord, dus u vervolgt uw betoog.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dan kom ik bij Oost-Nederland. Na volgens mij twintig jaar praten is er eindelijk geld voor het keerspoor in Harderwijk, maar daarmee houdt het wat het spoor betreft wel op met het maatwerk in de MIRT-brief. Er is nog steeds geen besluit over extra capaciteit voor de Berlijntrein, met onder andere een extra perron in Deventer. Er is al veel over gezegd: het is echt hartstikke hard nodig om de woningbouw te accommoderen, maar ook om internationaal te kunnen reizen en te stoppen met die wachttijd in Apeldoorn. Hoe gaan we dat nou dichterbij brengen, is mijn vraag aan de Staatssecretaris.

Er is opnieuw geen geld voor de fly-over bij Arnhem Velperpoort. Hierdoor staan de woningbouwplannen rondom Arnhem op losse schroeven. Hoe gaan we dat nou aanpakken?

Een station in Staphorst is na al die jaren ook nog geen stap dichterbij. Hoeveel jaar moet Staphorst nog wachten, vraag ik de Staatssecretaris.

Kan dit niet worden aangelegd in samenhang met de uitbreiding van het munitiedepot aldaar? Maken we wel voldoende verbinding tussen Defensie en IenW? Grijpen we daar alle kansen?

Wat betreft Hengelo en Enschede sluit ik me aan bij collega Stoffer. De eerste paal in de grond is wat mij betreft inderdaad een haltepaal.

Waarom is de toezegging van toenmalig Staatssecretaris Jansen nog niet uitgevoerd om met de regio in gesprek te gaan over het verminderen van geluids- en trillingsoverlast bij de spoorbruggen over de Maas en de Waal? Willen de bewindspersonen dan ook maar gelijk in gesprek met de regio voor een fietsbrug over de Lek bij Culemborg?

Dan kom ik bij Zuid-Nederland. De spoorbrug Maastricht. De Staatssecretaris wil na een gesprek met België binnen een paar weken een besluit nemen over de sloop, terwijl er nog geen zicht is op een duurzame, snelle ov-verbinding tussen de steden Hasselt en Maastricht. Deze brug is een cruciale schakel voor de oplossing. In plaats van 10 miljoen voor beter ov gebruikt de Staatssecretaris dit geld om de laatste kans op een ov-verbinding te slopen. De ChristenUnie roept de Staatssecretaris op

juist bruggen te slaan en met België te werken aan een plan voor heropening van de spoorlijn. Ik overweeg een motie op dit punt. Wat betreft Eindhoven Centraal sluit ik me aan collega Van Asten. Ten slotte Zuidwest-Nederland. Wat betreft de Zeelandbrug sluit ik me aan bij collega De Hoop en wat betreft Gent–Terneuzen bij collega Stoffer. De Westerscheldetunnel wordt volgend jaar gerenoveerd. Wat is er nog te doen aan wel vier maanden afsluiting van de oostbuis richting Borsele? Wanneer is de vierde intercity naar Zeeland een feit? Hoe gaat het met het flankerend pakket rondom de ERTMS-proef in Zeeland? Ik had het al eerder over onveilige N-wegen. In dit kader vraag ik ook bijzondere aandacht voor de N57 en N59. Ook de capaciteit van de N57 in relatie tot woningbouw vraagt om inzet van lenW. Graag een reactie. De noodzakelijke verbreding van de A15 komt maar niet dichterbij. Vanaf juni gaat de Papendrechtsebrug er voor negen maanden uit. Voor de tussentijd heb ik daarom de volgende vragen. Zijn die werkzaamheden ook echt binnen negen maanden afgerond? Vindt de Minister het pakket flankerende maatregelen om verkeersoverlast tegen te gaan voldoende en waarom? Is de Minister bereid om in overleg met de regio Drechtsteden en Rotterdam een pilot modal shift goederenvervoer te starten? Ten slotte over de Oude Lijn en Dordrecht Campus Leerpark. Ik sluit me helemaal aan bij de vraag van volgens mij collega Van Asten. Ik ben bang dat er nu zoveel geld aan het opknappen van bestaande stations wordt uitgegeven dat die nieuwe stations er niet komen en dat nieuwe treinen nog niet gaan rijden. Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. U heeft heel snel gesproken. U was bijna buiten adem door uw rondje Nederland. Dat heeft u toch een minuut van uw tweede termijn gekost; dan weet u dus waar u straks voor staat. De heer Stoffer wil u nog wat extra spreektijd geven.

De heer Stoffer (SGP):

Ik moest inderdaad ook mijn best doen om het te volgen. Gelukkig zit ik al een poosje in de commissie en komen er wel bekende termen voorbij. Het is heel knap om zoveel in een paar minuten te persen. De heer Grinwis eindigde met Dordrecht, en wat je het laatst zegt, blijft altijd het langst hangen. Ik heb zojuist ook het station Dordrecht Leerpark aangekaart, met het voorstel om dat misschien los te knippen van het geheel. Ik ben wel benieuwd hoe de heer Grinwis daartegen aankijkt.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dat station Campus Leerpark moet er gewoon komen. Ik heb er vorig jaar ook al voor gepleit. Toen kreeg ik een soort halve toezegging van: ja, nee, we hebben er aandacht voor. Het eind van het liedje is dat er zoveel tekort is dat ik ervoor vrees. Als het losknippen kan helpen om het station te realiseren, ben ik ervoor. Tegelijkertijd weet ik niet of dat de kans vergroot. Uit mijn hoofd meen ik dat er 70 miljoen voor nodig is. Dat moeten we gewoon linksom of rechtsom regelen. Het is echt zonde dat we die hele Oude Lijn en die woningbouw gaan aanpakken en dit station dan niet zouden toevoegen aan het geheel. Dus als het helpt, dan omarm ik het; als het er maar komt. Volgens mij is het meneer Stoffer en mij daar beiden om te doen. Dat geldt ook voor de heer Van Asten, als ik hem goed begreep. Ik zou dus zeggen: Staatssecretaris, kom zo maar eens over de brug.

De voorzitter:

Kijk eens aan. De Staatssecretaris is op zoek naar zijn portemonnee, zie ik. Daar zullen we straks in de eerste termijn van de kant van het kabinet

meer over horen. De vraag is afdoende beantwoord, zie ik. Dan gaan we door naar de heer Goudzwaard voor zijn inbreng namens JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u, voorzitter. Ik hoop dat ik niet te veel tijd van mijn tweede termijn ga afsnoepen. We gaan het zien.

Nederland staat voor een steeds groter mobiliteitsprobleem. Terwijl ons inwonersaantal en aantal verkeersbewegingen blijft toenemen, neemt de beschikbare wegcapaciteit af door grootschalig onderhoud en noodzakelijke renovaties. Niet tijdig ingrijpen heeft grote gevolgen voor bereikbaarheid, economische bedrijvigheid en ook natuurlijk verkeersveiligheid. De bewindslieden van IenW staan in het voorwoord van het MIRT Overzicht 2026 stil bij de enorme opgave die voor ons ligt. Het pak zit krap; eigenlijk te krap, zo valt te lezen. Dat komt niet alleen door beperkte financiële ruimte, maar ook door een tekort aan technisch geschoold personeel en – hoe kan het ook anders – onvoldoende stikstofruimte. Het huidige stikstofslot is daarmee niet alleen een rem op bereikbaarheid en economie, maar werkt volgens mij ook milieutechnisch averechts. Het houdt files structureel in stand en leidt daarmee tot juist meer uitstoot. Daarbij valt overigens op dat er geen helder overzicht is van hoeveel middelen er per MIRT-project beschikbaar zijn en hoeveel stikstofruimte per project nodig en beschikbaar is. Zonder dit inzicht kunnen projecten feitelijk niet goed worden beoordeeld op haalbaarheid en prioriteit. Dan een kort stukje over de Lelylijn; ik hoorde de heer De Hoop er ook al over. Sinds de oprichting van JA21 pleit mijn partij voor de komst van de Lelylijn, want zonder deze verbinding verslechtert het investerings- en vestigingsklimaat in onze regio's, stagneert arbeidsdiversificatie en blijft talent wegvloeien. Die optelsom is helder en pijnlijk. Op lange termijn zetten wij de weerbaarheid en leefbaarheid van onze landelijke gebieden op het spel. Wij kijken dan ook met grote interesse uit naar de adviezen van de Lelylijngezant die op 30 januari worden gepresenteerd. Het kabinet moet deze kansen aangrijpen om het echec rond de geplunderde Lelylijngelden te herstellen. Maar mocht het budget van de Lelylijn alsnog worden aangevuld, dan blijft de ongemakkelijke vraag hangen: hoe voorkomen we dat een volgend kabinet opnieuw niet het geduld kan opbrengen om toe te werken naar die 75%-eis? Hoe reflecteert de Staatssecretaris op zoiets?

Voorzitter. Ondernijning is het gevolg van verschillende vormen van criminaliteit waarbij de grenzen tussen de boven- en onderwereld vervagen. We zien dat criminaliteit zich steeds vaker verplaatst van de grote mainports naar de kleinere zee- en binnenhavens. Dat wordt onderkend door opsporingsdiensten, ondernemers en politie. Het vormt daarmee ook echt een groeiend probleem. Zes gemeenten, waaronder Harlingen, bundelen inmiddels de krachten in de strijd tegen georganiseerde, ondernijnende criminaliteit. JA21 onderschrijft het belang van deze initiatieven, maar constateert dat de beschikbare middelen onvoldoende zijn. Bovenal zijn ze veelal incidenteel van aard. Dit is primair een verantwoordelijkheid van Justitie en Veiligheid. Daar ben ik mij terdege van bewust. Tegelijkertijd investeert het Rijk via het MIRT niet alleen in havens en logistieke knooppunten, maar ook in de kleinere zeehavens. Deze investeringen zijn alleen toekomstbestendig als ondernijning structureel wordt meegewogen, want de problematiek rondom sabotage en spionage op de Noordzee – ik verwijs even naar het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur dat vorige week ook is benoemd in de plenaire zaal – laat zien hoe gemakkelijk ministeries langs elkaar heen kunnen werken. Hoe borgt de Minister dat MIRT-projecten ook in kleine zeehavens standaard worden getoetst op veiligheids- en weerbaarheidsaspecten, in samenhang met het Ministerie van JenV? Is de Minister dan

ook bereid om voor MIRT-investeringen structureel aan te sluiten bij het Platform ondermijning kleine zeehavens?

Voorzitter. Op 20 januari bood een afvaardiging van Terschelling de petitie (G)ÉÉN TOEGANG aan aan de vaste commissie voor I&W. Halverwege 2026 volgt een nieuwe keuring van de Willem Barentszkade. Bij afkeuring dreigt uitval of beperking van de enige gemotoriseerde toegangsweg tot dit eiland. De gevolgen zijn ingrijpend voor deze kleine eilandgemeenschap, niet alleen voor de bevoorrading van essentiële goederen, maar ook voor de hulpdiensten, de zorg en de regionale economie. Het doet JA21 deugd dat deze noodkreet is gehoord; dat blijkt onder meer uit de vele vragen en interrupties tijdens de tweede termijn van de begrotingsbehandeling van lenW vorige week. De gemeente legde wat ons betreft terecht de vinger op de zere plek. Deze opgave staat in geen verhouding tot de financiële draagkracht van een zeer kleine gemeente. Een bijdrage van € 3.000 per inwoner is wat ons betreft buitenproportioneel. Welke garanties kan de Minister vandaag geven dat het Rijk zal bijspringen om te voorkomen dat Terschelling vanaf 2026 wordt geconfronteerd met uitval of beperking van zijn enige gemotoriseerde toegangsweg?

Voorzitter. Over de hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl en het PM-kanaal liggen vijf bruggen. Voor vier bruggen is een voorkeursoplossing vastgesteld en is budget gereserveerd. Desondanks lijkt de eerder uitgesproken planning om deze uiterlijk in 2030 te vervangen niet haalbaar. Ondertussen is het onduidelijk of de bestaande bruggen, gezien de huidige aslastbeperkingen en de staat van het onderhoud, duurzaam en veilig in gebruik kunnen blijven. Kan de Minister duidelijkheid geven over de realistische planning voor vervanging van de vier bruggen waarvoor al budget is gereserveerd, het besluitvormingsproces en de termijn waarbinnen duidelijkheid komt over de toekomst van de brug bij Skûlenboarch, waarbij het verval van de verbinding wat de regio betreft geen uitgangspunt mag zijn?

Dan de flessenhals Meppel. Ik heb al meerdere Kamerleden hierover gehoord. Het traject rondom Meppel heeft gemiddeld negen uur per week last van storingen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: is er inmiddels ook winst geboekt ten opzichte van 2024 wat betreft de wekelijkse uren aan storingen op dit traject; kan u ons wellicht verblijden met goed nieuws op dat vlak?

Mijn dank gaat uit naar de heer Grinwis, omdat hij twee jaar geleden ruim 40 miljoen extra beschikbaar heeft weten te stellen voor de aanpak van de spooknooppuntproblematiek bij Meppel. Volgens ProRail wordt het totale pakket aan maatregelen rondom Meppel in 2030 opgeleverd. Dat is heel fijn om te horen, maar wij weten allemaal dat het vierde perron een relatief duur en bovenal belangrijk component is van de aanpak van de flessenhals. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: wanneer wordt officieel gestart met de aanleg hiervan en waarom is er tot op heden nog geen jaartal gecommuniceerd; kunt u daar even bij stilstaan?

Voorzitter. Dan nog kort aandacht voor de Merwedelijn. Meerdere Kamerleden hebben deze al genoemd. Geheel terecht werd dit punt tijdens het vorige notaoverleg MIRT aangesneden door D66, VVD en CDA. De komende vijftien jaar maakt de Metropoolregio Utrecht ruim 165.000 nieuwe woningen mogelijk. Drie maanden geleden bracht ik een bezoek aan Merwede LAB, een eigenarencollectief dat zich richt op innovatieve en duurzame gebiedsontwikkeling. Daarbij werd mij nog eens te meer duidelijk hoe groot de opgave is. Zonder de Merwedelijn is de bereikbaarheid van de woningen die we gaan bouwen simpelweg niet te borgen. Een bussysteem kan op termijn geen 80.000 reizigers per dag verwerken. Daarnaast ontlast de Merwedelijn bovendien de A2, de A12 en de A27, en vangt tot 75.000 dagelijkse autoritten op de Ring Utrecht af. Daarmee voorkomt deze lijn toekomstige files en is deze van cruciaal belang voor het functioneren van de welbekende draaischijf van Nederland. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: op welk moment

verwacht de Staatssecretaris dat de Rijnenburgtak wordt geïntegreerd in de besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn? Dan kan worden toegewerkt naar één samenhangende Merwede- en Rijnenburglijn.

Tot slot: treinstation Eindhoven Airport. Waar Nederland vroeger gold als kweekvijver voor ondernemerschap, zien wij vandaag de dag dat steeds meer bedrijven erover twifelen of Nederland nog wel het land is waar zij hun toekomst zien. Grote spelers zijn vertrokken en bedrijven als ASML geven aan dat het vestigingsklimaat onder druk staat door personeelstekorten, infrastructuurproblemen en ruimtegebrek. In de Brainportregio Eindhoven is daarom Operatie Beethoven gestart, want die opgave is enorm. ASML verwacht in tien jaar tijd 20.000 extra banen te creëren, met daarbovenop nog eens 45.000 banen bij toeleveranciers. Goede infrastructuur en bereikbaarheid zijn daarbij zowel cruciaal voor economische groei als voor een aantrekkelijke leefomgeving. Daarom wil JA21 graag inzetten op een station bij Eindhoven Airport, ook wel bekend als station Acht. Kan de Staatssecretaris aangeven of er op dit moment bestuurlijk commitment vanuit de regio is voor een station bij Eindhoven Airport? En ligt er een onderbouwde mobiliteitsopgave die opname in het MIRT daarbij rechtvaardigt?

Voorzitter, daar wil ik het bij laten. Bedankt voor de tijd.

De voorzitter:

Het was uw tijd. U heeft tien minuten gebruikt. Dat betekent dat u in de tweede termijn nog vier minuten over heeft, zeg ik voor de administratie. Ik kijk even of er nog interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan wil ik mevrouw Boelsma het woord geven voor haar inbreng namens de CDA-fractie. Gaat uw gang.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dit is mijn eerste notaoverleg MIRT. Ik wil u even meenemen naar het jaar 2016. Zoals misschien bekend kom ik uit het mooiste deel van Fryslân, namelijk uit de gemeente De Fryske Marren. Via de polder kom je deze gemeente bij Lemmer via de A6 binnen. Na een kleine tien minuten sta je in de zomer regelmatig stil voor de brug over de Skarster Rien. Als er in 2016 niet besloten was om de plannen voor een aquaduct te schrappen, dan was de situatie wezenlijk anders geweest. De reden voor het schrappen van dit plan was – hoe actueel? – een gebrek aan financiële middelen. Als toenmalig enthousiast raadslid besloot ik samen met andere raadsleden om Den Haag naar Fryslân te halen. De Kamerleden moesten met eigen ogen zien wat voor een grote fout er was gemaakt door dit plan te schrappen. Dit slaagde. Ze kwamen naar Fryslân, dus de lobby was in gang gezet. Nu het vervolg. Vanuit Den Haag kregen we het signaal: we hebben het genoemd in het MIRT-debat. In mijn naïviteit dacht ik: nu komt het goed. Lang verhaal kort: we staan nog steeds stil voor de brug. En nu ik in het kerstreces alle MIRT-stukken, verslagen en input gelezen heb, moet ik toch een beetje om mezelf lachen en dan met name om m'n naïviteit. In alle voorgaande debatten worden projecten meermaals genoemd en er worden moties ingediend, maar de projecten zijn vaak niet of ten dele opgepakt. De ironie is dat het noemen van projecten in dit overleg ook gaat gebeuren; sterker nog: dat is al gebeurd. Vergeef het me, maar ik ga het zelf ook doen. Ik hoop niet dat we daarmee onze eigen teleurstelling organiseren, zoals de teleurstelling die ik al tien jaar voel. Ik hoor graag een reflectie van de Minister en de Staatssecretaris hierop.

Maar voordat ik aan mijn rondje begin, wil ik in zijn algemeenheid iets zeggen. Het MIRT-boek is nog steeds te dun voor de regio. Bij de verdeling van de WoKT-gelden, zoals ik ze maar even noem, zien we tot onze schrik dat het Noorden en Zeeland er met een fooi van af zijn gekomen. Dat dit gebeurt, ligt niet aan deze commissie. De indicatoren brede welvaart of

bereikbaarheidsdoelen worden door elk Kamerlid genoemd, het rapport Elke regio telt! komt in dit debat veelvuldig aan bod en als klap op de vuurpijl zit deze commissie vol met regio-Kamerleden. Vraag aan de Minister: hoe kan het dat het maar niet lukt om een methodiek te ontwikkelen waardoor de maatschappelijke effecten van infrastructurele keuzes worden meegenomen? Wat heeft u van deze commissie, na alle inzet van mijn voorgangers, nog nodig om dit wel te borgen?

Dan nu het welbekende rondje Nederland. Omdat het mijn eerste MIRT-debat is, probeer ik het nogmaals op deze manier, maar wat zou het mooi zijn als we op termijn wat meer houvast krijgen door een strategische langetermijnvisie te ontwikkelen. Dit heb ik ook tijdens het begrotingsonderzoek van de commissie genoemd.

Eerst de woningbouwmiddelen. In de inleiding noemde ik het geld dat Noord-Nederland en Zeeland hebben gekregen een «fooi», en dat is het ook. Er is voor 8,59% aangevraagd – dat is dan Noord-Nederland – maar in totaal is aan Noord-Nederland en Zeeland minder dan 1% toegekend. Hoe kan dit? We hebben allemaal de mond vol van Elke regio telt!, maar ik snap eigenlijk niet zo goed hoe de Ministers – het gaat ook om VRO – deze verdeling hebben kunnen maken. Graag een reflectie hierop.

Voorzitter. Ik denk ook dat veel aanvragers van projecten die buiten de boot vallen, zich afvragen wat er de volgende keer wellicht beter kan waardoor ze meer kans maken. Kunt u hun helderheid geven, bijvoorbeeld via een Kamerbrief, over de gehanteerde criteria – het is al eerder gevraagd – en over de redenen waarom ze er niet bij zitten?

Voorzitter. We hopen natuurlijk op zo min mogelijk hobbels, maar bij een deel van de 100 plus projecten van de WoKT zal de aanleg soms stil komen te staan of ontstaan er andere redenen waarom het beschikbare geld niet kan worden uitgegeven. Logischerwijs gaat dit dan eerst naar tegenvallers bij andere projecten, maar er zal ook een reservelijst zijn met projecten die het net niet gehaald hebben. Het lijkt me logisch om in die reservelijst hoge prioriteit te geven aan een aantal projecten in regio's waar nu te weinig is toegevoegd, uiteraard met inachtneming van de kansrijkheid van die projecten. Ik denk bijvoorbeeld aan Noord-Nederland, Zeeland, Etten-Leur, maar ook aan Oss, een middelgrote stad met grootstedelijke problemen. Er zijn er vast meer. Kunt u prioritering in die reservelijst aanbrengen en daarover communiceren? Ik denk dat we daarmee werken aan vertrouwen naar elkaar toe.

Mijn collega Steen heeft bij de VRO-begroting al vragen gesteld over het wegvallen van de inframiddelen voor Alkmaar, Apeldoorn, Enschede, Hengelo en Helmond. Zij zijn gestimuleerd om grote woningbouwlocaties te worden. Daarmee laten ze de aanspraak op middelen vanuit de WoKT los; dat weten ze. Vervolgens zijn ze grote locaties – wat we allemaal willen, want we willen meer bouwen – maar blijkt er geen geld voor hen te zijn. Ze vallen dus heel hard tussen wal en schip. Ik hoor graag een reflectie van de Minister op deze gang van zaken. Het is belangrijk dat we zaken samen doen, dus dat Rijk, decentrale overheden, corporaties en bouwers het met elkaar doen. Dat is een belangrijke voorwaarde. Je moet dus ook doen wat je zegt. Ik vind dat deze gebieden op z'n minst vooraan moeten komen te staan mocht er in de toekomst meer geld verdeeld worden voor infra bij grootschalige woningbouw. Graag een reflectie van de Minister.

Dan het rondje. Zuid-Nederland, te beginnen bij de verbetering van de A27 tussen Houten en Hooipolder. Door extra fasering van de werkzaamheden neemt de doorlooptijd toe en daardoor ook de hinder op de wegen van de andere wegbeheerders, zoals sluiptverkeer. Kan de Minister op korte termijn een perspectief en een tijdspad schetsen?

Spoorknooppunt Eindhoven. Ik sluit me aan bij de eerdere inbreng van meerdere partijen, met name over de fasering. Mocht er gestart worden,

kan het dan in één keer worden opgepakt? Vanuit Brabant wordt ook aangegeven dat het niet combineren van fasen op termijn veel duurder uitpakt.

Zeeland en Brabant blijven zitten met de bereikbaarheid wanneer er problemen zijn op de A58, zoals bij Bergen op Zoom. We hebben hier eerder naar gevraagd en kregen als antwoord: «Ten aanzien van het knooppunt Zoomland bij Bergen op Zoom is het op dit moment helaas niet mogelijk om een studie te doen naar dat traject.» Zijn er veranderingen waardoor zo'n studie wel mogelijk is en kan de Minister dat toezeggen?

Dan naar oost, Gelderland, maar ook Utrecht en het in deze commissie veelvuldig genoemde knooppunt Hoevelaken. In een motie is aangegeven dat we dit knooppunt als topprioriteit van alle gepauzeerde projecten zien. Daarnaast is er in de motie-Grinwis/Vedder verzocht om met de regio's en gemeenten in gesprek te gaan over hoe de A28, A2 en A15 weer kunnen worden opgepakt. Kan de Minister aangeven waartoe deze gesprekken hebben geleid?

Overijssel en de N-wegen. Ik sluit me aan bij de eerdere inbrengen, en ook wat betreft het vierde perron in Deventer.

Flevoland. Ik noem bij deze provincie de Lelylijn, maar die kan natuurlijk ook en zeker genoemd worden bij Noord-Nederland. Er is in de vorige commissiedebatten al uitgebreid gesproken over het weghalen van de financiering door het huidige kabinet. We wachten het advies van gezant Klaas Knot eind deze week af.

Dan als tweede de kazerne in Zeewolde. Dit heeft consequenties voor de druk op de wegen en de kunstwerken. Hoe wordt hiermee omgegaan als het gaat om de Nijkerkerbrug en de wegen? Zou de Minister in overleg met betrokken gemeenten en provincies die druk in kaart willen brengen?

Dan zijn we aangekomen bij Noord- en Zuid-Holland en Utrecht. Er is al eerder gevraagd naar de stand van zaken rond Zuidasdok en het spoor in Haarlem. Hoe wordt er omgegaan met de bereikbaarheid van de A1, die in 2040 structureel dichtslibt tussen knooppunt Eemnes en Muiderberg door woningbouw in aangrenzende regio's?

Dan het gemaal IJmuiden. Kan in de reflectie daarop van de Minister ook ingegaan worden op de problematiek van de gemalen in de Afsluitdijk?

Kan de Minister inzicht geven in de consequenties als er niets gebeurt en, zo ja, op welke termijn dit speelt?

Zuid-Holland. In het vorige MIRT-debat heeft de Minister de volgende toezegging gedaan: de Minister gaat langs bij het traject Bodegravenboog en zal de Kamer informeren over de uitkomsten van die gesprekken. Wat zijn de uitkomsten van deze gesprekken? Ik heb deze namelijk niet kunnen vinden bij de stukken. Ik heb ook een vervolgvraag: is de Minister op de hoogte van de brief van VNO-NCW, die pleit voor het alvast aanleggen van één deel van de boog? Is de Minister bereid om dit te onderzoeken?

We weten dat de regio financieel wil bijdragen.

Wat betreft de Merwedelijn in Utrecht sluit ik me aan bij mijn voorgangers.

En dan Noord-Nederland. Over de WoKT-gelden heb ik het aan het begin van mijn bijdrage al gehad.

De veilige oversteek van de Gerrit Krolbrug in Groningen is ook eerder benoemd. Mijn vraag aan de Minister is of hij kan garanderen dat door de werkzaamheden aan deze brug geen onveilige situatie voor langzaam verkeer gaat ontstaan. De regio heeft ook aangegeven dat de brug misschien versoberd kan worden, zodat er een tijdelijke brug gecreëerd kan worden. Het is nu wel erg ver omfietsen. Is een tijdelijke brug een denkrichting?

Voorzitter. Al eerder gevraagd door anderen: graag een stand van zaken van de flessenhals Meppel, waar de Kamer nu al meerdere keren heeft bijgestuurd op het gebied van financiën.

Uiteraard zijn we blij dat er gestart wordt met de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn. In dit kader heb ik een vraag met betrekking tot de Eemshaven. Gaat deze haven een rol spelen in het kader van defensie? Zo ja, zijn er dan mogelijkheden in de MIRT-verkenning om financiering met Europees geld mee te nemen in het kader van dual use? Last but not least Fryslân.

De **voorzitter**:

Mevrouw Boelsma, ik zou u graag even willen onderbreken, want u heeft een interruptie van de heer De Hoop op een van de voorgaande punten.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Sorry. Ik heb het tempo er goed in.

De **voorzitter**:

Dat heeft u zeker. Gaat uw gang, meneer De Hoop.

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

Ik heb een vraag over de Gerrit Krolbrug in Groningen. Het is terecht wat mevrouw Boelsma daarbij aanstipt: 16.000 mensen fietsen om; afgelopen week was daar nog een grote actie over. Wij krijgen zelfs signalen dat de lokale overheden bereid zijn om te kijken naar cofinanciering en om te kijken wat voor oplossingen we kunnen vinden. Zou het CDA vandaag een voorstel kunnen steunen dat de Minister de opdracht geeft om samen met de regio's te kijken wat voor tijdelijke oplossing je nou kunt vinden, zoals een brug of een pontje, om daar toch nog een keer een poging te doen om die Groningers te helpen die de komende jaren moeten omfietsen, wat echt iets doet met de bereikbaarheid daar in de regio?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank je wel voor deze vraag. Ik heb de publiciteit omtrent dit punt goed gevolgd. Volgens mij was een van de motivaties van deze Minister dat hij het geld niet kon vinden. Ik ben dus heel benieuwd op wat voor manier dat dan geregeld moet worden, want we weten dat er geen geld is. Daarom stel ik die vraag. Er is aangegeven dat de brug eventueel versoberd zou kunnen worden. Misschien liggen daar kansen. Ik wacht dus even de beantwoording van de Minister af; misschien heeft hij in de tussentijd iets heel mooi innovatiefs bedacht waardoor het geregeld wordt in Groningen. Als dat niet zo is, dan wacht ik even af waar u mee komt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik was in een hele mooie provincie, in Fryslân. Met een hoog percentage Friezen in deze commissie zou je toch moeten denken dat het spoor-aquaduct Leeuwarden er moet komen. Het amendement van VVD en CDA stamt uit 2022. Graag een stand van zaken en een update over welke volgende stap eraan komt.

Ik blijf bij het spoor: de verduurzaming van het spoor van Noord en Oost. De heer De Hoop heeft het er ook al over gehad. In het spoordebat heeft de Staatssecretaris aangegeven dat er in Q1 duidelijkheid komt over de systeemkeuze. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de vervolgstappen zijn in de tijd?

Dan Terschelling. We hebben een petitie aangenomen en er zijn vragen over gesteld: mocht de kade van Terschelling wegvallen, dan heeft dat grote consequenties voor de bereikbaarheid, niet alleen voor de eilandbewoners maar ook voor de mensen die op het eiland komen. Graag een stand van zaken.

Als laatste en zeker niet als minst belangrijke: de bruggen die aan vervanging toe zijn. We gaan ervan uit dat de vier bruggen zoals afgesproken in 2030 vervangen worden. Kan de Minister dit toezeggen? In dit kader missen we dus de eerder genoemde brug Skûlenboarch. Waar is deze gebleven? En als we het dan toch over ontbrekende projecten hebben: ik ben toch wel heel erg benieuwd waar het aquaduct waar ik in het begin over begon, in die tien jaar gestrand is. Dank u wel. Tot zover mijn bijdrage.

De voorzitter:

Ik dank u wel voor uw bijdrage. U bent netjes binnen de tijd gebleven; u heeft elf minuten gebruikt. We gaan nu naar de inbreng van de heer Chris Jansen namens de PVV-fractie. Gaat uw gang.

De heer Chris Jansen (PVV):

Dank, voorzitter. Ten eerste excuus voor het wat later aansluiten. Ik had een andere afspraak, die ik helaas niet kon verzetten. U begrijpt dat er gezien de ontwikkelingen van vorige week bij ons wat is geschoven met woordvoerders. Ik mag hier tijdelijk het woord voeren. Het zal u verbazen: dit is mijn eerste BO MIRT als Tweede Kamerlid. Ik heb er wel enige ervaring mee, maar het is op zich een primeur voor mij.

De voorzitter:

Zeker. Wij noemen het hier een notaoverleg. Aan de kant van het kabinet worden de bestuurlijke overleggen gedaan en aan deze kant voeren wij het notaoverleg. Ik snap dat het wennen is. Gaat uw gang voor uw inbreng.

De heer Chris Jansen (PVV):

U kunt mij altijd corrigeren, voorzitter, mocht dat nodig zijn.

Voorzitter. Ik sta hier namens de PVV. Laten we wel wezen: op het gebied van infrastructuur is het helaas – ik zeg helaas – al jarenlang kommer en kwel in Nederland, of je nou praat over asfalt waar spontaan gaten in vallen, tand-nokconstructies in viaducten waardoor we enorme ellende hebben, de investeringen in het spoor waar we continu tegenaan lopen of het onderhoud van met name het asfalt maar ook het spoor, dat ongelooflijk veel geld vraagt. Dan kom je bij de discussie over hoe je dit nou moet oplossen.

Voorzitter. Ik begrijp niet waarom Defensie een vast percentage van de begroting krijgt, maar waarom deze bewindspersonen, en zeker de Staatssecretaris, met het oog op een eventueel volgend kabinet niet inzetten op een vast percentage van de begroting voor de infrastructuur. Dan kan je makkelijker combinaties zoeken. Volgens mij werd dat net ook gezegd door de heer Grinwis; er werd bijvoorbeeld een combinatie met Defensie genoemd. Defensie heeft een aantal routes in gedachten, zoals van de kust en de havens richting het oosten van Europa. Ik heb begrepen dat daar binnen Defensie budget voor is gereserveerd. Het zou dan toch logisch zijn dat wij onze budgetten rondom infrastructuur inzetten op die punten waar dat nog niet het geval is? Even heel plat gezegd: je kan Defensie dan laten opdraaien voor de kosten rondom de knelpunten die voor Defensie belangrijk zijn. Dat lijkt mij een hele logische conclusie. Daarnaast vind ik het opmerkelijk dat het de ambitie is om ieder jaar een van de 22 gepasseerde MIRT-projecten weer op te starten. Dat klinkt heel goed, maar we zijn 22 jaar verder voordat we ze allemaal hebben gehad. De lijst zal niet korter worden. Sterker nog, er zullen in de komende jaren ongetwijfeld weer projecten bij komen. Je bent dus altijd bezig met een inhaalslag. Los van het voorstel dat ik deed over een vast percentage van de begroting: hoe zien deze bewindspersonen dit zelf voor ogen? Is daar een versnelling mogelijk? Is er überhaupt een andere werkwijze mogelijk? Er werd net gesproken over de 75% financiering. We hebben gezien hoe

ze dat in Duitsland anders doen. Daar heb je op een gegeven moment tientallen jaren ellende op een snelweg, omdat het budget even op is. Dan moeten ze sparen en als er weer geld is, gaan ze weer door. Hoe zien deze bewindspersonen dat zelf voor zich?

De heer Van Asten, geloof ik, memoreerde net dat stikstof, financiën en capaciteit eigenlijk de drie bottlenecks zijn. Ik heb begrepen dat capaciteit inmiddels niet meer de grootste bottleneck is. Klopt dat? Zo ja, hoe zit het dan met stikstof? Is het niet verstandiger om er eens rustig naar te kijken? We hebben natuurlijk op andere beleidsterreinen ook wel eens geopperd om de KDW, de kritische depositiewaarde, te verhogen naar 1 mol. Dan heb je heel veel van de discussie over stikstof niet meer. Ik denk dan: waarom wordt die stap niet gezet binnen het kabinet?

Er zijn door mijn collega's eerder al een aantal projecten genoemd waar wij blij van worden. Ik denk dat het een goede zet is dat de A6 tussen Almere Buiten en Lelystad wordt opgepakt. Over de N50 heb ik wel nog wat twijfels, in de zin van: hoe gaan we daar dan mee door, met het oog op de toekomst, op het gebied van veiligheid, maar ook van doorstroming? De N35 en de N36 zijn volgens mij ook al genoemd door collega's. Ik heb nog wel een vraag. Als de bewindspersonen kijken naar de kaart van Nederland, welke regio's zijn er op dit moment dan eigenlijk tekortgedaan met de voorstellen zoals die er nu liggen? En ik zou bijna zeggen: hoe wordt dat in de komende jaren dan hersteld? Uiteindelijk moet je natuurlijk ook kijken naar de totale bereikbaarheid van Nederland. Er werd net ook gezegd dat elke regio telt. Ik zeg niet dat de projecten die op dit moment voorrang krijgen fout zijn, maar het is volgens mij niet helemaal in lijn met Elke regio telt! Graag dus een reactie daarop van de bewindspersonen.

De benzineprijs schiet natuurlijk door het dak. Dat heeft ook weer effect op de kosten. Een automobilist betaalt die. Tegelijkertijd sta je overal in de file. Overal in Nederland zie je enorme files in de spits, zeker op dinsdag en donderdag. Die kosten bakken met geld en brengen heel veel ergernis. Het is ook gewoon een bron van onveiligheid. Hoe zien de bewindspersonen dit voor zich? Spitsmijden klinkt heel leuk, maar je komt er simpelweg niet als je kijkt naar de consequenties daarvan. Je kunt namelijk niet verwachten dat het onderwijs maar even een halfuur of een uurtje eerder of later begint. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor mensen die aan het werk moeten. Je kunt niet zomaar verwachten dat bedrijven hun complete business gaan aanpassen vanwege het feit dat wij infrastructuur helaas niet op orde hebben.

Even kijken, hoor.

De **voorzitter**:

Terwijl u even kijkt, krijgt u in de tussentijd een interruptie van de heer Van Asten.

De heer **Van Asten** (D66):

Ja, over dat laatste. U zei: we kunnen niet verwachten dat bijvoorbeeld scholen een halfuur later beginnen. In deze regio, die ik goed ken, hebben we juist heel vaak gesproken over de vraag of bijvoorbeeld De Haagse Hogeschool niet later kan beginnen, al is het maar een kwartier tot twintig minuten, om de studenten uit de hyperspits te houden. Volgens mij kan dat prima goed werken. We zorgen dat die treinen dan net wat aantrekkelijker zijn voor de mensen die wel gewoon ergens om 09.00 uur zouden moeten zijn. Ik zie niet waarom dat niet zou werken. Ik zou daar dus graag wat meer uitleg over willen hebben.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Dank voor deze vraag, zeg ik richting de heer Van Asten. Ik zeg niet dat het niet werkt. Ik zeg alleen: het is niet de oplossing. Dit betreft onderwijs in een bepaalde regio; het is niet over de hele linie realistisch. Er zijn scholen

die inderdaad kunnen spelen met een kwartiertje of misschien zelfs een halfuur eerder of later, maar kijk naar de consequenties voor bijvoorbeeld kinderopvang als het basisonderwijs een halfuur eerder zou stoppen of langer zou doorgaan. Werkende ouders moeten dan weer een oplossing gaan zoeken. Daarom zeg ik: het lijkt makkelijk, en als het kan worden gerealiseerd is het een denkrichting, maar ik denk niet dat dit uiteindelijk de oplossing is voor het probleem. Zeker niet. Het aantal gebruikers van infrastructuur zal de komende jaren namelijk alleen maar blijven groeien.

De heer **Van Asten** (D66):

We moeten natuurlijk oppassen dat we niet alleen maar beren op de weg zien. «Het kan wel» is daar natuurlijk een betere slogan voor. Het gaat er natuurlijk om dat we ongeveer 10% van de weg of het spoor halen uit de hyperspits, om ervoor te zorgen dat het verkeer dat er wel op zit kan blijven doorvloeien. Dit zijn toch maatregelen die bij uitstek verder uitgewerkt moeten worden? We zouden daar toch veel meer op moeten inzetten? Dat is toch ook een veel goedkopere oplossing dan alleen maar werken aan extra verbreding of extra spoor et cetera, zodat we, als we toch moeten prioriteren – er zal namelijk niet spontaan veel meer geld zijn – echt kunnen kiezen voor de projecten waar de bottleneck op dat moment zit?

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Volgens mij hebben wij juist ook besloten dat het Rijk het voorbeeld zou geven. Rijksambtenaren zouden met name moeten proberen om de spits te mijden, door anders te werken, zoals vaker thuis te werken, of door op een ander moment het openbaar vervoer of de auto te pakken. In mijn eerste beantwoording zei ik ook: het is niet per definitie fout; alleen, het is te makkelijk gedacht dat we met deze oplossing een heel eind gaan komen. Het is een pleister op een wondje. Je pakt dan niet de oorzaak aan, want de oorzaak is gewoon dat er onvoldoende capaciteit is, zowel op de weg als op het spoor, om iedereen te verwerken. Je corrigeert dan dus eigenlijk een gevolg in plaats van dat je de oorzaak aanpakt. Volgens mij is de enige oplossing om meer te investeren in infrastructuur.

De **voorzitter**:

Meneer Van Asten, uw laatste interruptie.

De heer **Van Asten** (D66):

Een laatste interruptie. Ik hoor de heer Jansen toch zeggen dat we eigenlijk, met het aanbieden van mobiliteit, dus met de breedte van wegen en spoorwegen et cetera, ons volledig moeten richten op de vraag van dat moment. Met een groeiende bevolking is dat een stijgende vraag. Om iedereen in die hyperspits maar te kunnen accommoderen, zouden we daar de infrastructuur op moeten inzetten. Dat is toch eigenlijk verspilling van middelen? We kunnen het toch beter spreiden over de dag, zodat we niet heel Nederland hoeven te asfalteren of miljarden en miljarden hoeven te investeren in iets wat maar twee à drie uur per dag gebruikt gaat worden?

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Als de PVV de keuze heeft tussen meer spreiden of meer aan de regio denken, om maar een voorbeeld te noemen, dan kiezen wij voor de regio. Er zijn regio's in Nederland waar ze überhaupt al blij zijn als ze twee keer per dag gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, om maar wat te noemen. Ik zeg dan: ik heb liever dat mijn geld daaraan wordt gespendeerd dan aan meer spreiding in de Randstad. Even in het grotere geheel: als je de hele Randstad vol blijft bouwen, wordt de vraag alleen maar groter. Je moet dus juist buiten de Randstad, ertegenaan, gaan bouwen. Daarmee voorkom je dat je iedere keer de druk tijdens de spits in de

Randstad krijgt. Dat is volgens mij de situatie, en op die manier zou je die kunnen oplossen.

De voorzitter:

Meneer Jansen, vervolgt u uw betoog.

De heer Chris Jansen (PVV):

De N36 in de provincie Overijssel heb ik al genoemd. Dat is een van de dodenwegen in Nederland, waar volgens mij veel te veel ongelukken gebeuren. Ik zou graag willen weten hoe we die beter gaan aanpakken. Waarom wordt er bij de uitgaven die wij doen überhaupt beknibbeld op verkeersveiligheid? Kan een bewindspersoon daar misschien eens een reflectie op geven? Ik vind het namelijk tegenstrijdig aan ons streven om het aantal slachtoffers juist te beperken.

Het project Hoevelaken is volgens mij ook al langsgekomen. De vraag is alleen wel: hoe gaan we daar nu mee verder? In welke stap zitten we precies? Wat betekent dat voor de komende periode qua overlast maar ook voor de datum waarop het project uiteindelijk gerealiseerd is? ERTMS tussen Schiphol, Amsterdam en Lelystad: dat doel is mijn optiek vrij vaag omschreven. Kan de Staatssecretaris daar misschien eens op reflecteren? Waarom is dat traject op die manier beschreven?

De voorzitter:

Meneer Jansen, u heeft een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Allereerst: fijn dat de PVV-fractie deelneemt aan het debat, gezien de ingewikkeldheden nu misschien met de portefeuillevverdeling. Maar ik hoorde de Staatssecretaris, of de voormalig Staatssecretaris ... Het is niet voor niks dat ik «de Staatssecretaris» zeg. Ik hoorde de voormalig Staatssecretaris ook over openbaar vervoer spreken. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar wat ongemak bij voel, omdat deze Staatssecretaris zelf meegeschreven heeft aan de Voorjaarsnota en, denk ik, ook nog in het MIRT-traject besprekingen heeft gehad. Het is een ongeschreven regel dat een voormalig bewindspersoon niet over zijn eigen portefeuille debatteert, zeker niet op zo'n korte termijn. Ik zou de Staatssecretaris vanuit dat perspectief willen vragen – het is misschien niet mijn rol, maar ik doe het toch – of hij zich wat meer bij de kant van de Minister wil houden en niet zozeer over het ov-deel wil spreken, want ik voel daar ongemak bij. Het is een soort ongeschreven regel dat een voormalig Staatssecretaris niet over zijn eigen portefeuille spreekt, zeker niet als hij ook nog een aandeel heeft gehad in deze begroting.

De heer Chris Jansen (PVV):

Ik ben het niet met de heer De Hoop eens, om de heel simpele reden – ik heb het net aan het begin heel kort samengevat – dat wij vorige week helaas onze beide woordvoerders zijn kwijtgeraakt. Dan breekt nood wet. Ik ben tijdelijk woordvoerder. En misschien ook voor de heer De Hoop: ik heb van tevoren de hoogste ambtenaar van het ministerie benaderd en ik heb hem dit netjes verteld. Ik heb ook de PA van de Minister benaderd en netjes aangegeven wat de situatie is. Ik denk dus dat de heer De Hoop eerst moet nadenken voordat hij deze opmerking maakt.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, u heeft geen interrupties meer, maar een punt van orde kunt u altijd maken. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Het gaat natuurlijk over de orde van de vergadering; het is niet richting de Staatssecretaris als persoon. Ik begrijp best dat hij probeert dit zo goed

mogelijk te doen, maar de Staatssecretaris weet ook – het staat misschien niet als regel op papier – dat het toch een soort niet-afgesproken regel in deze Kamer is dat voormalig bewindspersonen niet over hun eigen portefeuille debatteren. Dat gezegd hebbende zou ik toch een beroep op deze Staatssecretaris willen doen om zich te houden bij het deel van de Minister, waar hij misschien minder invloed op heeft gehad. Ik vind dit bezwaarlijk en ik wilde dat wel gezegd hebben, ook als punt van orde.

De **voorzitter**:

Helder. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Heel plat: dat interesseert me geen zak. Sorry dat ik het op die manier zeg, maar zo is het wel.

De **voorzitter**:

Ik weet niet of het zo moet, maar u kunt gewoon uw betoog vervolgen. Het punt van orde is gemaakt. Het staat u vrij om hier een inbreng te leveren, want het staat niet vermeld in ons Reglement van Orde; dat wil ik nog even benadrukken. Het punt van orde is gemaakt. Mevrouw Boelsma heeft een interruptie.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Nou, een interruptie... Misschien ook een punt van orde, want ik vind de opmerking in deze commissie niet netjes. Tot nu toe zijn wij goed met elkaar omgegaan. Wat betreft de woordkeuze zou ik willen voorstellen dat we dat hier niet gaan doen.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Ik zou de heer Jansen willen vragen om zijn betoog te vervolgen.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Ik was trouwens bijna aan het einde gekomen. De A16 Rotterdam is volledig in gebruik genomen ... Herstel: ten opzichte van de regio Zuidwest kunnen we opmerken dat de A16 bij Rotterdam volledig in gebruik is genomen. Dat is volgens mij een goede ontwikkeling. Wat ik in elk geval wil noemen – dat is volgens mij net ook door een van de collega's genoemd – is Holwerd, de afvaart naar Ameland. Daar maken we ons wel zorgen om. Graag een reflectie daarop van, als ik het mij goed herinner, de Staatssecretaris.

Wat is de stand van zaken rondom de verkenning A2/N2 en de Brainport-regio? Ik heb daarover niet zo heel veel kunnen lezen. Graag een reactie daarop van de Minister.

Ik had eigenlijk nog een vraag over mitigerende maatregelen vanwege de gepasseerde projecten. Uit mijn hoofd zeg ik dat het gaat om 206 miljoen. Hadden we dat geld niet op een andere manier kunnen inzetten? Kan daar op de een of andere manier slimmer mee worden omgegaan? Nu is het eigenlijk zondegeld, om het zo te zeggen. Misschien is dat wel noodzakelijk, maar kunnen de bewindspersonen misschien nog een andere afweging maken?

Daarnaast nog één vraag. We hebben het nu onder andere over de beschikbaarheid van openbaar vervoer, maar hoe zit het met de veiligheid? Het lijkt wel alsof in iedere gemeente waar op dit moment een azc is gevestigd, de veiligheid ook in het geding kan komen. Misschien even een reflectie van de Staatssecretaris ook op dat onderwerp.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw bijdrage. Ik zou graag het voorzitterschap even willen overdragen aan de heer De Hoop, zodat ik namens de VVD-fractie een bijdrage kan leveren.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan de heer De Groot namens de VVD-fractie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Voor de VVD is infrastructuur geen doel op zich. Bereikbaarheid is de basis voor onze economie, onze veiligheid en onze woningbouwopgave. Juist daarom maakt de VVD zich zorgen – niet omdat er geen plannen zijn, want die zijn er genoeg, maar omdat de uitvoering structureel achterblijft. Wie buiten deze zaal kijkt, ziet geen papieren ambities maar vooral files, vertragingen, onveilige situaties en heel veel projecten die al jarenlang in voorbereiding zijn. Dat ondermijnt niet alleen het vertrouwen van mensen en bedrijven, maar remt ook de woningbouw en schaadt onze economische kracht.

De VVD wil dit debat niet alleen gebruiken voor een rondje langs Nederlandse regio's en projecten, maar ook om het te hebben over tempo en prioritering. Natuurlijk, er volgen straks nog wat projecten, alhoewel er door veel collega's al wat is gezegd over diezelfde projecten.

Voorzitter. Laat ik beginnen met de kern. De afstand tussen plannen en realisatie is groot, eigenlijk te groot geworden. Te veel MIRT-projecten blijven hangen in verkenningen en planstudies, terwijl de druk op ons netwerk toeneemt en knelpunten verergeren. Goed onderhoud is noodzakelijk; daar is geen discussie over. Maar onderhoud mag niet structureel ten koste gaan van uitbreiding waar die aantoonbaar nodig en mogelijk is. Juist op plekken waar de bereikbaarheid onder druk staat, waar verkeersveiligheid in het geding is en economische activiteit wordt afgeremd, moet het tempo omhoog. Mijn vraag aan de Minister is dan ook helder: welke concrete maatregelen neemt het kabinet om meer projecten sneller van planfase naar uitvoering te brengen? Waar ziet hij ruimte om procedures te versnellen zonder afbreuk te doen aan zorgvuldigheid en draagvlak? Want plannen maken is geen topprestatie – het is overigens wel belangrijk werk – maar projecten uiteindelijk goed tot uitvoering brengen, is dat wel. Dat zeg ik met dertien jaar ervaring in de uitvoering van infrastructuurprojecten.

Voorzitter. Dan de nationale weerbaarheid. De internationale veiligheidssituatie laat zien dat infrastructuur meer is dan een civiele voorziening. Wegen, bruggen, spoorpunten en knooppunten zijn cruciaal voor de verplaatsing van militair materieel, personeel en strategische voorraden. Nationale weerbaarheid vraagt om een robuust en redundant netwerk dat ook onder uitzonderlijke omstandigheden blijft functioneren. De VVD vindt dat deze strategische dimensie explicieter moet worden meegewogen in de keuzes binnen het MIRT. Dat vraagt om structurele afstemming tussen Infrastructuur en Waterstaat en Defensie, en om duidelijkheid over welke infrastructuur essentieel is voor militaire mobiliteit. Mijn vraag aan de Minister is daarom: welke projecten beschouwt het kabinet als cruciaal voor de nationale weerbaarheid en militaire inzetbaarheid? Hoe wordt geborgd dat deze projecten binnen het MIRT daadwerkelijk prioriteit en het vereiste tempo krijgen?

Voorzitter. Dan het derde punt, dat direct raakt aan de dagelijkse werkelijkheid van heel veel mensen, namelijk woningbouw. Iedereen in deze zaal weet het, maar we moeten het ook consequent toepassen: zonder bereikbaarheid is woningbouw niet mogelijk. Ontsluitingswegen, aanpassingen aan het hoofdnet en voldoende spoorcapaciteit zijn randvoorwaarden voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van woningbouw, niet per se alleen bij «straatje erbij». Bij een wijkje erbij kan

een gemeente vaak zelf nog heel veel regelen. Maar bij grootschalige woningbouw of middelgrote woningbouwplannen van 1.000 tot 10.000 woningen zijn op rijksniveau bereikbaarheidsinvesteringen nodig. Toch is bij de recente verdeling van middelen voor woningbouw – veel collega's hebben daar al iets over gezegd – gebleken dat op korte termijn het beschikbare budget voor mobiliteit simpelweg ontoereikend is. Het gevolg is dat goed voorbereide gemeenten met plannen die inhoudelijk op orde zijn, geen toekenning hebben gekregen. Het is al hier al vaker genoemd: dit betreft de grootschalige gebieden, zoals Alkmaar, Apeldoorn, Helmond en Hengelo, maar ook gemeenten die goede plannen voor duizenden woningen hebben, zoals de gemeente Tiel, en natuurlijk de regio's. Deze gemeenten lopen nu het risico dat hun woningbouw vertraagt, niet door gebrek aan ambitie of plannen, maar door het ontbreken van financiering van noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen.

Voorzitter. Dat vindt de VVD onwenselijk. Als het Rijk grootschalige woningbouwgebieden aanwijst, dan moet de financiering van mobiliteit realistisch en toereikend zijn. Gemeenten die hun huiswerk hebben gedaan, mogen niet langdurig stilvallen. Samen met onder andere het CDA werken we daarom ook aan een motie om deze gemeenten van de grootschalige gebieden te bedienen zodra er weer middelen beschikbaar komen. Mijn vraag aan de Minister is of hij erkent dat een tekort aan deze middelen direct gevolgen heeft. Welke gevolgen heeft dat voor die woningbouwopgave? Wat kan hij nog doen om dit knelpunt op te lossen? Voorzitter. Dan de concrete wegnelpunten. Ik kom toch bij die projecten in Nederland. Dat doe ik niet per se om een lijstje af te vinken, maar omdat hiervoor keuzes nodig zijn. Ik begin – er is hier vandaag al vaker iets over gezegd – bij knooppunt Hoevelaken. De Kamer heeft hier inmiddels meerdere keren duidelijke uitspraken over gedaan. De motie-Veltman c.s. is aangenomen. Daarin is Hoevelaken expliciet aangemerkt als prioriteit nummer één binnen de gepauzeerde MIRT-projecten. In een vervolgmotie heeft de Kamer verzocht te komen met een gefaseerde aanpak, inclusief het inrichten van een projectteam en het maken van afspraken met de regio.

Voorzitter. De Kamer heeft zich hierover uitgesproken, maar het kabinet blijft zeggen dat dit niet kan, en het kabinet gaat nota bene aan de slag met projecten in Flevoland, waar geen filedruk is. Mijn vraag aan de Minister is hoe dit kan. Ik heb wederom een motie klaarliggen om het kabinet aan te sporen om wél aan de slag te gaan met de fasering van knooppunt Hoevelaken.

Dan de A18 en N18 in de Achterhoek. Namens de VVD is door collega Veltman in eerdere debatten expliciet aandacht gevraagd voor deze corridor, onder meer door vragen te stellen over de voortgang en de inzet van eerder toegezegde middelen voor de N18. Deze inzet is niet vrijblijvend. Het gaat hierbij om een structurele oost-westverbinding, die van groot belang is voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en economische ontwikkeling in de regio. De knelpunten zijn bekend en de regionale ambities zijn duidelijk, maar de stap naar concrete besluitvorming blijft uit. Hoe wil de Minister de A18 en N18 binnen het MIRT verder brengen richting besluitvorming en uitvoering? Is hij bereid samen met de regio te kijken welke vervolgstappen nodig zijn om dit structureel te verbeteren?

Ik zou graag nog even kort willen stilstaan bij de verbinding tussen Flevoland en Gelderland bij Nijkerk. Collega Boelsma had het er ook al over. Er is een grote kazerne gepland in Flevoland. We weten dat richting het oosten veel wegtransport van Defensie ook over die toch wel smalle sluis bij Nijkerk zal gaan. Ook daarvoor heb ik een motie in voorbereiding, over wat er nodig is om die verbinding, die sluis, toekomstbestendig te maken voor deze opgave.

Als laatste wat betreft de wegknelpunten wil ik nog heel kort stilstaan bij de N50. Over deze weg praten we al zolang ik hier in deze Kamer zit. Deze weg heeft nadrukkelijke aandacht nodig, vooral als het gaat om doorstroming en verkeersveiligheid. Het is geen nieuw dossier, maar de VVD zal blijven aandringen op vooruitgang, wat dat ook mag zijn. Voorzitter. Naast wegen wil ik kort ook nog even stilstaan bij een aantal urgente spoorknelpunten. Natuurlijk ben ik als inwoner van Harderwijk verheugd met de gelden die beschikbaar zijn gesteld voor de keervoorziening en de mogelijke toekomst voor een intercitiystop in Harderwijk. Maar daar blijft het niet bij. In Zeeland speelt namelijk de Zeeuwse spoorlijn binnen het compensatiepakket Wind in de zeilen. ProRail heeft vastgesteld dat het gereserveerde budget van 45 miljoen euro onvoldoende is om alle afgesproken maatregelen uit stap 1 te realiseren. Het compensatiepakket zelf staat niet ter discussie, en dat mag ook niet, maar wat zijn de stappen die de Staatssecretaris dan voorstelt voor de komende jaren?

Het knooppunt Haarlem is al vaker genoemd in het debat. Er dreigen keuzes gemaakt te worden die later kunnen leiden tot kapitaalvernietiging en hogere kosten. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of hij samen met de regio wil voorkomen dat hier onomkeerbare en mogelijk dure keuzes worden gemaakt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Zeer terecht dat ook collega De Groot hier aandacht voor vraagt. Eigenlijk vindt iedereen die tot nu toe over Haarlem gesproken heeft in deze commissie wat nu dreigt te gebeuren kapitaalvernietiging. Over een maandje start, normaal gesproken, de aanbesteding. Hoever wil collega De Groot gaan om te voorkomen dat hier 50 miljoen euro wordt verbrand? De brief van het kabinet was helder: de middelen zijn er niet. Dat betekent dus dat je creatief moet nadenken over kasschuiven, een nieuwe jaarschijf die beschikbaar komt en een coalitieakkoord waar mogelijk wat financiële ruimte in zit om dat risico te durven nemen. Durft de heer De Groot dat vandaag te doen, om te voorkomen dat we 50 miljoen gaan verbranden?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Het korte antwoord is natuurlijk dat de formatie nog loopt en nog niet is afgerond. Dat is dus het eerste deel van het antwoord. Daar zijn we mee bezig, dus daar zal ik geen uitspraken over doen. Ik zal ook geen garanties geven voor wat u dan ook van plan bent om voor te stellen. Maar het zou zonde zijn als we 50 miljoen in de prullenbak gooien; dat is zeker waar. Ik ben dus aan het kijken welke innovatieve wegen de Staatssecretaris nog kan bewandelen om dat te voorkomen. Dat is de vraag die ik op tafel leg. Voorzitter. Ik wilde nog even stilstaan bij de spoortunnel bij Schiphol. De noodzakelijk capaciteitsuitbreiding dreigt te stagneren, met het risico dat cofinanciering weglekt en de beperkingen voor sneltreinen en hsl-verbindingen blijven bestaan. Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat uitstel leidt tot blijvende capaciteitsproblemen op een van de belangrijkste knooppunten van Nederland op het spoor?

Voorzitter. Ik sla een aantal projecten over, omdat die door collega's al zijn benoemd. Ik heb nog wel een laatste vraag over de hogesnelheidsspoorlijn als internationale economische corridor. We hebben natuurlijk te maken met constructiefouten, snelheidsbeperkingen en verzakkingen die de betrouwbaarheid ondermijnen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe hij dit structureel op orde gaat brengen.

Voorzitter, afrondend. De VVD wil geen papieren ambities, maar tastbare vooruitgang; daar zit het 'm in. Geen eindeloze planvorming, maar echt tempo richting de uitvoering. We moeten duidelijke keuzes maken. Infrastructuur is de basis onder woningbouw, economie en onze veiligheid. Die basis moet op orde zijn en blijven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik zie dat er allereerst een interruptie is van de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

De heer De Groot sprak onder andere over de N18. Mevrouw Veltman heeft daar in het verleden inderdaad ook over gesproken en heeft daar volgens mij ook wel moties over ingediend. Wat is het toekomstperspectief waar de VVD met de N18 naartoe wil? Waar wordt aan gedacht?

De heer Peter de Groot (VVD):

Het is natuurlijk als eerste belangrijk dat er gewerkt wordt aan verkeersveiligheid en doorstroming. We willen het beschikbare budget daar gewoon voor inzetten. Dat lijkt nu niet te gebeuren. Dat is stap één. Dat is voor de korte termijn het belangrijkste wat moet gebeuren. Daarnaast zijn er allerlei wensenlijstjes in Nederland voor wegen en wegverbredingen. De N50 heb ik ook genoemd. Over de N35 hebben we het ook al vaker gehad. Zo zijn er natuurlijk allerlei wensenlijstjes. Als we daar zicht op hebben, zullen we er met elkaar verder naar kijken.

De voorzitter:

Ik kijk of er verder nog interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan geef ik het voorzitterschap terug aan de heer De Groot.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Dank u wel. Als ik het goed heb, zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk even naar de klok. Het is 12.45 uur. We gaan een uur schorsen. Dat uur is bedoeld voor de voorbereiding van de beantwoording door het kabinet en tegelijkertijd als lunchpauze. Ik zou de Minister graag in herinnering willen brengen dat er nog een informatieverzoek van de heer De Hoop is. Als de heer De Hoop daarmee geholpen zou kunnen worden, ofwel in de eerste termijn van het kabinet, ofwel daaraan voorafgaand nog, dan heel graag.

De vergadering wordt van 12.43 uur tot 13.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen dit debat. Aan de orde is het notaoverleg MIRT. In de schorsing heeft het kabinet zich kunnen voorbereiden op de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in de eerste termijn van de kant van de Kamer. Mijn verzoek aan de Minister en Staatssecretaris is natuurlijk om het kort en bondig te houden. We hebben vorige week met elkaar ook al uren het debat gevoerd over de begroting. Herhaling daarvan is niet nodig. Wilt u zich richten op de beantwoording van de vragen? Ik zal voor de beantwoording in de eerste termijn van de kant van het kabinet eerst de Minister het woord geven. Gaat uw gang.

Minister Tieman:

Dank u wel, voorzitter. Geachte commissieleden, fijn dat we, zo snel na de begrotingsbehandeling van vorige week, weer met uw Kamer het debat kunnen voeren over het MIRT. Tijdens de BO's MIRT van 5 januari tot en met 8 januari hebben we gesproken over de voortgang van de MIRT-projecten en de programma's door het hele land. Hierover is uw Kamer geïnformeerd middels de MIRT-brief. We hebben het zojuist gehad over de verdeling van de woningbouwmiddelen. Het is goed dat we deze stappen hebben kunnen zetten met de grote woningbouwopgave die voor ons ligt. De situatie ziet er daarnaast echter niet rooskleurig uit. Dat

hebben we tijdens de begrotingsbehandeling ook al met elkaar kunnen vaststellen. Er zijn grote aanlegprojecten nodig om Nederland op termijn bereikbaar te houden, maar dat lukt niet vanwege de beperkte financiële middelen, het gebrek aan stikstofruimte en krapte op de arbeidsmarkt. Ook de noodzakelijke onderhoudsprojecten lopen hiertegenaan. We willen gezamenlijk inzetten op wat echt moet en daarna op het afmaken van wat we nu in de portefeuille hebben door gepauzeerde projecten zo snel mogelijk weer op te starten. Dat betekent dat onze prioriteit daar ligt. Dat betekent dus ook dat zo lang deze situatie voortduurt, er een stop op nieuwe projecten is. Er is helaas alleen ruimte voor iets nieuws als daarvoor andere projecten worden geschrapt en er tegelijkertijd voldoende zicht is op stikstofruimte en capaciteit.

Dan ga ik nu over tot de beantwoording van de vragen. Dat doe ik middels mapjes. Ik begin met het mapje algemeen. Daarna zal de Staatssecretaris het mapje algemeen pakken. Daarna ga ik in op de regio's Oost, Noordwest, Zuidwest, Noord en Zuid. Ik rouleer met de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zou graag nog even aan de leden willen melden dat we ook hierbij in principe weer vier interrupties toestaan. We kijken straks even of er meer nodig zijn, maar in principe lijken vier interrupties me prima. U vervolgt uw beantwoording.

Minister Tieman:

Ik begin meteen met het informatieverzoek dat de heer De Hoop aan de voorkant had neergelegd. «Er is onvoldoende budget beschikbaar voor Amelisweerd. Waarom is dat wel met de Raad van State gedeeld en nog niet met de Kamer? Kan dat alsnog?» In opdracht van de Raad van State is voor het tracébesluit A27/A12 een nadere onderbouwing gegeven op het gebied van stikstof. Dit had geen betrekking op financiën. In het geactualiseerde overzicht van financiële opgaven met betrekking tot het Mobiliteitsfonds is de A27/A12 genoemd. Daar kunt u uit opmaken dat het tekort groter wordt ingeschat dan 500 miljoen euro. Aan de Kamer is toegezegd dat nadat het herroepelijk wordt, u geïnformeerd wordt over de termijn en dan wordt er ook een nieuwe raming opgesteld. Ik ben dus nog op zoek naar 29 mol, meneer Jansen, zeg ik over uw stikstofvraag. Met 1 mol ga ik niet ... O, sorry! Dat betreft Hoevelaken. Ik haal ze even door elkaar. Er zijn nogal wat zaken die niet met 1 mol zijn opgelost.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Even precies op dit punt. De Staatssecretaris zegt dat er meer dan 500 miljoen bij komt. Even in alle scherpste: is dat ten opzichte van de eerdere actualisatie van de lijst-Grinwis of ten opzichte van wat er momenteel is vrijgemaakt voor Amelisweerd?

Minister Tieman:

Dat is extra, meneer De Hoop.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Minister Tieman:

Mevrouw Van der Plas vroeg: hoe borgt de Minister binnen het MIRT dat de grensregio's niet structureel achterblijven bij investeringen in bereikbaarheid, terwijl zij juist extra afhankelijk zijn van een goed functionerend netwerk? Goed functionerende netwerken zijn van groot belang; we hebben Elke regio telt! niet voor niets. Omdat de bereikbaarheidsopgave in iedere regio anders is, is in de Bestuurlijke Overleggen MIRT van begin januari met de regio de afspraak gemaakt om regionale bereikbaarheidsanalyses te maken. Hierin wordt expliciet een uitsnede

gemaakt voor de grensregio's. Voor het vervolg wordt gezamenlijk een voorstel uitgewerkt, om de analyses te vertalen naar handelingsperspectief. Dat kan binnen het MIRT-instrumentarium, en dat is het pad dat we nu leggen.

De heer De Hoop vroeg naar de onuitvoerbare projecten: «Wat is realiseerbaar als alternatief? Is het mogelijk een goed onderbouwde lijst voor de komende zomer te ontvangen? Wat is de waarde van de onuitvoerbare projecten?» Het nut en de noodzaak van de gepauzeerde projecten staan overeind. Voor een groot deel van de gepauzeerde projecten zijn, in afstemming met de regiovertegenwoordigers, al alternatieve maatregelen vastgesteld of afgewogen. Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT van het najaar van 2024. De uitvoering van deze alternatieve maatregelen door de regio loopt nu. Er is geen budget beschikbaar voor aanvullende maatregelen. We zetten nu in op projecten, de nadere realisatie en de instandhouding. Ook zetten we in op de planfase van kleine, kansrijke projecten. Ik kan u een update geven van deze lijst met kansrijke projecten. Ik kan deze delen in de komende MIRT-brief van juni dit jaar. Een besluit over de aanvullende middelen is aan een volgend kabinet.

De heer De Hoop zei: omrijbordjes en -routes zetten de veiligheid onder druk; waarom zetten IenW en Rijkswaterstaat niet in op meer pontjes voor dergelijke situaties? Het gebruik van pontjes en vervoer over water kan natuurlijk, zou je zeggen, maar het is niet altijd een alternatief. We hebben ook te maken met de nautische veiligheid, dus het kan waar het mogelijk is, maar hierbij geldt ook: zijn er pontjes beschikbaar, zet het zoden aan de dijk qua omrijtijden en gaan mensen dan wachten op zo'n pontje, want dat heeft ook tijd nodig om naar de overkant te gaan? Het is natuurlijk een heel knuffelbaar onderwerp. Als dit een oplossing is en er pontjes beschikbaar zijn, dan is dat ook logisch, want die route ligt er al als vaarweg. Maar nautische veiligheid op vaarwegen is een belangrijk aandachtspunt. Rijkswaterstaat is daarom enigszins terughoudend met tijdelijke veerverbindingen voor de drukke vaarroutes. Voor de situatie bij de Gerrit Krolbrug wordt onderzocht wat er wel mogelijk is op dat gebied; dat heb ik vorige week ook aangegeven. Als een pontje mogelijk is met misschien een snelheidsbeperking vanwege dat nautische aspect, kijken we daar zeker serieus naar.

De heer De Hoop vroeg of er gekeken kan worden naar rijbaanscheidingen op de N-wegen in Drenthe en Overijssel. Het aanbrengen van fysieke rijbaanscheidingen is geen kleinschalige of eenvoudige maatregel. Onze N-wegen kenmerken zich door een smal rijprofiel, waardoor rijbaanscheiding in de praktijk vaak niet makkelijk inpasbaar is. Dat vraagt om een grotere reconstructie en wegverbreding, wat vaak vraagt om een forse financiële inzet. Helaas is er voor meer rijbaanscheiding dan nu geen geld beschikbaar. We komen zo meteen nog te spreken over een aankondiging van mevrouw Van der Plas over de N50, maar het is aan een nieuw kabinet om met aanvullende beschikbare middelen te komen voor de fysieke rijbaanscheiding voor N-rijkswegen. IenW werkt aan de ontwikkeling van een strategische agenda voor de verkeersveiligheid van rijkswegen. Het veiligheidsaspect hebben we dus verder onderstreept. De heer Stoffer zei dat we honderden miljoenen euro's kunnen besparen – nou, dat hoor ik graag – door risicogericht te werken met behulp van sensoren en data. Hij vroeg of we daarop inzetten. Rijkswaterstaat maar ook ProRail hechten veel waarde aan innovatie en zetten daar, in het kader van de instandhouding, stevig op in. Rijkswaterstaat werkt met kennis en een innovatieprogramma, waarbij het onderhoud met behulp van digitalisering, AI en zelfs robotisering kan worden geoptimaliseerd en de productie nog verder kan worden vergroot en versneld. Ter ondersteuning heeft Rijkswaterstaat een innovatieagenda en een innovatieloket. ProRail heeft een digitaliseringsvisie opgesteld waarin datagedreven werken een centrale plaats inneemt, onder andere bij de uitvoering van onderhoud. In

dat kader is bij BKN spoor een langjarig onderzoek afgesproken om te kijken welke mogelijkheden er zijn voor verdere besparing op dat gebied. Een ander voorbeeld, voor Rijkswaterstaat, is het datagedreven assetmanagement, het toepassen van digital twins en het programma doelgericht digitaliseren.

De heer Stoffer: de indexering van de rijksbijdrage aan projecten aan de hand van de generieke index bruto overheidsinvesteringen. In 2024 is invulling gegeven aan de motie van het lid Grinwis om de prijsbijstellings-systematiek voor de fondsen te evalueren. Uit die evaluatie blijkt dat vooral vanaf 2020 de prijsstijgingen in de grond-, weg- en waterbouwsector, de GWW-sector, en de IBOI extreem uit elkaar liepen door de coronacrisis en Oekraïne-crisis. De huidige indexering en de bouwkostenontwikkeling lopen vanaf 2023 weer parallel aan elkaar. Het is niet uit te sluiten dat het in de toekomst weer naar elkaar toe beweegt, zoals in het verleden ook het geval is geweest. Het kabinet heeft daarom eind 2024 geconcludeerd dat er op dit moment geen wijziging nodig is in de huidige prijsbijstellingssystematiek.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra: waarom lukt het maar niet met die maatschappelijke effecten? Nou, die geef ik zo meteen door aan de Staatssecretaris ten aanzien van de Sustainable Development Goals, waar we het al eerder over hadden, en andere zaken op het gebied van brede welvaart.

De heer Jansen: Defensie heeft een vast percentage; waarom wordt er niet ingezet op een vast percentage van de begroting voor infra? We zien dat de uitgave aan infrastructuur als percentage van het bbp de afgelopen decennia steeds verder is afgenomen. Ik gaf daar vorige week ook voorbeelden van. In plaats van 2% bbp zien we nu 1,2%. Dat is een aanzienlijke wijziging. Weet wel, in de jaren zestig is er sprake geweest van een impuls. De keuze om budget te koppelen aan het bbp is aan een volgend kabinet. De Staatssecretaris en ik hebben wel heel veel ruimte aan de organisatie gegeven en ook de formatietafel geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van infrastructuur. Ik denk dat dit in zo'n beetje iedere krant heeft gestaan. Daar circuleren ook de percentages. Ik kijk ook reikhalzend uit naar wat dat teweeg heeft gebracht. Maar ik ben het eens met uw zienswijze op dat onderwerp.

De heer Jansen over het verhogen van de KDW, de kritische depositiewaarde: waarom wordt die stap niet ingezet door het kabinet? Ik neem aan dat hij doelt op de rekenkundige ondergrens, in plaats van de KDW. De Minister van LVVN heeft uw Kamer in december geïnformeerd over de stappen die nodig zijn voor een zorgvuldige invoering. We zijn nog op zoek naar een juridische casus, onder andere. Die inzet is gericht op besluitvorming over invoering in het eerste kwartaal van dit jaar, maar ook hier weer de kanttekening dat ik met 1 mol ook maar zover kom. Bij de projecten die gepauzeerd zijn praten we echt over significant meer. Mevrouw Boelsma-Hoekstra over de reservelijst: kan ik een prioritering geven in de reservelijst en daarover communiceren? Er is voor gekozen om de volledige 2,2 miljard euro toe te delen aan voorstellen van gemeenten om de woningbouw te ondersteunen. Het optreden van risico's tijdens de uitvoering is niet ondenkbeeldig. Op de uitvoering van projecten is het plan van aanpak programmabeheersing van toepassing. De Staatssecretaris zal zo meteen ook nog het een en ander hierover gaan zeggen, maar er zal eerst worden gekeken naar de lopende projecten. Als het aan ons ligt, houden we de lijst actueel, zodat we een goede start hebben voor wanneer er, op korte termijn, nieuwe middelen worden toegekend. Dan kunnen we met een mogelijk nieuwe wegingsfactor, die we aan het onderzoeken zijn, deze zaken ook weer naar voren brengen. Er waren immers ook projecten bij uit regio's waaraan al veel geld was toebedeeld. Daar zou je het «Elke regio telt!»-aspect nader kunnen onderbouwen.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

De heer De Groot: erkent de Minister dat een tekort aan mobiliteitsmiddelen directe gevolgen heeft voor de woningbouwopgave? Hij vroeg ook wat ik nog kan doen om zo veel mogelijk van dat knelpunt op te lossen. Ik heb al eerder aangegeven dat er te weinig middelen waren om geld toe te kennen aan alle goede voorstellen. De Staatssecretaris zal zo meteen ook nog het een en ander zeggen over de weging die wij hebben gedaan. De ingediende goede voorstellen kan een nieuw kabinet als basis gebruiken. De heer De Groot vroeg ook welke concrete maatregelen het kabinet neemt om de MIRT-projecten sneller van planfase tot uitvoering te brengen, en waar ik ruimte zie om de procedures te versnellen zonder afbreuk te doen aan de zorgvuldigheid en het draagvlak. Het MIRT kent projecten op het gebied van ov, spoor, wegen, vaarwegen, ruimte en transport. Veel van deze projecten vinden hun doorgang van planfase naar uitvoering. De meeste vertraging en stilstand zit op wegenprojecten en dat komt door de stikstofproblematiek, de 25 kilometer, de beperkte uitvoeringscapaciteit en de financiële tekorten. Om dat proces waar mogelijk te versnellen, wordt in het MIRT voorrang en prioriteit gegeven aan maakbare projecten en het afmaken van lopende infrastructuurprojecten in de realisatie. Zo wordt capaciteit ingezet op de planuitwerking van de A58 Eindhoven–Tilburg en de MIRT-verkenning A27.

De heer Jansen stelde een vraag over mitigerende maatregelen vanwege gepauzeerde projecten. Die maatregelen, die nodig zijn om de gevolgen van het pauzeren enigszins te verzachten, zijn in feite allemaal uitgenut; ze zijn bestemd en ze zijn ingezet. Maar het moet wel zin hebben. Als we nu zien dat ze geen zin hebben – en dat is maar een onderdeelje van een aantal zaken – dan kijk ik daar echt heel kritisch naar. Op een gegeven moment moet je dan ook zeggen: we stoppen ergens mee en we zetten het in andere zaken in. Laat dat ook helder zijn. U heeft ook een bijlage ontvangen, maar het gaat van campagne tot campagne, en een campagne is slechts een van de mitigerende maatregelen.

De heer Goudzwaard stelde een goede vraag over ondermijning. Investerings in kleine zeehavens zijn alleen toekomstbestendig als daarin ook ondermijning wordt meegenomen. Het Ministerie van JenV staat hiervoor natuurlijk aan de lat, maar het Ministerie van lenW werkt in de bestrijding van ondermijning in havens natuurlijk goed samen met JenV. Ik mocht zelf afgelopen vrijdag nog bij de Zeehavenpolitie zijn in Rotterdam, maar hierbij wordt dus ook rekening gehouden met de kleine zeehavens. Tevens draagt het Ministerie van JenV bij aan de opgave ten aanzien van ondermijning via het platform kleine zeehavens. Waar nodig maakt lenW verbinding met de MIRT-projecten.

lenW kan eventueel aansluiten bij het platform waar u het over heeft, maar ik weet ook niet goed wat daarvoor geschikte zaken zijn. Ik heb hiervoor binnen het ministerie nu wel alle hens aan dek, maar het klinkt sympathiek en als het behapbaar is, dan moeten we daar zeker nog eens goed naar kijken. JenV is hier in de lead, maar lenW, geef ik u hierbij aan, zou hier wat nauwer bij betrokken kunnen worden, mits het niet te gek wordt qua bemensing et cetera. Daar ga ik dus eens induiken.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank, Minister, voor deze reactie. Als ik dit zo beluister, dan zou ik het heel erg op prijs stellen als hier een toezegging uit zou rollen en de Minister zou zeggen: ik zoek contact met dat projectteam en ik kijk wat daarin de mogelijkheden zijn om met elkaar samen te gaan werken.

Minister **Tieman**:

Gelet op de weerbaarheidsgediscussie die wij in Nederland hebben, zeg ik daarop volmondig ja.

De heer Jansen: als de bewindspersonen kijken naar de kaart van Nederland, welke regio's zijn er dan echt tekortgedaan? Ik heb u naar

aanleiding van vragen vanuit de Kamer – de heer Pierik – twee overzichten gestuurd: eerst op 20 maart vorig jaar een over de verhouding tussen Randstad en regio bij de MIRT-investeringen van de afgelopen vijf jaar tot heden, en op 13 juni 2025 nog een verdieping met de daadwerkelijk geïnvesteerde bedragen per provincie. Daaruit blijkt een redelijk evenwichtige spreiding tussen Randstad en regio. Dit weerspiegelt de aandacht van lenW voor de verschillende delen van het land niet, omdat het exclusief instandhouding is, projecten vaak in verschillende provincies liggen en er niet gecorrigeerd is voor het prijspeil.

De heer **Chris Jansen** (PVV):
Dank voor de beantwoording.

De **voorzitter**:
Eén moment, hoor. Minister, zou u de microfoon uit willen doen?

Minister **Tieman**:
Sorry.

De **voorzitter**:
Dan kunnen mensen thuis ook de heer Jansen volgen. Gaat uw gang, meneer Jansen.

De heer **Chris Jansen** (PVV):
Dank voor de beantwoording. Kunt u misschien iets specifieker zijn over «redelijk»?

Minister **Tieman**:
Dan moet ik de rapporten van vorig jaar ... Ik heb die rapporten niet helemaal scherp op mijn netvlies, gelet op de data. Dan moet ik daarin nog eens even goed bestuderen wat dan redelijk is, kijkende naar Elke regio telt!, maar ook kijkende naar de WoMo-discussie, waar de Staatssecretaris zo meteen nog wat over gaat vertellen. We zouden dus nog een keer even een deepdive in die rapporten moeten doen, of een afdrank daarvan, om te weten wat daar dan de uitkomsten van zijn. Die heb ik even niet zo paraat, maar anders kom ik daar nog op terug in de tweede termijn.

Voorzitter. De heer Jansen vroeg: waarom wordt er bekibbeld op verkeersveiligheid? Er zijn scherpe keuzes nodig, zoals u weet, maar verkeersveiligheid is echt een prioriteit van lenW. Tegelijkertijd staat het Mobiliteitsfonds zwaar onder druk, waardoor scherpe keuzes ook nodig zijn. We verbeteren de verkeersveiligheid met de huidige middelen die hiervoor beschikbaar zijn, bijvoorbeeld via de diverse MIRT-projecten. Daarnaast wordt onder andere ingezet op het verbeteren van verkeersveiligheid via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Dat was een bedrag van 500 miljoen euro. Daarvan gaan we nu wel het laatste jaar in. We doen nu gewoon een bezemronde, als ik het zo mag noemen, met een cofinancieringsinstrumentarium. Dat is zeer succesvol. Hierbij is er ook echt een geografische afspiegeling, omdat de gemeenten de weg naar dit geld ook weten te vinden. Maar denk ook aan de aanpak rijks-N-wegen en bijvoorbeeld aan het programma Meer Veilig. Het is aan een nieuw kabinet om nieuwe middelen voor na dat jaar, bijvoorbeeld voor de impuls, veilig te stellen en te borgen.

De heer Van Asten vroeg: welke eisen stelt het ministerie aan het beperken van privéautogebruik in een bepaald gebied, door te sturen op een lage parkeernorm? Het ministerie stelt geen eisen aan het privéauto-bezit in nieuwe woonwijken. Gemeenten bepalen zelf hun eigen parkeer-beleid. Ik kan me nog een project herinneren, Amsterdam Bay Area, waarover een discussie was; dat is in de buurt van Almere en Amsterdam.

Dat moet dan passen bij de lokale context, want ja, de Randstad is zeker geen Twente; dat moet je iedere keer goed in ogenschouw nemen. De heer De Hoop zei: multimodaliteit staat onder druk. Dat klopt, meneer De Hoop: binnenvaart min 10%, spoor plus 0,2% en wegtransport plus 10%, wanneer we het vergelijken met 2014. Ik ga dus helemaal mee met uw betoog. Maar we hebben dan ook echt 9 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de multimodaliteit, juist om te kijken of wij het spoor en de binnenvaart echt nog verder kunnen ondersteunen. «Modal optimum» is misschien het betere woord in relatie tot een modal shift. Als u het echter heeft over andere multimodaliteit, denk dan bijvoorbeeld aan het meenemen van de fiets; daarvoor hebben we allerlei soorten projecten die dan ook de weg weten te vinden naar de verschillende modaliteiten.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Van Asten, vermoedelijk nog op het vorige punt.

De heer Van Asten (D66):

Ja, dat gaat nog over het vorige punt. Als Rijk geven we natuurlijk een hoop subsidie voor de ontsluiting van nieuwe, grootschalige woongebieden. Nu zegt de Minister: wij stellen daarbij dus eigenlijk geen eisen aan wat voor mobiliteitsbeleid een gemeente daarbij voert. Maar stel u voor dat er een woonwijk wordt gebouwd, waarbij een gemeente zegt: bij ons vinden we het belangrijk dat er twee, drie auto's voor de deur moeten komen. Dat betekent dan dat er een forse autotoename is in een gebied. Op het moment dat dat dan op het lijstje komt ter beoordeling van subsidies voor ontsluiting, en het gaat erdoorheen, dan betalen wij daar dus eigenlijk meer aan. Is het dan ook niet de taak van het Rijk om er juist wat meer op te sturen om efficiënt met ontsluitingsmiddelen om te gaan?

Minister Tieman:

De milieueffectrapportage, althans de commissie daarvan, toetst daar wel op. Dat gaat dan wel terug naar de gemeente, dus als Rijk hebben we dan geen rol. Dat is een vraag die u hier stelt. Op dit moment heb ik even geen voorbeelden paraat van schrijnende gevallen, waarbij een gemeenteraad echt een hele andere kant op gaat, ook kijkend naar de adviezen die een gemeente zelf inwint. Maar we zouden hierin nog een keer de diepte kunnen opzoeken met elkaar als het Rijk hierin een grotere rol zou moeten hebben of als er schrijnende gevallen zijn, waarin een gemeenteraad bijvoorbeeld een advies van een MER naast zich neerlegt. De Staatssecretaris zal hier zo meteen ook nog wat over zeggen, ook kijkende naar het ov-aspect.

De heer De Hoop vroeg: kan de Minister nadrukkelijk kijken naar alternatieven zoals andere vormen van modaliteiten, verkeersspreiding en het dichterbij elkaar brengen van wonen en werken? Ik kom zo meteen nog op de Papendrechtsebrug en op het project dat we via de verkeersonderneming hebben in de MRDH, maar aanvullend op mijn vorige antwoord geef ik mee dat het kabinet op lange termijn inzet op het organiseren van nabijheid. Dat is bijvoorbeeld een belangrijk uitgangspunt van de ontwerpNota Ruimte.

Dan de heer Jansen. De ambitie is om elk jaar een gepauzeerd project op te starten. Hij heeft daar ook een tijdsduur aan gekoppeld. De ambitie is inderdaad nog steeds één jaar. Ook wordt gekeken of projecten geknipt kunnen worden uitgevoerd. U heeft in juni van het afgelopen jaar een aanpak ontvangen voor de herstart van dit soort gepauzeerde projecten. Voor de herstart moet wel budget, uitvoeringscapaciteit en stikstofruimte beschikbaar zijn. Dan ga ik toch even terug naar Hoevelaken. Daar ging het om 1,6 miljard, 6 jaar en 29 mol. Dat is in een notendop de reden waarom ik wel stappen wil zetten – dat doe ik met de provincie Utrecht; we hebben dat in het BO MIRT ook besproken met elkaar – om te kijken of

we aan die 29 mol toch echt wat kunnen doen. Ik heb die afspraak namelijk. Ik heb ook moties van uw Kamer gehoord, alleen kan ik ook niet tot het onmogelijke worden gebracht op het soort getallen als die 29 mol. Daar hoort dus een goede verkenning bij, om te zien wat we daar dan wel kunnen doen. Ik wil zeker niet stil gaan zitten. Ik heb met de heer Van Schie hierover ook de afspraak dat we elkaar, met de kennis binnen het ministerie en binnen de provincie Utrecht, wel vasthouden om stappen te gaan zetten om dit verder onder controle te krijgen of in ieder geval een wenkend perspectief te bieden, zodat ik wél invulling kan geven aan uw moties.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

29 mol zit in stikstoftermen inderdaad behoorlijk boven die 1 mol. Ik ben wel benieuwd welke van de gepauzeerde projecten potentieel onder de 1 molgrens zou kunnen worden uitgevoerd. Ten tweede het volgende. De mensen die nu langs de A1 wonen en heel veel geluidsoverlast ervaren, bijvoorbeeld in Amersfoort, klagen er terecht over dat de geluidswerende maatregelen die daar zijn getroffen, zoals geluidsschermen, gewoon niet voldoende soelaas bieden. Is de Minister bereid om zolang dat knooppunt niet is opgelost alvast wel aan de slag te gaan met betere geluidswerende maatregelen? De mensen daar worden namelijk hoorndol van de herrie.

Minister **Tieman**:

Op de geluidsschermen kom ik zo meteen nog terug, want die vragen zitten in een ander mapje. Ik pakte dat alleen alvast voor een ander onderwerp. En uw andere vraag? O ja, de 1 mol. Ik kom in tweede termijn terug op de vraag over de gepauzeerde projecten, maar ik antwoord daarop nu alvast even informeel: geen enkel project. Maar dat moet ik dus nog even bevestigd zien. We praten echt over gepauzeerde projecten die niet op 1 mol zijn gepauzeerd, maar dat ga ik zo meteen nog even voor u bevestigen, meneer Grinwis.

Dan de heer De Groot. Welke projecten beschouwt het kabinet als cruciaal voor de nationale weerbaarheid en de militaire inzet, en hoe krijgen we dat als prioriteit? Er werd mij zonet ook het een en ander meegegeven als reflectie, bijvoorbeeld: u bent toch iemand van buiten. Ik zal niet te ver uitweiden, voorzitter, want ik heb u ook gehoord ten aanzien van de klok, maar toch even. Dit boek is de «boulevard of broken promises», om een Engelse term te gebruiken. Dit moet een maakbaarheidsagenda gaan worden. Dit moet een uitvoeringsagenda gaan worden. Dat is niet aan mij, maar aan onze opvolgers. Het is aan onze opvolgers om met Defensie, dat we er graag bij hebben in zo'n MIRT-systematiek – ze ontbreken op dit moment – wel een enorme slag te gaan maken. Maar als ik u net, in dat uurtje, zo beluister, zou dit boek morgen de shredder in kunnen gaan en zouden we binnen drie notaoverleggen weer een dubbeldik boek terug hebben. Ik heb uw bedragen; uw wensenlijst zou ik eigenlijk even moeten kwantificeren in geld. Laten we daar met elkaar ook goed naar kijken. Ik snap dat de gemeenteraadsverkiezingen eraan komen, maar het moet haalbaar zijn, ook financieel. Ik heb hier wel ideeën over. Die ideeën geven wij ook mee. Wij geven mee hoe we die MIRT-systematiek – hier hebben we met de regio ook over gesproken – op een andere manier zouden kunnen toepassen, maar ik wil de mensen die met elkaar aan zo'n boek gewerkt hebben ook niet tekortdoen. De realiteitszin moet daar echt in terugkomen. Projecten moeten over de finishlijn getrokken worden. Tot zover even mijn cri de coeur op dat gebied.

De heer De Groot vroeg welke projecten het kabinet als cruciaal beschouwt. Onze hoofdinfrastructuur is cruciaal voor de nationale weerbaarheid en voor het kunnen verlenen van de Host Nation Support. Dat geldt zowel voor onze spoorwegen, de hoofdwegen en de vaarwegen als voor drie militaire corridors: Rotterdam, Vlissingen en de Eemshaven, de TEN-T-corridors. IenW werkt intensief met Defensie samen om in kaart

te brengen wat nodig is met het oog op die weerbaarheid en het geschikt maken van de infrastructuur voor grootschalige militaire transporten. We krijgen een steeds scherper beeld van wat we precies op die transportassen nodig hebben op het gebied van het spoor en de wegen; daarbij horen viaducten et cetera. Een met Defensie afgestemde prioriteitenlijst is op dit moment nog niet aanwezig. Weet wel dat wij daar heel hard aan werken. Meer hierover volgt binnenkort. Daarnaast zijn er voor de uitvoering van opgaven op het terrein van weerbaarheid helaas onvoldoende financiële middelen, maar we zijn natuurlijk continu bezig met die koppeling met die 1,5%. De Staatssecretaris zal daar zo meteen ook nog wat over vertellen.

In het geactualiseerde overzicht met financiële opgaven, dat uw Kamer vrijdag heeft ontvangen, is specifiek het startpakket ten behoeve van de vergroting van militaire mobiliteit en weerbaarheid betreffende het spoor genoemd. Hiervoor is 600 miljoen euro nodig. Op het totale tekort van 34,5 miljard euro voor instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat is er specifiek een tekort van circa 1 miljard euro bij vernieuwingsprojecten die gelegen zijn op de militaire corridors. Dat geeft ons al een beeld. We zijn die plaat met u steeds scherper aan het maken. Daarbij heeft ook Europa een rol met de middelen die daar aanwezig zijn.

De heer Jansen vroeg: «Ik hoor dat de capaciteit niet meer de grootste bottleneck is. Klopt dat en hoe zit het met stikstof?» In de praktijk is de bottleneck een combinatie van stikstofproblematiek, de financiële plaat en de uitvoeringscapaciteit. Nu de aanlegprojecten gepauzeerd zijn, is er capaciteit naar de instandhouding geschoven. In het Meerjarenplan Instandhouding is uiteengezet hoe Rijkswaterstaat de productie van instandhouding verder verhoogt. Die is inmiddels echt op stoom. Denkt u aan de treintjes en allerlei meekoppelingen. Daarmee kan Rijkswaterstaat meer werk uitvoeren voor de instandhouding en is niet meer maakbaarheid, maar het gebrek aan financiële middelen, de eerste beperkende factor. Voor aanleg zullen de stikstofproblematiek, de schaarse financiële middelen en de beperkte maakcapaciteit de komende periode nog wel beperkende factoren blijven.

Voorzitter. Ik heb er nog twee voor het blokje algemeen. De heer Stoffer vroeg: hoe kijkt de Minister aan tegen het nog een jaar lang niet innen van de boetes? Even kijken, ik had een paar cijfers ten aanzien van de boetes die te maken hebben met de Blankenburgverbinding. Zo meteen kom ik daar nog even op terug, dus die sla ik nog heel eventjes over. Die behandel ik dan bij het mapje Zuidwest. De Blankenburgverbinding bevindt zich in het zuidwesten.

De heer Jansen zei: «De benzineprijs gaat door het dak. Dat heeft een effect op de kosten voor automobilisten. Je staat in de file. Hoe ziet de BBB dit voor zich en wat is de reflectie op betalen naar gebruik?» Het kabinet heeft oog voor de brandstofkosten. Ik heb daar vorige week het een en ander over gezegd. Een paar weken voor de begrotingsbehandeling of de behandeling van de Miljoenennota zaten we op die 1,6 miljard; de heer Grinwis heeft daar ook een motie over ingediend. Wij hebben dat vanuit lenW wel verder aanhangig gemaakt bij Financiën; daar is ook op geacteerd.

Maar er komen nog een aantal andere zaken. De heer Goudzwaard heeft gevraagd wat het ETS betekent. De tijdelijke accijnskorting is grotendeels teruggetrokken.

Daarnaast kijkt het kabinet ook naar de autobelastingen op de langere termijn. In juni jongstleden heeft de Staatssecretaris van Financiën de contourenbrief hervorming autobelastingen aan de Tweede Kamer gestuurd. In deze brief schetst het kabinet verschillende opgaven die raken aan de autobelastingen, zoals de bereikbaarheid en de betaalbaarheid van automobiliteit.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Het probleem is het volgende; daarom kaart ik het ook aan. Op dit moment is het verschil met Duitsland € 0,30 en met België € 0,50. Het is nu dus zelfs interessant voor iemand uit mijn woonplaats Almere om vrolijk te gaan winkelen in een van die landen en vervolgens ook te gaan tanken. Hoe gaan we dit dan rechtekken? Het is toch niet realistisch ten opzichte van de autobgebruiker dat deze verschillen zo groot zijn?

Minister **Tieman**:

Ik heb ook gebruikgemaakt van de oproep van de heer Madlener in het verleden. Hij had geschetst wat dat verschil betekent, en dat wordt mogelijk nog groter. Er moet dus wel het een en ander aangepast worden, zou je zeggen. Wij hebben hier een stap gezet om het verschil kleiner te maken; dat was in ieder geval de stap die gezet is. Als dat verschil in de toekomst groter wordt, krijg je allemaal randverschijnselen erbij, met mensen die vanuit Almere daar gaan inkopen; ik hoor dat dat zelfs vanuit Katwijk aan Zee gebeurt. Daar heb je echt een knop te bedienen. Ik weet niet of daar een Europese oplossing voor in het vooruitzicht ligt, maar ik refereer toch even aan de autobrief en aan de plannen waarover een volgend kabinet wellicht afspraken gaat maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw beantwoording. Tot zover? Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun reacties. Het is mooi om hier vandaag het laatste debat van de hele MIRT-cyclus te hebben. Ik zal zo op de inhoud ingaan. Zoals de Minister terecht zegt, hebben we die hele cyclus met z'n tweeën doorgelopen en besloten om een aantal dingen in gang te zetten. Ik denk dat de Minister terecht heeft gesproken over de «boulevard of broken promises». We gaan het zo over de financiële situatie hebben; dan zal dat nog duidelijker blijken. Als je per project gaat kijken hoe groot de gaten zijn, dan kun je je het volgende afvragen. Ik zal zo iets over Deventer gaan zeggen. We zullen tussen de 180 miljoen en 280 miljoen nodig hebben en er zit nu 30 miljoen in. De vraag op basis van de huidige stand van zaken is of het nog realistisch is om daar iedere keer over te praten of dat je moet besluiten om er meer geld in te stoppen of om het af te voeren. Dit is een willekeurig voorbeeld, maar het zal op andere plekken nog veel vaker terugkomen. We hebben wel gezegd dat je zult moeten kijken of je een strategische hervorming van het MIRT kan inzetten. Er zitten een aantal voordelen in de huidige systematiek, maar vooral ontbreekt er een duidelijke nationale visie, een nationale prioritering. Dan heb ik het over onderwerpen zoals de woningbouw, militaire mobiliteit en het economisch verdienvermogen van Nederland. Die ontbreken fundamenteel in de systematiek die we hier hebben. Ik denk dat het heel belangrijk is om te kijken welke grote investeringen we moeten doen in ons land. Dat hebben we nu in gang gezet en ik hoop dat onze opvolgers dat verder kunnen oppakken. De MIRT-systematiek is misschien niet de meest geëigende systematiek om die vraag te beantwoorden. De MIRT-systematiek is, denk ik, geschikt om onze rijksverantwoordelijkheid te nemen in projecten die op lokaal of regionaal niveau spelen, en dat werkt heel erg goed. Maar neem de vraag welke investeringen we moeten doen om die 100.000 woningen in Nederland te kunnen bouwen: dat doen we nu met aparte WoMo-gelden; dat zit niet fundamenteel in de MIRT-systematiek. Welke investeringen moeten we doen om ons land veilig en weerbaar te houden? Dat zit niet fundamenteel in de MIRT-systematiek. Ja, we spreken daarover met Defensie. We hebben daar inmiddels heel goed contact over met Defensie, maar ook zij zullen geen geld uittrekken voor infrastructuurprojecten. Dat zal echt binnen het Mobiliteitsfonds zelf gevonden moeten worden.

Volgens onderzoek dat we hebben laten doen, is er 600 miljoen nodig als een startpakket. Uiteindelijk is dat zo meteen ook een keuze. Doe je dat wel, dan heb je het voordeel dat je een weerbaar en veilig spoor hebt. Doe je dat niet, dan heb je op een gegeven ogenblik die risico's te dragen. Wij hopen de Kamer eind van dit jaar te informeren over de hervorming van die systematiek.

Voorzitter. Dan ga ik naar het financiële plaatje. Ik heb zelf jarenlang aan de andere kant mogen zitten als Kamerlid. Ik weet dat het niet heel slim is om dan als bewindspersoon, en al helemaal niet als dubbeldemissionair bewindspersoon leunend op 26 zetels, de Kamer te veel tegen de haren in te strijken, maar ik ga vandaag toch een poging wagen, juist vanwege het belang van onze infrastructuur.

Ik hoor heel veel leden hun zorgen uitspreken over de financiële situatie om vervolgens wel een rondje Nederland te doen met alle wensen die daarbij horen. Dat snap ik vanuit het belang van al die projecten. Het is ook verschrikkelijk moeilijk om die keuzes te maken. Maar als je het allemaal optelt ... Ik hoor een aantal compleet nieuwe lijnen, stations, aquaducten, fietsbruggen, verbindingen en aftakkingen. Alles bij elkaar opgeteld gaat er nu in een paar uur bijna boven de 70 miljard over tafel, nog los van de zaken die eigenlijk de verantwoordelijkheid zijn van de gemeenten en regio en de zaken rondom militaire mobiliteit. De financiële situatie is echt heel zorgelijk. Ik denk dat het echt belangrijk is om te onderstrepen: het geld is op. We moeten inmiddels hele pijnlijke maatregelen nemen.

Voorzitter. Een van die pijnlijke maatregelen – laat ik daar maar gelijk mee beginnen – betreft de situatie in Haarlem. Ik ben het eens met iedereen die zegt dat het hartstikke dom is om dat niet te doen, maar er is geen andere keuze. Stel dat thuis je spaarpot op is. De aannemer komt langs om het lekkende dak te repareren. Die zegt dan dat alleen al het repareren van het lekkende dak meer geld gaat kosten dan je eigen spaarpot en dat je net zo goed nieuwe kozijnen en een nieuwe vloer kunt nemen. Dat is dan allemaal waar, maar de spaarpot is op. Dat geldt ook hierbij. We kunnen geen geld uitgeven dat er niet is. We kunnen simpelweg geen nieuwe verplichtingen aangaan als er nog grote tekorten zijn in de bestaande projecten.

Ik zou mijn leven een stuk makkelijker maken als ik dit gewoon zou toezeggen, maar ik weet dat ik het geld ergens anders moet weghalen als ik dat doe. Dat kun je direct doen en zeggen: dat geld reserveren we uit een project. Een van de eerste dingen waarnaar je moet kijken, is welke projecten relatief vrij te besteden zijn. Dan kom je bij de aanvullende post Lelylijn. Daar kun je geld weghalen. Je kunt het weghalen uit de Noord/Zuidlijn of de Zuidasdok. De tekorten bij die projecten zijn zo groot dat de maakbaarheid op een gegeven moment in Frage komt. Je kunt het weghalen bij het aquaduct bij het Van Harinxmakanaal, waar mevrouw Boelsma naar vroeg. Voor de realisatie daarvan staat nog 75 miljoen. De vraag is ook maar wanneer je dat gaat doen. Ik noemde net al Deventer. Daarvoor is op dit moment nog 30 miljoen beschikbaar. Het gat richting de uitvoering is vrij groot. Ik weet dat ik met al deze projecten reacties uitlok, maar dat is wel de situatie. Het geld moet, linksom of rechtsom, ergens vandaan komen. Je kunt zeggen dat we het geld uit een volgende jaarschijf halen, maar dat is het fundament van het Mobiliteitsfonds. Het hele Mobiliteitsfonds is een kasschuif. Al het geld dat er aan de achterkant bij komt, wordt per direct naar voren gehaald om in de lopende gaten te stoppen. Dat is de systematiek zoals we die nu kennen.

Haarlem staat niet op zichzelf. We hebben ook in Breda, Sittard en Maastricht casussen waarin we in een identieke situatie terecht zullen komen. Hoe graag ik het ook zou willen, dit vraagt om moedige of pijnlijke keuzes. De beste manier om het te doen is, denk ik, door te zeggen: we doen geen nieuwe projecten en gaan geen nieuwe verplichtingen meer aan. Haarlem, maar ook de situatie in Eindhoven, waar eerder aan

gerefereerd werd, is een nieuwe verplichting. Dat is onverstandig als je geen geld hebt voor je oude verplichtingen. Volgens mij heb ik een aantal reacties uitgelokt, voorzitter.

De voorzitter:

Ook met het risico dat we het debat van vorige week overdoen, over hoeveel geld er tekort is en wat er allemaal wel en niet kan. Ik snap dat het nodig is om even aan te geven hoe de vork in de steel zit, om het maar even zo te zeggen. Maar laten we dit debat niet opnieuw voeren; dat hebben we vorige week al gedaan. Ik geef nu de ruimte voor specifieke vragen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Mijn wedervraag aan de Staatssecretaris is dan waarom hij in de brief die hij over Haarlem heeft geschreven geen leiderschap heeft getoond. Hij weet namelijk dat het uit de lengte of de breedte moet komen en dat het inderdaad te makkelijk is om naar een nieuwe jaarschijf te wijzen. Dit gaat wel om een besparing van 50 miljoen. Dit speelt zich af – nu maak ik mij natuurlijk impopulair in een deel van de regio – in dezelfde metropool-regio waar ook het Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn spelen. Ik vind dat beide projecten gerealiseerd moeten worden. Maar de tekorten zijn op dit moment enorm. De Staatssecretaris weet dat de maakbaarheid van die projecten op dit moment echt buiten proporties onder druk staat vanwege de grote tekorten. Waarom heeft de Staatssecretaris er niet voor gekozen om de benodigde middelen uit die reserveringen te halen om Haarlem, dat nu binnen een maand moet worden aanbesteed, zodanig te realiseren dat die 50 miljoen wordt bespaard?

Staatssecretaris Aartsen:

Er zijn twee argumenten als het gaat om de vraag waarom we dat niet op die manier hebben gedaan. Het eerste is de demissionaire status van dit kabinet. Als je zo'n groot, majeur project als de Zuidasdok of de Noord/Zuidlijn zou schrappen – dit geldt overigens ook als je het geld ervoor zou weghalen, want daarmee zou je het de facto schrappen, ook al blijft het dan als papieren werkelijkheid overeind – dan breng je de opvolgers ook weer in gevaar, die voor 2026 al verschrikkelijk moeilijke beslissingen moeten nemen; de Minister gaat daar zo iets meer over zeggen. Voor 2026 zal het besluit moeten worden genomen om wel of niet met zo'n project door te gaan, ook omdat het om een lopend project gaat waarbij de financiële tekorten zeer, zeer groot zijn. Dat is één.

Dan een tweede argument. Wij hebben ervoor gekozen om de lijn te kiezen om geen nieuwe projecten aan te gaan. Je wil dit dus doen voor de bestaande projecten, die al in de systematiek zitten. Haarlem is een nieuwe productstap die je mogelijk wil maken. Dat past op dit moment gewoon niet. De verplichting daarvoor is in woord aangegaan, maar niet qua financiën. Dat project past niet bij de situatie zoals die op dit moment is.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra (CDA):

Ik constateer dus dat we onze teleurstelling hier zelf organiseren met z'n allen, zoals ik in de inleiding al zei. Ik schrik er wel van dat de Staatssecretaris daarbij voorzetten vanuit de regio hier op tafel legt. Wij hebben heel duidelijk aangegeven dat we hier graag stappen op willen zien. Ik realiseer me dat die niet haalbaar zijn op dit moment. Ik denk dat de beantwoording van de Minister in die zin heel goed was dat hij aangaf dat de criteria wat betreft die woningbouwontsluiting bekeken worden, maar dit vind ik wel een teleurstelling.

Staatssecretaris Aartsen:

Nu gaan er twee dingen door elkaar lopen. Ik zal zo iets zeggen over de woningbouwmiddelen; dat zijn incidentele middelen die los van het Mobiliteitsfonds zijn uitgetrokken om de woningbouw los te trekken. De voorbeelden die ik net noemde, zijn projecten waarin we op de een of andere manier onze eigen teleurstelling organiseren; ik denk dat mevrouw Boelsma daar gelijk in heeft. De Minister zei dat ook terecht. We zetten iets in een boek. Daar zetten we vervolgens een klein beetje geld in, zodat er iets in dat boek staat; het voorbeeld waar mevrouw Boelsma aan refereert, die 75 miljoen voor het aquaduct, is overigens uiteindelijk door de Kamer zelf gereserveerd. Maar goed, we zetten dat geld daar neer, terwijl we weten dat de sprong die je daarna moet maken om het totaal rond te krijgen, nog enorm groot is. Dat geldt voor heel veel projecten. Ik heb er nu een aantal genoemd, maar als je doorbladert, zul je dit op heel veel plekken zien. Ik heb het over de teleurstellingen die in zo'n boek zitten.

Ik denk dat we terecht met elkaar concluderen dat we daarvan af zouden willen. De Minister en ik vonden het te rigoureuus om dat nu, dit halfjaar, te doen. We gaan wel een proces in gang zetten om te bekijken hoe je die teleurstelling op een andere manier vorm kunt geven, zodat je wat meer naar een «maakbaarheidsboek» in plaats van een «teleurstellingenboek» gaat. Maar goed, dit is de financiële situatie zoals die op dit moment is. Hier moeten we het mee doen. Je probeert daarbinnen dan een goede lijn te zoeken. Onze lijn is dus steeds: voeg geen nieuwe projecten toe en focus, waar mogelijk, alleen nog maar op bestaande projecten. Veel van de antwoorden zullen er zo op neerkomen dat het zicht op volledige financiering nog ver weg is.

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

Ik snap een deel van de inbreng van de Staatssecretaris, maar ik zou toch op één punt wel in willen gaan. De Staatssecretaris heeft het namelijk telkens over «nieuwe projecten». Maar kijk naar Haarlem. Dat is een project waarover afspraken zijn gemaakt in de hoofdrailnetconcessie die de voorganger van deze Staatssecretaris gemaakt heeft. Die afspraken gingen bijvoorbeeld over de frequentie. Wij hebben namelijk gewoon verplichtingen waaraan we moeten voldoen. Als de Staatssecretaris dan zegt dat hij dit ziet als een nieuw project, dan vind ik dat enigszins bezwaarlijk. Dit zijn namelijk afspraken die vanuit lenW zijn gemaakt. Maakt de Staatssecretaris daar nog een andere afweging in, gelet op de hoofdrailnetconcessie, waarin met NS en voor de reizigers afspraken zijn gemaakt over frequentie en dat soort zaken? We moeten daar namelijk gewoon aan voldoen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het ingewikkelde hieraan is dat die afspraak inderdaad is gemaakt in woord, maar dat de benodigde middelen daar niet bij zijn geleverd. Dat wrekt zich op dit moment. Het is belangrijk dat dit op een gegeven moment plaats gaat vinden, maar feit is dat het geld er nu niet is. Je moet dus naar de brede situatie kijken en dit afwegen tegen andere afspraken die je ook gemaakt hebt en waarvoor er te weinig geld is geleverd. Dat is de balans die je continu moet zoeken. Op dit moment zien wij Haarlem als een «nieuwe productstap»; zo noemen wij dat. Voor die lijn hebben wij nu gekozen. Ik denk dat het aan een nieuw kabinet is om, al dan niet met meer of minder middelen, weer een nieuw afwegingskader te maken. Er zijn dan meerdere varianten. Je kunt de lijn kiezen die wij hebben gekozen: geen nieuwe projecten, geen nieuwe stappen. Je kunt gaan schrappen. Je kunt grote projecten gaan schrappen ten faveure van kleine projecten. Het is echter een feit dat er gewoon te weinig geld is voor alle projecten die op dit moment in de boeken staan. Dat is dus iets waar we op dit moment zoekende in zijn; dat is verschrikkelijk ingewikkeld. Ik bedoel: het liefst zou ik hier hebben gezegd: ja, dit gaan we doen. Maar dit

is helaas wel de situatie waar we in zitten. Ik vind het dan ook onverantwoord om hier zoete broodjes te gaan bakken.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt.

Staatssecretaris Aartsen:

Er zijn een aantal vragen gesteld. Deels hoop ik u in de beantwoording daarvan beter tegemoet te komen dan bij het vorige punt. Over de woningbouwmiddelen en de zeer beperkte gelden voor het noorden van Nederland: ik probeerde net in mijn bijdrage al wat te schetsen over witte vlekken en zeer lichte grijze vlekken; zo noem ik ze maar even. Laat ik hier echter, ook namens de Minister, onomwonden zeggen dat ik denk dat de meeste mensen die dit hebben opgebracht, gewoon gelijk hebben: achteraf gezien hadden we scherper moeten zijn op de verdeling die er op dit moment ten opzichte van het Noorden heeft plaatsgevonden. Die getallen spreken voor zich. De heer Grinwis en de heer De Hoop hadden uitgerekend dat het, geloof ik, 0,6% van het totale budget is. Achteraf gezien, als je nu naar het hele plaatje naar kijkt, is dat niet gewenst; ik denk dat we daar eerlijk over moeten zijn. Ik denk dat het wel goed is om te schetsen dat er niet bewust op deze uitkomst is gestuurd, maar dat het ook in dit geval echt een dilemma is geweest.

Er is ongeveer een bedrag van 2,5 miljard beschikbaar geweest, waarin ook hele grote brokken hebben gezeten. Kijk naar de verdeling tussen de regio en het Rijk; het overgrote deel van het budget is natuurlijk gaan zitten in de Merwedelijn. Dat was een nadrukkelijke wens van de Kamer, vorige week ook verwoord in een amendement op de begroting: bijna 600 miljoen euro van die 2,5 miljard is voor de Merwedelijn. Dat is een hele grote hap. Hetzelfde geldt voor de Oude Lijn, ook een belangrijk project in de Randstad, waar 200 miljoen euro in is gaan zitten. Achteraf gezien hadden we, denk ik, dus scherper moeten zijn op de situatie in het Noorden. Ik zeg wel: dat los je niet op door een willekeurig projectje van 17 miljoen euro of zo in de Randstad niet te doen. Je had dan een andere keuze moeten maken.

Dit zijn dus twee voorbeelden die dan op het lijstje «afvallen» waren gekomen, dus de Oude Lijn of de Merwedelijn. Dat zijn namelijk enorme happen van dat budget. Als je die verdeling dus een beetje evenredig wilt doen ... De Minister zei het ook al: we proberen echt te kijken naar de projecten die al klaarliggen. We hebben daarin ook heel erg samen met de regio gewerkt om te helpen. Complimenten voor alle ambtenaren die daarbij hebben meegeholpen om te zorgen voor de kwaliteit van die projecten. Ik zeg daar ook het volgende bij. Het aanleggen van nieuwe wegen voor het ontsluiten van woningbouwprojecten is in beginsel een lokale of een regionale verplichting. Daar ligt de verantwoordelijkheid. De WoMo-gelden, die 7,5 miljard en die 2,5 miljard, zijn vanuit het Rijk extra verschaft om het voor elkaar te krijgen. We hopen natuurlijk allemaal met elkaar, denk ik, dat er meer van dit soort initiatieven zullen komen zodat je dit soort woningbouw door kan zetten.

Eén van de vragen was namelijk: erkent het kabinet dat er infrastructuurgelden voor woningbouw nodig zijn? Ja, absoluut. Ik denk dat, juist als je woningen wil realiseren, je moet inzetten op infrastructuurprojecten. Die liggen dus op de plank en daar kunnen we, denk ik, ook mee verder.

Dan specifieke vragen over de afgefallen projecten. Die projecten kunnen wij helaas niet delen. Dat is om twee redenen. Eén: een aantal gemeenten hebben zelf aangegeven dat ze het niet fijn vinden als die lijst met projecten wordt gedeeld. Ik vind dat wij dat hebben te respecteren. Bij een aantal projecten is er ook sprake van vertrouwelijke informatie, bijvoorbeeld over bedrijven die moeten worden uitgekocht of over gebieden die

moeten worden heringericht. Het zou onverstandig zijn om die lijst te delen. Helaas kan ik om die redenen die lijst dus ook niet met uw Kamer delen.

De heer **Van Asten** (D66):

Dat laatste, dat het soms gevoelig kan liggen bij gemeentes: daar kan ik in komen. Maar over de afdronk «er gaat te weinig geld naar het Noorden» ... We hoorden, uit mijn hoofd, dat er acht projecten zijn die überhaupt niet kwalificeerden en zes wel, waarvan er dan een aantal nog wel door zijn gekomen. Zoveel zijn het er dus eigenlijk niet. Dan is het dus niet zo gek dat er uiteindelijk maar weinig budget voor de regio's opgaat. Wat is nou eigenlijk de afdronk? Ik vraag dat ook over die acht projecten. Waarom zijn die nou eigenlijk niet doorgegaan? Is er een grote gemene deler waarom projecten voor het Noorden niet doorgaan? Met z'n allen vinden dat er te weinig geld naar het Noorden gaat is anders toch een beetje praten voor de bühne, als de projecten er daar misschien niet zijn?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik vind het ingewikkeld om nu heel specifiek iets over afgefallen projecten te zeggen. Dat zal ongetwijfeld per project verschild hebben. Ik kan daar nu niks in algemene zin over zeggen. Ik zit even na te denken over hoe ik aan uw vraag tegemoet kan komen. Laat mij hier in de tweede termijn even op terugkomen. Laten we dat doen, want ik vind het ingewikkeld om nu te gaan speculeren op basis van een aantal projecten, ook omdat gemeenten daar zelf iets over hebben aangegeven. Dat moet ik dus niet doen. Ik kom daar in de tweede termijn, met uw goedvinden, even op terug.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik snap ook dat delen niet kan. Nog even een kleine bevestiging. Er is dus wel gewoon een reservelijst met projecten die nu niet in aanmerking komen, maar die er wel op staan. U kunt die niet delen, maar hij is er wel.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, die is er wel. Sterker nog, wij hebben die geloof ik ook gekwantificeerd en aangeboden aan de formatietafel. Dat was met de mededeling: mocht u de ambitie hebben om te investeren in woningbouw, dan zou het in ieder geval volgens het ministerie verstandig zijn om geld beschikbaar te stellen voor infrastructuur. Dat is een willekeurig voorbeeld. Omdat je hier nu projecten klaar hebt liggen, hoeft je dus ook niks opnieuw te doen. Het enige wat daarvoor nodig is, zijn extra middelen om te kunnen voldoen aan de doelstelling voor woningbouw.

Voorzitter. Tot slot nog een aantal vragen over de multimodaliteiten. Dan refereer ik ook even aan mijn antwoord tijdens de begrotingsbehandeling. Onder anderen de heer Van Asten begon daar over het Rijk. Wij sturen vanuit het Rijk niet op wie welke modaliteit gebruikt. In die discussie werden in het verleden modaliteiten tegenover elkaar gezet, met de auto aan de ene kant en het ov aan de andere kant, waarbij de ene kant van het politieke spectrum het een zei, en de andere kant het andere. Ik denk echt dat we naar een situatie moeten waarin het en-en-en-en is. Al die vervoersmiddelen moet je faciliteren. Op de ene plek zal het ene logischer zijn. Op de andere plek zal het andere logischer zijn. Zorg er nou voor dat die complete bereikbaarheid een goede propositie heeft en dat je daar ook op inzet. Dat is wat wij proberen te doen, bijvoorbeeld door de woningbouwontsluiting via die middelen te faciliteren. Tot zover mijn intro, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We zijn een uur verder met twee intro's. Dat maakt me als voorzitter een beetje bang voor hoe we met de tijd uit gaan komen. Ik

hoor hier links van mij dat we wel kunnen stoppen met het debat, want er is geen geld. Als dat de korte samenvatting van de beantwoording van de vragen is, mag dat van mij ook.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat scheelt wel een paar mapjes, voorzitter.

De **voorzitter**:

Goed. Ik wil graag het woord geven aan de Minister, volgens mij voor regio Oost.

Minister **Tieman**:

Klopt. Dank u wel, voorzitter. De heer Stoffer vroeg hoe de afweging is gemaakt om de N35 en de N50 nu niet op te pakken. Het klopt dat er bij de verkeersveiligheidsmaatregelen van de N50 Kampen–Ramspol sprake is van een budgettekort. Er wordt daarom ook onderzoek gedaan naar versoeringen. Bij dit specifieke project is er geen sprake van een tekort aan personeel. Er is ook een realisatieteam aan boord, zodat de realisatie zo snel mogelijk na een besluit over het gevolg kan worden voorbereid. Ik kan nu geen concrete datum noemen, maar we zitten er tegenaan te hikken dat we dat wél kunnen doen. Dit gaat in mijn optiek dus goedkomen.

Dan de planstudies N35 Nijverdal–Wierden en de N50 Kampen–Kampen Zuid; dat zijn verschillende trajecten. Die liggen op dit moment stil omdat de personeelscapaciteit beperkt is en de focus nu ligt op onderhoud en instandhouding. Dat is dan ook de meest urgente opgave. Ik heb bij het afgelopen Bestuurlijk Overleg MIRT wel met de regionale bestuurders aldaar afgesproken dat we gezamenlijk gaan bezien of, en wanneer, het mogelijk is om deze projecten weer op te pakken en vlot te trekken. Er wordt overigens wel gewerkt aan de verkenning N35 Wijthmen–Nijverdal en aan meer veilige maatregelen tussen Wijthmen en Nijverdal.

Mevrouw Boelsma vroeg over de N50: klopt het dat er actie wordt gezet op de wegafscheiding op het deel Kampen–Ramspol? Voor de verbreding tussen Kampen en Ramspol zijn nooit middelen beschikbaar gesteld. Deze zijn ook niet weggefallen. Er is inderdaad wel 21 miljoen euro beschikbaar voor de rijbaanscheiding tussen Kampen en Ramspol. Voor dit specifieke project is geen sprake van een tekort aan personeel. Er is een realisatieteam aan boord. Na het besluit zullen we hier echt op terugkomen. Dat geldt ook voor de verkeersveiligheidsmaatregelen voor de N36.

De heer Jansen vroeg met betrekking tot de N36 naar een eventuele planning van een onderzoek. Mijn antwoord: ondanks de ophoging van 115 miljoen euro voor de N36 bij Voorjaarsnota 2025 blijft het budget onvoldoende om op de N36 in zijn geheel conform de veiligheidsvoorschriften een rijbaanscheiding toe te passen. Daarom wordt er momenteel bekeken wat er binnen het huidige budget wel mogelijk is om de gehele N36 veiliger te maken. Rijbaanscheiding is één aspect, maar er zijn natuurlijk ook andere zaken. Daar heeft de Tweede Kamer met de motie-Pierik ook om gevraagd. Dit versoeringsonderzoek is bijna gereed. Over de resultaten en het vervolg van de planstudie zijn er gesprekken met de regionale bestuurders, waarna een besluit wordt genomen over het vervolg.

De heer De Groot vroeg: hoe wil de Minister de A18/N18 binnen het MIRT verder brengen richting besluitvorming en uitvoering? De Kamer is er in 2025 over geïnformeerd dat er 7,3 miljoen beschikbaar is voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de N18. Ik heb 'm er net nog even bij gepakt. Rijkswaterstaat werkt in nauwe samenwerking aan de uitwerking van deze plannen. Omdat aanvullende middelen uit een eerder amendement hebben geleid tot meer maatregelen voor verkeersveiligheid, hebben de maatregelen een langere voorbereidingstijd. De

realisatie ervan is dan ook verschoven naar 2027. Dat is mijn antwoord op die vraag.

Nog twee vragen. Mevrouw Boelsma vroeg: hoe kunnen de A28, A2 en A15 weer worden opgepakt en waar hebben de gesprekken met de regio toe geleid? In juni 2025 heeft de Kamer een aanpak ontvangen voor de herstart van deze gepauzeerde projecten. Als onderdeel van de aanpak verkent lenW de mogelijkheid om projecten in fasen op te knippen. Voor enkele projecten zijn hierover al concrete afspraken tussen Rijk en regio gemaakt. Ik zal een voorbeeld geven. Voor het knooppunt Hoevelaken – daar komen we zo meteen nog over te spreken, over het geluid – heb ik in afstemming met de regio een plan van aanpak voor een gedeeltelijke aanpak opgesteld. Daarnaast zijn recent afspraken gemaakt om de stikstofopgave verder te verkennen en om te verkennen welke ontwerpstappen er nog mogelijk zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt dat als basis kan dienen voor het vervolg.

De heer Van Asten vroeg: willen de bewindspersonen dan ook maar gelijk in gesprek gaan met de regio over een fietsburg over de Lek bij Culemborg? O, dat was geen vraag van de heer Van Asten, maar van de heer Grinwis. In beginsel ligt de verantwoordelijkheid bij de regio zelf. Het ministerie heeft hiervoor geen budget gereserveerd binnen het Mobiliteitsfonds.

Tot zover Oost-Nederland, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de Staatssecretaris voor zijn antwoorden over Oost. Ik wil nog even memoreren dat we vanaf nu de interrupties aan het einde van elk blokje doen. Bewaar ze dus even, als u ze heeft. Laat de bewindspersoon eerst even uitpraten. Daarna kunnen dan de interrupties worden gedaan.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Ik begin bij de projecten rondom Deventer. Daar zijn een aantal vragen over gesteld door BBB, CDA, GroenLinks-PvdA, ChristenUnie en SGP. De spoorverbinding tussen Amsterdam en Twente en verder door naar Berlijn is natuurlijk een van de belangrijkste internationale spoorcorridors op dit moment. ProRail heeft een aantal onderzoeken gedaan naar wat er nodig zou zijn om die te kunnen verbeteren. Daar is een drietal maatregelen uit gekomen: het vierde perron op station Deventer, een snelheidsverhoging bij Hengelo–Oldenzaal en een snelheidsverhoging bij Amersfoort–Apeldoorn. Nu komt er een zin die vaker zal voorkomen: er is op dit moment geen zicht op voldoende budget. Er is 30 miljoen euro beschikbaar. Deze drie zaken zullen, bij elkaar opgeteld, naar schatting tussen de 180 en 280 miljoen euro gaan kosten. Op dit moment studeert ProRail nog verder op de verkenningfase. Die zal aan het einde van dit jaar afgelopen zijn, en dan zal er moeten worden gekozen tussen de projecten of wat we «budgetspanning» noemen, namelijk of er geld voor beschikbaar is of niet. De SGP heeft mij een vraag gesteld over de intercitystations Harderwijk en Utrecht Lunetten. Het is aan de NS om te bepalen welk station een intercitystatus of een sprinterstatus krijgt. Wij maken als lenW alleen afspraken over hoe vaak per uur een trein zou moeten stoppen per station, maar het besluit over de status van stations zelf ligt bij de NS. Ik zeg daar wel bij dat van deze twee Harderwijk waarschijnlijk het meest kansrijk is om in aanmerking te komen voor zo'n intercitystatus. Dan een vraag over het verder onderzoeken van station Barneveld Noord en station Stroe. Op dit moment loopt er een onderzoek naar nut en noodzaak daarvan. In het kader van de verwachting lijkt het mij goed om te vermelden dat hier twee afwegingen aan ten grondslag liggen. Enerzijds de kosten die het opzetten van een nieuw station met zich meebrengt. Er is al eerder vermeld dat er op dit moment geen budget

beschikbaar is voor dit project, of voor deze twee projecten, moet ik zeggen. Anderzijds vergt het ook nog een discussie over de vraag hoe vaak een trein waar stopt en wat dat vervolgens doet met de snelheid en bereikbaarheid van andere lijnen, onder andere de corridor Amsterdam–Amersfoort–Twente.

Dan de fly-over bij Arnhem Velperpoort. Inmiddels is dit MIRT-onderzoek afgerond. Op dit moment lijkt er op de spoorse zijde geen reden te zijn om een dergelijke vrije kruising aan te leggen. Wij wachten nog op de verdere uitkomsten van ontwikkelingen over de hele corridor. Die lopen op dit moment in het MIRT-onderzoek Utrecht–Arnhem–Duitsland. Het staat natuurlijk de gemeente Arnhem vrij om zelf iets te doen met de ruimtelijke ontwikkeling. Ook hierbij vermeld ik dat dit project niet is voorzien van geld op dit moment.

Tot zover, voorzitter.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank voor de beantwoording. Dat klinkt op zich allemaal heel logisch. Ik kom even terug op de stations Barneveld Noord en Stroe. We hebben eerder al over het knooppunt Hoevelaken gesproken, waar nogal wat gefaseerd gaat. Dat lijkt niet van vandaag op morgen geregeld te zijn, ook als het gaat om het aantal mols waar straks nog op teruggekomen wordt. Het zou natuurlijk wel kunnen helpen om knooppunt Hoevelaken enorm te ontlasten. Dit zit allemaal net daarvoor. Overstap van auto naar spoor. Ik geef het maar mee. Bij de begroting zei de Staatssecretaris dat we de luxe niet meer hebben om verschil te maken tussen auto's, treinen enzovoort. Daar ben ik het helemaal mee eens, dus dit kan helpen. Dat geef ik maar mee. En wellicht helpt dat nog om te kijken of we daar niet toch een zetje aan kunnen geven. Het hoeven geen luxe stations te zijn. Sober is genoeg.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zo kennen we de heer Stoffer. Dit zal wel moeten blijken uit de nut- en noodzaakonderzoeken die op dit moment lopen. We verwachten dat die rond de zomer afgerond zullen zijn.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, u heeft nog een interruptie voor de Staatssecretaris op dit punt?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja. Ik weet niet of de Staatssecretaris het al noemde, maar ik heb ooit van toenmalig Staatssecretaris Jansen een toezegging gekregen dat hij in overleg zou gaan met de regio over het geluids- en trillingsvrij maken van, of in elk geval zorgen voor minder geluid en minder trillingen bij, de spoorbruggen over de Maas en de Waal. Dat overleg met de regio heeft nog altijd niet plaatsgevonden, terwijl dat echt wel een zorg is in dat gebied. Er worden daar steeds meer woningen bijgebouwd en er hebben daar steeds meer mensen veel last van, terwijl de problematiek met simpele dempers te verhelpen c.q. ernstig te verminderen is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zit even te kijken of dat gesprek... Misschien kan de heer Jansen zelf zeggen of het heeft plaatsgevonden. We zoeken het even uit, voorzitter. Nee, alle gekheid op een stokje: ik kom er bij Zuid op terug in onze tweede termijn.

De **voorzitter**:

Er lopen inmiddels hele rare lijnen in het gesprek hier. Ik probeer de orde een beetje te handhaven, Staatssecretaris.

Ik wil graag het woord geven aan de Minister voor Noordwest. Gaat uw gang.

Minister **Tieman**:

Dank u wel, voorzitter. De vraag van de heer Grinwis: «Waar blijft de herstart Hoevelaken? Kunnen er bij Amersfoort in de tussentijd alvast wat meer geluidswerende maatregelen genomen worden? Graag een toezegging.» Met de regio is eerder voor 100 miljoen euro een pakket aan maatregelen vastgesteld om de effecten van het pauzeren te mitigeren. Voor de geluidswerende maatregelen zijn toen geen afspraken gemaakt. Mocht hier een geluidsnorm niet gehaald worden, dan zullen wij dit als Rijk moeten oppakken, zo nodig afzonderlijk van het project Hoevelaken. De vraag van de heer De Groot: hoe kan het zijn dat het kabinet aan de slag gaat met de projecten in Flevoland zonder filedruk, en niet met het knooppunt Hoevelaken, zoals de Kamer heeft verzocht? Voor het herstarten van het project moet er echt zicht zijn op die 1,6 miljard, en afgezien daarvan ook op de uitvoeringscapaciteit en de stikstofruimte. De hoeveelheid daarvan heb ik net aangegeven, dus daar ben ik echt verder mee met de provincie. We gaan elkaar daarin verder helpen, zodat we dat zicht wel gaan krijgen. De MIRT-verkenning A27 Zeewolde–Eemnes voldoet op het moment wél aan deze voorwaarden. De aanpassing draagt bij aan de doorstromingsknelpunten op de desbetreffende weg.

Nog even over Hoevelaken. De heer De Hoop, de heer Stoffer, de heer Jansen: meerdere Kamerleden hebben vragen gesteld over hoe het hiermee nu verder gaat. Laat ik daar ook nog een paar zinnen aan toevoegen. In afstemming met de regio heb ik een plan van aanpak opgesteld waarin de vervolgstappen voor de gedeeltelijke aanpak van het knooppunt A1/A28 bij Hoevelaken zijn opgenomen. Voor het starten van de formele procedure is het noodzakelijk dat er zicht is op die stikstofoplossing waar we het net over hadden. Dit perspectief aan de horizon ontbreekt nog voor dit project, waardoor er op dit moment ook nog geen perspectief op realisatie is. De eerder aangenomen moties zijn daarom op dit moment niet uitvoerbaar. Gezien het belang van dit project blijf ik wel kijken naar de mogelijkheden. Daarom verken ik met de regio de mogelijkheden voor een aanpak van deze stikstofopgave. Dat is toch echt waar de schoen knelt. Daarnaast verken ik welke ontwerpstappen er voor de gedeeltelijke aanpak nodig zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt voor het vervolg. Ik verwacht de Kamer dit najaar te kunnen informeren over de uitkomst van beide verkenningen. Streep hieronder, zou ik zeggen, voorzitter. Als er zicht is op een stikstofoplossing, wordt het ook opportuun om de middelen en de capaciteit beschikbaar te stellen voor een formele herstart.

De vraag van mevrouw Boelsma: hoe wordt er omgegaan met de bereikbaarheid van de A1, die in 2040 structureel dichtslibt tussen knooppunt Eemnes en Muiderberg door woningbouw in de aangrenzende regio's? Het klopt dat de grootschalige woningbouw in met name Utrecht, Amersfoort en ook Almere gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid langs de A1 en in de bredere regio Gooi en Vechtstreek. Dit is het afgelopen jaar ook gebleken uit de impactstudie die is uitgevoerd naar de A27 en de A1. Daarom hebben we in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2026 met de regionale partijen afgesproken dat bij de update van het multimodaal toekomstbeeld van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, SBaB, bekeken zal worden op welke manier de regionale en bovenregionale bereikbaarheid verbeterd kan worden. Het opstarten van de verkenning A27 Zeewolde–Eemnes is een belangrijke stap om de bereikbaarheid van deze regio te verbeteren en de groei van het autoverkeer op te vangen.

De heer De Hoop had een vraag over de IJ-tunnel. De wegbeheerder van de IJ-tunnel is de gemeente Amsterdam. Hier ligt dan ook de eerste verantwoordelijkheid om maatregelen te treffen om de hinder door de afsluiting zo veel mogelijk te beperken. Het gebruik van de A10 als omleidingsroute leidt tot een extra belasting van het hoofdwegennet. De werkzaamheden in de IJ-tunnel zijn voorzien vanaf het jaar 2027. Over de

werkzaamheden in en rondom Amsterdam vindt overleg plaats tussen onder andere de gemeente en Rijkswaterstaat via het samenwerkingsverband Amsterdam Bereikbaar.

De heer Grinwis vroeg: waarom is met het herstarten van de MIRT-verkenning A27 Zeewolde–Eemnes niet ook de aloude railverbinding tussen Utrecht ... Deze geef ik even aan de Staatssecretaris; of nee, ik pak 'm toch hier. De opgave is om de doorstroming op de A27 te verbeteren. De uitbreiding van de wegcapaciteit tussen Zeewolde en Eemnes wordt hiervoor als oplossing gezien. In de verkenning zal breed naar de mogelijke maatregelen gekeken worden. Hierbij wordt ook gekeken naar niet-infra-alternatieven. Een nieuwe spoorverbinding is echter geen oplossing voor de opgave en zit daarom niet binnen de scope van de verkenning. Meer informatie heb ik hier even niet over.

Mevrouw Boelsma vroeg: kan de Minister inzicht geven in wat de consequenties zijn ten aanzien van het gemaal bij IJmuiden en de spuimiddelen in de Afsluitdijk en op welke termijn dit speelt? Ik probeer hier zo concreet mogelijk te zijn zonder meteen al de concrete raming op straat te leggen, want we moeten echt nog naar de markt. Wij hebben dus een bandbreedte aan u gecommuniceerd. Ik heb de heer Grinwis ook gehoord. Hij vroeg wat ik nog kan doen, zoals een pleidooi houden en er een streep onder zetten bij de begrotingsdebatten. Als we niets doen aan het gemaal bij IJmuiden en de spuimiddelen in de Afsluitdijk, ontstaat er ernstige wateroverlast. Het gemaal- en spuicomplex IJmuiden is sterk verouderd. Het komt uit 1940. Het is daarom ook kwetsbaar. Op korte termijn is een besluit over het gemaal nodig en daarmee ook zicht op financiering, binnen de bandbreedte die ik in de brief heb gemeld. Dit is aan het nieuwe kabinet. Ook de bestaande spuimiddelen zijn aan het einde van hun levensduur. Als gevolg van de klimaatverandering is er vanaf het jaar 2035 behoefte aan een grotere afvoercapaciteit bij de Afsluitdijk, die niet door de renovatie van de bestaande objecten gerealiseerd kan worden. Dat geldt dus zowel voor IJmuiden als voor de spuisluizen in de Afsluitdijk. Daar is renovatie geen optie. Ook voor de Afsluitdijk is er zicht nodig op financiering. Qua ordegrootte zit je op die van het gemaal IJmuiden, maar dan voor de hele Afsluitdijk, want daar zitten er twee. Kortom: als we niets doen, ontstaat er ernstige wateroverlast. Door het uitvoeren van levensduurverlengend onderhoud binnen de veiligheidsmarges is afvoer via de bestaande spuimiddelen in de Afsluitdijk de komende jaren mogelijk.

Ik ga gauw verder, voorzitter. Het Zuidasdok; dit is een vraag vanuit het CDA. In 2025 zijn er verdere stappen gezet in de realisatie van het Zuidasdok, onder andere met de Openbaar Vervoer Terminal en het knooppunt De Nieuwe Meer. U heeft ook een mooie bijlage gekregen, toegevoegd aan alle stukken. Ik weet niet of u dat allemaal heeft bekeken, maar ik vind dit een mooie afspiegeling van wat er allemaal is gedaan. Hierbij is meer duidelijkheid ontstaan over de risico's, de planning en de kosten. Ondanks de inzet op versoeringen en het voorkomen van meerkosten is het verwachte tekort helaas verder toegenomen tot een bedrag tussen de 1,1 miljard en de 1,3 miljard. We hebben veel overleg met de regio gehad over dit onderwerp. Er is met de regio afgesproken eind 2026 te besluiten over de financiering van de tunnel en het knooppunt Amstel. Eind 2026 is er meer zekerheid over de uitvoeringsprijs, alsmede over het ontwerp. Er zijn verschillende factoren. Dit project gaat echter onder het vergrootglas. Ik kom er op den duur bij u op terug hoe we bij dit soort speciale projecten de kostenoverschrijdingen beter in de vingers kunnen krijgen. We hebben nu ook echt aangegeven dat we niet verder willen versoberen. We handhaven nu dus eigenlijk de status quo. Dat gebeurt in overleg met de regio, want die heeft er ook eigen geld in zitten.

De vraag van de heer Van Asten was: wanneer stopt de versoering en komen de uitgangspunten van het project onder hoge druk te staan?

Wanneer moet je dit gaan heroverwegen? Hoe kijkt men aan tegen de reikwijdte van het project voor de rest van het land? In 2025 zijn verdere stappen gezet in de realisatie van het Zuidasdok; ik refereer nog even aan dat document. We hebben nogmaals tegen elkaar gezegd dat we de noodzaak van het Zuidasdok... Ook de gedeputeerde van Flevoland heeft het belang van het Zuidasdok ooit gepitcht bij uw Kamer. Tot zover. De heer De Groot: hoe voorkomt u dat de capaciteitsuitbreiding van de Schipholspoortunnel stagneert in verband met de tekorten? Dat is aan een volgend kabinet. Voor het vergroten van de capaciteit rond Schiphol is de beoogde metro tussen Amsterdam en de Haarlemmermeer noodzakelijk; het OVAH. Het herstel van de gebreken op de hsl heeft mijn volle aandacht. Ik werk hier hard aan, samen met Infrasppeed en ProRail. Voor beide zaken geldt dat het aan het volgende kabinet is om hiervoor middelen vrij te maken.

Mevrouw Boelsma-Hoekstra: de kazerne, het munitiedepot, consequenties et cetera. De kazerne in Zeewolde volgt uit het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, het NPRD. Dat valt primair onder de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris, in dit geval van Defensie. Daarvoor zijn ook gebiedsprocessen ingericht. In het kader van deze gebiedsprocessen is door Defensie in het NPRD aangegeven dat samen met de regio in beeld wordt gebracht welke randvoorwaarden bij defensieopgaven nodig zijn, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit en doorstroming. Op dit moment is er nog geen compleet beeld van de infraopgaven die noodzakelijk zijn voor de defensieopgaven die volgen uit het NPRD. Weet wel – de Staatssecretaris gaf dat ook aan en ikzelf eerder ook – dat wij willen dat Defensie ten aanzien van logistiek en mobiliteit gewoon standaard aan tafel komt bij het BO MIRT, net als de gedeputeerde, op het juiste niveau binnen de organisatie. IenW is op dit moment separaat met Defensie in overleg, maar we houden elkaar echt goed vast.

Tot zover noordwest, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk even. Er zijn geen interrupties. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Sorry, ik zie dat er toch nog een vraag is, bij de heer Jansen. Sorry, meneer Jansen, ga uw gang.

De heer Chris Jansen (PVV):

Ik heb inderdaad één vraag aan de Minister, over Hoevelaken. Ik bagatelliseer niets van wat de Minister zegt over alle knelpunten die hij tegenkomt, maar de Kamer heeft toch echt in hele grote meerderheid en bij herhaling uitgesproken dat wij dit knooppunt aangepakt willen zien. Ik mag toch hopen dat dit in hoofdletters richting formatietafel is gegaan. Ik kijk daarbij ook met een schuin oog naar de Staatssecretaris. Het kan toch niet zo zijn dat iets wat de Kamer tot drie keer toe heeft uitgesproken, stagneert omdat we met een aantal knelpunten zitten? Nogmaals, ik bagatelliseer ze niet, maar ik vind het wel lastig om dit te accepteren.

Minister Tieman:

Wat zal ik hierop zeggen, meneer Jansen? Een aantal zaken. Een soort crisis- en herstelinstrumentarium, zoals de heer Goudzwaard aangaf. Ten aanzien van de A2 met de ingekorven vleermuis, een voorbeeld: ik zit meteen in het strafrecht. Dan kan ik wel bestuurlijk lef tonen, maar wanneer ik 29 mol voor mijn kiezen krijg, die ik niet heb, kan ik hier wel allerlei toezeggingen doen maar... Er zijn drie moties; ik hoor wat u zegt. Hoevelaken heb ik net neergezet. Ik houd de gedeputeerde vast om een

volgende stap te zetten, maar hiervoor moet wel echt een oplossing komen. Dan kunnen wij verder. We zitten niet stil. We zeggen zeker niet: we zetten het in de kast en totdat die 29 mol is opgelost, doen we helemaal niks. Zo zit ik niet in de wedstrijd, maar nu heb ik er echt geen zicht op en dan denk ik ook bij mezelf: er zijn andere projecten waar wél zicht op is. Maar Hoevelaken? We zijn bezig, maar ik kan niet die 1,6 miljard, die zes jaar, in gang gaan zetten, gelet op dit stikstofkelpunt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik nu wel naar de Staatssecretaris, voor noordwest.

Staatssecretaris **Aartsen:**

Wat zei u?

De voorzitter:

Noordwest.

Staatssecretaris **Aartsen:**

Ja, noordwest. Een beperkt aantal vragen. Er zijn een aantal vragen gesteld over de Merwedelijn en de Rijnenburglijn, onder ander over hoe het met de aftakking zit en of die wordt geïntegreerd met het voorkeursalternatief. Op dit moment is het lastig om te zeggen of en wanneer de Rijnenburgtak zal worden geïntegreerd met de Merwedelijn. Dat heeft met een paar dingen te maken. Allereerst natuurlijk omdat er al een MIRT-verkenning loopt om vooral snel toe te kunnen werken naar dat voorkeursbesluit. Ik denk dat dat een belangrijke stap is. Op dit moment loopt er geen uitgebreid onderzoek naar de Rijnenburgtak. We hopen natuurlijk dat we snel kunnen toewerken naar een startbeslissing voor de MIRT-verkenning Rijnenburglijn. Ook hierbij dien ik te zeggen dat er op dit moment geen middelen beschikbaar zijn voor dat onderzoek.

Dan ERTMS en de SAAL-corridor, tussen Schiphol, Almere en Lelystad; de heer Jansen en Grinwis hebben daar vragen over gesteld. Ik denk dat het belangrijk is om te onderkennen dat die extra treinen zullen gaan rijden, al helemaal voor dat traject. Bij het BO MIRT zijn afspraken gemaakt met de regio over het meer mogelijk maken daarvan. Daarvoor is ERTMS inderdaad noodzakelijk. Op dit moment werken wij landelijk aan de uitrol. Wanneer het mogelijk is dat ook op dit traject te kunnen gaan doen, is lastig te zeggen. We mikken op dit moment op 2032.

Dan kom ik nu bij de bereikbaarheid van Almere en de IJmeerverbinding, voorzitter. Kan de Minister of Staatssecretaris uitleggen waarom er meer asfalt beschikbaar is ten opzichte van de trein in de verbinding tussen Amsterdam en Almere? Het is van belang om te zeggen dat Almere en Flevoland op dit moment multimodaal bereikbaar zijn, zowel nu als in de toekomst. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer werkt aan het mogelijk maken van extra treinen tussen Amsterdam en Almere. De IJmeerverbinding is voor de ov-bereikbaarheid van het toekomstige Almere Pampus van en naar Amsterdam voorlopig echt nog een stip op de horizon. Op dit moment zijn er onvoldoende financiële middelen beschikbaar om dan ook een MIRT-verkenning te starten. Dat waren de spoorse zaken ten aanzien van Noordwest.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de leden. Er zijn geen interrupties. Dan geef ik het woord weer aan de Minister over de regio Zuidwest.

Minister **Tieman:**

Zuidwest. Laat ik dan ook maar meteen beginnen met de Blankenburgverbinding. Als hoogheemraad mocht ik samen met de heer Madlener onder anderen aanwezig zijn bij de opening daarvan. Het hoogheemraadschap had daar een keerschot, een veiligheidsschot, dat eruit gehaald werd. We

zijn inmiddels een jaar verder en we zien nu toch echt een trend, ook in die laatste maanden waarin we echt nog alles op alles zetten. We willen namelijk echt geen boetefabriek zijn. De boetes liggen nu op 1,8% en gaan naar beneden. Het was namelijk 3%.

Ook kijken we echt nog even kritisch naar de bebording. We hebben extra bebordingen geplaatst bij de benzinestations, maar ik wil verder gaan dan dat. Ik wil ook de bebording op de weg aanpakken. We zien ook uit de cijfers van de ANWB dat we in Rotterdam, doordat we meer wegcapaciteit hebben gecreëerd, voor een betere doorstroming hebben gezorgd.

We hebben met elkaar nu echt een jaar neergezet van wennen. En het wordt beter. Ik sta dan ook niet positief tegenover het voorstel om nu weer een stap verder te gaan. Dat schept namelijk onduidelijkheid voor de mensen die nu zien wat er gebeurt. Wij maken echt een stap op het gebied van de communicatie. We hebben ook echt een protocol dat, als mensen een boete krijgen van 1,8% en daarna een tweede boete krijgen, we een stopknop hebben.

De enige manier om de mensen te benaderen is via de post. Dat heeft te maken met de privacywetgeving. Dat is jammer. Anders had je het daar namelijk iets sneller kunnen doen. We zetten een poot bij wat betreft de communicatie. Wanneer we ook zien dat mensen een poging hebben gedaan om te betalen, is dat meteen een aanleiding om te zeggen: u heeft het in ieder geval geprobeerd en u krijgt geen boete. Dat is dus coulance via het loket ten top. Ik denk dat dat de komende maanden nog duidelijker gaat worden. Die cijfers gaat u krijgen, bijna op weekbasis als het aan mij ligt. We moeten wel kijken of dat allemaal behapbaar is. Maar we komen van ver en het wordt steeds beter. Ook gelet op de herinnering, waardoor we helaas toch die € 9 in rekening moeten brengen. Waarom? Dat is wettelijk bepaald. Dat zijn ook die kosten. Daarbovenop heb je natuurlijk de € 35, die daarna komt. Wij zijn geen boetefabriek. Ik wil dat het op nul komt als dat kan. Laat dat helder zijn. Wat betreft die kosten: we gaan zo meteen ook naar de ViA15, Arnhem–Nijmegen; het systeem dat we nu met elkaar gebouwd hebben zonder een poortje waarvoor mensen moeten stoppen, dupliceren we daar. Door het te verspreiden over meerdere projecten, zullen de operationele kosten naar beneden gaan. Ik kom uit het havenbedrijfsleven. Hoe blij waren de werknemers in de haven dat dit project toch doorgang kon vinden? Wilt u een tunnel of wilt u geen tunnel? Dan maar met tol. Het gaat om 405 miljoen euro. Als we dat nu met elkaar kwijtschelden, kan dat ook. Maar dat heb ik niet, meneer Grinwis. Ik zie een verbetering. We gaan dit conform de wet goed evalueren. In het eerste kwartaal krijgt uw Kamer daar een uitrol van. Brengt u dat dan ook nog een keer op. Deze cijfers van de laatste maanden stemmen mij echter heel positief. Met dat extra beetje dat wij bijzetten, is het ook hierbij gewoon alle hens aan dek. Dat heb ik al gezegd. Dit heeft echt mijn aandacht, want wij zijn geen boetefabriek.

De heer Grinwis vroeg: de Westerscheldetunnel wordt volgend jaar gerenoveerd; wat is er nog te doen aan de vier maanden afsluiting van de Oostbuis richting Borsele? Volgend jaar – 2027 is dat alweer, ja – vinden herstelwerkzaamheden plaats naar aanleiding van de betonschade in de Oostbuis van de Westerscheldetunnel. Het is een relatief nieuwe tunnel, maar er is toch die betonschade. De Westerscheldetunnel wordt geëxploiteerd door de N.V. Westerscheldetunnel en is eigendom van de provincie Zeeland. De planning van de werkzaamheden loopt daarom via de provincie en niet via het Rijk. Over de geplande werkzaamheden en het bereikbaarheidsplan vindt wel afstemming plaats met Rijkswaterstaat. Ik kom hier nog even op terug. Laat ik het zo zeggen: ik had graag wat meer willen vertellen. Ik heb deze informatie nu even niet paraat, maar ik kom hier anders zo meteen nog even op terug, meneer Grinwis.

De heren Van Asten en Grinwis vroegen: «De A15 wordt niet aangepakt. Het goederenvervoer en het personenvervoer lopen vast. Kan de Minister aan de tafel om de modal shift mogelijk te maken en afspraken te

maken?» We hebben 9 miljoen euro beschikbaar. Er is ook een samenwerkingsverband met de vervoerregio. Denk ook aan: word geen kuddedier. Dat vindt allemaal daar in de regio Rijnmond plaats. Dus specifiek wordt dit zo meteen via Connekt opengesteld. Het is nu even gepauzeerd, maar die middelen zijn in de Miljoenennota gecommuniceerd. Er loopt al enkele jaren een kortetermijnaanpak in de uitvoering van de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Dat is waar ik naar op zoek was. Het gaat om ritvermijding en spitsvermijdingen van de A15 en dat gaat dus verder dan alleen de campagne daaromtrent. Die is geëvalueerd. Deze zaken gaan via Breikers. Deze zaken gaan via Zuid-Holland Bereikbaar. Daar zit veel meer achter. Er is 16 miljoen euro beschikbaar om deze aanpak voort te zetten met betrekking tot de middellange termijn. Het gaat om de A15. Het gaat om 2026–2035. Circa 5.000 ritvermijdingen en/of spitsvermijdingen worden in overleg met het bedrijfsleven gerealiseerd. Daarbij wordt ingezet op de fiets en het openbaar vervoer.

Ik heb van u ook iets begrepen over de modal shift met betrekking tot het goederenvervoer. Daarmee begon ik net. Dat staat dus gewoon open. Er kan ingeschreven worden op projecten via Zuid-Holland Bereikbaar en Connekt. Denk ook aan ondernemen in de Drechtsteden. Daarnaast lopen er allerlei projecten die het gebruik van spoor moeten stimuleren. Er is 73 miljoen euro voor de Goederenvervoeragenda die ik vorige week naar uw Kamer heb gestuurd. Daar zitten onder andere truckparkings bij. Het gaat ook om het vergroten van de betrouwbaarheid van de Rotterdamse Havenspoorlijn. De 740-metertreinen zitten daarin. Zo kunnen we het vergroten, met als doel die A15 verder te ontlasten. Tot zover hierover, voorzitter.

Ik heb nog de antwoorden op drie vragen. De heer Grinwis vroeg of de werkzaamheden dan ook echt binnen negen maanden afgerond zijn. Dit gaat over de Papendrechtsebrug, waarover veelvuldig wordt gesproken. Het verkeersslot duurt negen maanden. Daarna is de weg nog een paar weekenden dicht in verband met het testen. Deze negen maanden zijn opgenomen in de planning van de opdrachtgever. Het antwoord is dus: op dit moment staan alle seinen op groen en er is geen aanwijzing dat het elf maanden of tien maanden gaat duren.

De heer Stoffer vroeg: de Tunnelwet zegt dat tweerichtingsverkeer in een tunnelbuis niet mag; is de Minister bereid deze wet zo nodig aan te passen? In het recente BO MIRT van januari 2026 hebben Rijk en regio wel afspraken gemaakt om binnen de kaders van de Tunnelwet – daarvan zegt u: kunnen we dat, ook gelet op de Europese context, nog gaan oprekken? – te bekijken of in de Vlaketunnel bij calamiteiten en/of onderhoud tweerichtingsverkeer mogelijk kan worden toegelaten. De Vlaketunnel is op dit moment niet ingericht op tweerichtingsverkeer. Daarom onderzoekt het Rijk in aanloop naar renovatie welke aanpassingen nodig zijn om dat wel mogelijk te maken, zodat het ook veilig kan. Ook kijkt het Rijk nu naar de aanleg van calamiteitendoorsteken. In het hoogbelaste Nederlandse wegennetwerk zijn naast de Europese regelgeving extra verscherpingen in de nationale tunnelwetgeving doorgevoerd om de veiligheid van de weggebruiker te borgen. Daar wil ik het liefst geen concessies aan doen. Veiligheid staat voorop; dat gaf u zelf ook al aan. Ik wil ook aangeven dat Rijkswaterstaat intensief samenwerkt met de provincie Zeeland voor deze verkeersbegeleiding, gelet op de situaties waar we vandaan komen. Tot zover mijn antwoord, meneer Stoffer. Ik ga dus kijken welke ruimte ik van u krijg op dat gebied.

De heer **Stoffer** (SGP):

Op zich natuurlijk alle ruimte. Ik heb een motie klaarliggen, waarin ik eigenlijk de vraag stel of de regering de Kamer voor het volgende MIRT-debat kan informeren over de mogelijkheden die er zijn voor die aanpassing. Maar als de Minister een toezegging zou kunnen doen dat het kabinet – dat zal wellicht de opvolger zijn – ons voor het volgende

MIRT-debat kan informeren hoever dat staat enzovoorts, dan hoef ik de motie niet in te dienen.

Minister **Tieman**:
Dat is een toezegging.

De **voorzitter**:

Die gaan wij even noteren. Ik kijk even naar de leden. Zijn er nog andere interrupties? O, de Minister heeft nog ... Ah, kijk eens aan. Er werd hier gesmokkeld; het blokje was nog niet af. Gaat uw gang, Minister.

Minister **Tieman**:

De Bodegravenboog. Daar ben ik ook geweest. In het vorige MIRT-debat heeft de Minister de volgende toezegging gedaan: de Minister gaat langs bij het project de Bodegravenboog en zal de Kamer informeren over de uitkomsten. In de MIRT-brief, onder moties en toezeggingen, op pagina 26, ben ik hierop ingegaan. Op verzoek van de Kamer is de regio bezocht en de problematiek besproken. Met de provincie Zuid-Holland was ik daar aanwezig met mijn collega; de heer Zevenbergen was daarbij, maar ook de wethouder was erbij. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft geconcludeerd dat er op dit moment geen budget, personele capaciteit en stikstofruimte beschikbaar is om hem aan te leggen. De provincie heeft wel ideeën over de Bodegravenboog, dus we zijn echt nog met elkaar in gesprek. We houden ook de cijfers goed bij elkaar. Dan zou ik zeggen: niet in dit MIRT-overleg, maar wanneer we wellicht in een andere situatie zijn, komt de Bodegravenboog echt bovendrijven. Hij staat dus op mijn netvlies. We gaan nu wat meer richting Cortelande kijken. We zijn ons huiswerk aan het doen, ook voor de gefaseerde aanlegmogelijkheden. Ik wil dan ook van de provincie, van de opvolger van de heer Zevenbergen, horen welke ideeën er dan echt zijn, want ze hebben geen gebruik gemaakt van een ander potje dat we beschikbaar hebben. Wellicht is dat dus nog iets.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Nu bent u echt aan het einde van uw blokje, hè? Dat klopt. We houden het tempo erin. Ik zou graag om 16.00 uur over willen gaan naar de tweede termijn, dus Staatssecretaris, doe uw best.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeker, voorzitter.

We hebben een paar projecten voor het openbaar vervoer en spoor als het gaat om Zuidwest. Dan begin ik bij de Oude Lijn. Er zijn een aantal vragen gesteld over de Oude Lijn, en vooral over de combinatie met de stations rondom Dordrecht en de situatie daaromtrent. Zoals al eerder gezegd, kunnen we nu echt een stap gaan maken met de Oude Lijn. Ik denk dat dat positief is. Voor de vier nieuwe stations, waaronder dus ook Dordrecht Leerpark, wordt het onderzoek eind dit jaar afgerond. Om met alle nieuwe stations en ook de daarvoor nodige vier sporen verder te kunnen gaan, zijn er extra middelen nodig. Op dit moment hebben het Rijk en de regio samen al geïnvesteerd. Het gaat om een bedrag van ongeveer 340 miljoen euro voor de regio Dordrecht. We moeten ervoor zorgen dat daar nog wat financiering bij komt. We kijken hiervoor ook bewust naar de regio voor cofinanciering en naar de verdeelsleutel die we daarbij normaliter hanteren.

Over Wind in de zeilen zijn een aantal vragen gesteld. Welke stappen zetten we daarvoor? Er zijn destijds inderdaad afspraken gemaakt met de provincie Zeeland. ProRail start vanaf eind 2027 met de uitvoering van een aantal kleinere overwegmaatregelen om zo de derde trein per uur te kunnen laten rijden. Om ervoor te zorgen dat deze ook op de lange termijn kan blijven rijden, moet gezocht worden naar extra financiële middelen.

Voor de derde trein moeten onder andere de overwegen in Goes en Roosendaal worden aangepakt. Daarnaast loopt er een onderzoek naar de mogelijkheden voor een vierde trein. De uitkomsten van dit onderzoek zullen we bekijken en daarbij zullen we rekening houden met de situatie in Zeeland. Ook daarbij zal moeten worden gekeken naar de financiële middelen om dat mogelijk te maken.

Dan het ERTMS-proefbaanvak in Zeeland. Er zijn een aantal vragen gesteld over hoe het zit met de hinder daarvan. Wij spannen ons samen met de spoorsector en Zeeuwse partijen in om de hinder van het proefbaanvak maximaal te beperken. We snappen dat dit een vervelende situatie is. Daarom zijn er ook afspraken gemaakt met Zeeland over een maatregelenpakket voor hinderbeperking en het verbeteren van de betrouwbaarheid. Deze maatregelen worden momenteel verder uitgewerkt. Aangezien het testen en de proeven op zijn vroegst in 2029 zullen beginnen, is hier nog ruim de tijd voor. Daarnaast werken we ook samen met Zeeuwse partijen aan de implementatie van het pakket Wind in de zeilen. Zoals ik al zei, onderzoek ik ook de mogelijkheden voor een vierde trein per uur en voor de aansluiting op de hsl. Ik meld erbij dat daarvoor op dit moment geen middelen zijn gereserveerd.

Dan Rail Ghent Terneuzen. Op dit moment bereiden wij de startbeslissing daarvoor voor. Dit is een grensoverschrijdend project. ProRail voert nu de voorbereidingen uit voor de startbeslissing. We hopen die dit jaar te kunnen nemen. Ook zijn we intensief in gesprek met mijn Belgische collega. Ik hoop hem volgende week tijdens een diner onder andere hierover te kunnen spreken, zodat dat we hierin een stap kunnen zetten. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dat noopt tot interrupties.

De heer Van Asten (D66):

Ik heb in het kader van de Oude Lijn nog een vraag over het pact waarover gesproken werd in de stukken. Wat gaan wij daar als Kamer over meekrijgen? Hoe worden wij daarover geïnformeerd?

De voorzitter:

U kunt hier ook op terugkomen in de tweede termijn, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

We kunnen hierop terugkomen in de volgende MIRT-brief als we uitgesproken zijn met de regio over dat pakket.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik weet dat de provincie en het Rijk in goed overleg zijn over een pakket met flankerende maatregelen om de hinder van de ERTMS-proef in Zeeland tot het minimale te beperken. Maar ik hoor toch ook dat onderwijsinstellingen in Zeeland, zoals de hogeschool, nu al merken dat nieuwe studenten zich niet inschrijven in Zeeland maar aan de Brabantse kant, omdat de trein in 2029 een aantal maanden niet zal rijden. Het klinkt allemaal nog heel ver weg, maar het is wel erg belangrijk om vanaf nu heel duidelijk te communiceren over het maatregelenpakket en jongeren die een studie moeten gaan kiezen ertoe te verleiden hun keuze voor Zeeland niet op een lager pitje te zetten. Ziet de Staatssecretaris deze opgave? Met een kleinere bevolking en wat minder onderwijsinstellingen zijn de marges in Zeeland vrij dun.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat is zeker bekend. Daarom is het ook belangrijk om te blijven herhalen dat we een maatregelenpakket hebben afgesproken. De uitwerking hiervan vergt wel wat tijd. Nogmaals, het gaat over 2029, dus we hebben

ook nog wel eventjes. Maar ik snap de zorg. Laat ik daarom duidelijk herhalen: het is en blijft de bedoeling dat Zeeland ook tijdens deze proef bereikbaar zal blijven. We gaan dus ook alles op alles zetten om zo min mogelijk hinder te laten ontstaan. Dat is natuurlijk waar we naartoe werken.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan is het woord aan de Minister voor Noord. Dat zal met belangstelling gevolgd worden door een aantal leden hier. Gaat uw gang.

Minister Tieman:

Zeker, Noord. Laat ik 'm dan ook maar meteen bij de hoorns vatten: de haven van Terschelling. De heer De Hoop, mevrouw Van der Plas, de heer Goudzwaard en ook mevrouw Boelsma-Hoekstra hebben daar vragen over gesteld. Ik heb daar vorige week natuurlijk ook het een en ander over gezegd. Daar zat een dag tussen. In maart is er een vervolgoverleg tussen de partijen. In december is er overleg geweest tussen de gemeente, de provincie, het Ministerie van BZK en het Ministerie van IenW. Wij hebben kennis en kunde. Er zijn verschillende varianten. Een daarvan heeft te maken met een betonningslocatie van Rijkswaterstaat; de vraag is of dat handig is om te doen of niet. We zijn daarover nog niet uitgesproken, maar ik wil in maart verder spreken. Ik wil ook voor maart een brief sturen naar de Minister van BZK om vanuit die kant het belang, de noodzaak, van die kade onder zijn of haar ogen te brengen. Ik zal dat op korte termijn doen. Ik wil een dezer weken een brief uitdoen naar BZK, zodat wij dit als Rijk goed voorbereid hebben wanneer we de regio tegemoet treden. Ik ga daar ook de provincie bij betrekken. Het wordt ook een bestuurlijk overleg als het aan mij ligt. We moeten even kijken of dat dan meteen in maart is of vlak daarna, maar er gaat geen lange periode overheen.

Hier moet zo snel mogelijk duidelijkheid over komen, maar gezien de juridische aspecten moet ik het wel ergens vandaan zien te halen. Ik zie ook dat de gemeente hierop bewogen heeft. Dat is hartstikke goed. Ik ga die puzzel proberen te leggen, maar dat betekent wel dat we 'm ergens vandaan moeten gaan halen. Het is de uitdaging aan het Ministerie van IenW om dat in overleg met de regio te realiseren en u hierover ook een terugkoppeling te geven, want ik kreeg deze van verschillende van u hier terug. Ik ga dus mijn uiterste best doen op dit onderwerp.

Het werkbezoek aan Ameland en de watertaxi. Het rapport van MARIN gaat een dezer dagen naar u toe. Daarin staat dat wij onder bepaalde voorwaarden een snelheidsverhoging zouden kunnen doorvoeren voor de nacht. Veiligheid staat voorop; daarom ook het rapport van MARIN. Ik heb de aanbevelingen al gezien in een vergaande conceptvariant. Ik ga in overleg met de ondernemers in kwestie. Ik wil daar een mooie strik omheen doen en binnen de kaders dat gesprek ook met u gaan voeren, zodat we dit dossier kunnen afronden.

De heer Jansen vroeg om een reflectie op de vaarverbinding Ameland en Holwerd. «We maken ons zorgen over de vaarweg. Gaarne een reflectie.» Dat betreft niet het snelvaren, maar de vaarweg. In september 2025 heb ik de Kamer geïnformeerd over het programma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. Wat dat betreft is het besluit genomen voor het uitvoeren van een MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland. Voor de verkenning en het oplossen van de problematiek van de vaargeul heeft het ministerie 250 miljoen euro gereserveerd.

Mevrouw Boelsma vroeg of de Eemshaven een rol gaat spelen in het kader van Defensie en, zo ja, of er mogelijkheden zijn binnen de MIRT-verkenning om financiering met Europees geld in het kader van dual use mee te nemen. Ja, de Eemshaven speelt reeds een rol in het kader van Defensie. Op dit moment, as we speak, worden externe financieringsbronnen onderzocht. De Eemshaven is net als Rotterdam en North Sea Ports in Vlissingen aangewezen als Host Nation Support-haven en

onderdeel van het Europese netwerk TEN-T. Wij onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor financiering met Europees geld voor het versterken van deze drie militaire corridors.

De heer Van Asten en mevrouw Boelsma vroegen hoe het verder moet met de Gerrit Krolbrug. De essentie van het antwoord is: ik ga hier echt nog even goed naar kijken. U heeft ook de plaatjes gezien. Er zijn nog meer bruggen. Daar ga ik het zo meteen ook nog over hebben. Er speelt wat; laat ik het zo formuleren. Ik wil ook echt aangeven dat ik het erg vervelend vind voor de regio dat er zoveel aanvaringen hebben plaatsgevonden. De verzekering van rederijen reikt maar zo ver. De heer De Hoop had het over 36 aanvaringen vanaf het jaar 2000. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik ga dus echt met de sector in overleg over wat er mogelijk is. Dit moet tot een einde gaan komen. Deze cijfers moeten echt, echt naar beneden. Nul bestaat wellicht niet, maar ik schrik gewoon van deze cijfers en van de financiële bedragen en de hinder die dit veroorzaakt.

We hebben natuurlijk ook te maken met een aantal technische zaken, dus ik wil alles even in bredere zin pakken. Ik ga dus ook voor de Gerrit Krolbrug, net als in Terschelling, kijken wat we kunnen doen. U heeft de cijfers ook tot u kunnen nemen: 11 miljoen euro voor een tijdelijke oplossing. Ik zou dat geld voor het Noorden liever betitelen als geld voor iets wat structureel duurzaam is. «Duurzaam» betekent daarbij dat het lang meegaat. Alle opties liggen op tafel alvorens wij dat gesprek in het Noorden gaan voeren. Het is niet zo dat we al iets uitsluiten. Ik zal ook nog eens naar die pontjes kijken, zodat we ook het gesprek daarover op het juiste niveau met de regio kunnen voeren met elkaar.

Mevrouw Boelsma vroeg waar het aquaduct over de Skarster Rien is gestrand. In 2013 heeft het kabinet besloten te bezuinigen op het Infrastructuurfonds. Daarbij is eveneens het aquaduct geschrapt. Tot zover de geschiedschrijving. Het project is de afgelopen jaren niet naar boven gekomen als mogelijke opgave, mede gezien de financiële ruimte. Tot zover het antwoord.

De Friese bruggen. Nou, nu hebben we een onderwerp te pakken! De noodzaak voor het aanpakken van de Friese bruggen is volkomen duidelijk. Daarom is op 29 januari aanstaande, komende donderdag, een extra bestuurlijk overleg gepland met de provincie Friesland en de betrokken gemeenten om het te hebben over de aanpak en de planning. Zoals ik net al aangaf, vind ik het erg vervelend – hier is het laatste woord zeker nog niet over gezegd – dat mensen moeten omlopen, omfietsen of omrijden. Rijkswaterstaat kijkt naar alle plekken. In die gevallen is er nauwe samenwerking met de regio om de hinder zo veel mogelijk te beperken.

Gelet op het veelvoud aan bruggen werken we met een portfolioaanpak. Dat betreft het gebundeld aanpakken van deze beweegbare bruggen om ze zo snel maar ook zo efficiënt mogelijk aan te pakken. Dat is «meekoppelen». Bij een ander onderwerp was de vraag: waarom pak je niet meteen wat mee? Dit is een mooi voorbeeld van zo'n portfolioaanpak. Dit vraagt om voorbereidingstijd. Dat werkt door in de vervangingsdata. We gaan daarna ook, zoals een exponentiële curve vroeger bij wiskunde, tijd goedmaken. We nemen nu dus net wat meer tijd voor die eerste brug, maar die tijd gaan we zo meteen verder inlopen.

Ondanks deze portfolioaanpak en de exponentiële versnellingscurve hebben we toch echt een deadline van 2030. Het zal niet voor die tijd gerealiseerd zijn, maar in de jaren daarna. We willen hier wel zo goed mogelijk aan vasthouden. We communiceren het als het langer lijkt te gaan duren. Ik zeg u hierover deze zomer een brief toe, waarmee de Kamer inzicht krijgt in de planning. Daarbij pakken we dus de planning van die bruggen.

Dan heb ik er nog eentje, en dat is het zuurtje: de brug Schuilenburg. Deze brug is niet in dit bruggenportfolio meegenomen omdat deze nog niet zo

ver in het MIRT-proces is gevorderd als de andere vier. Er is tijd nodig voor een goede voorbereiding, het regelen van de veiligheid en de bereikbaarheid voor zowel het weg- als het vaarwegverkeer. Daarbij heb ik ook echt een zorgvuldige afstemming nodig met de bestuurlijke partners. Op de 29ste praten we daar dan ook verder over.

Over de bruggen in Friesland heb ik zo het idee, voorzitter, dat het laatste woord ook nog niet uitgewisseld is met uw commissie.

Kornwerderzand. De heren Grinwis en De Hoop spraken hierover.

Kornwerderzand is een zeer belangrijk thema, maar ook een onderwerp waarbij ik u vraag om goed naar de ingenieurs van het ministerie te luisteren. Een aantal van u hebben zo'n studie ook genoten; dit wordt uitdagend. Aan de andere kant: wij draaien niet weg voor een uitdaging, maar wij praten hier niet over zomaar iets. Ik actualiseer momenteel de ramingen voor verruiming van het sluiscomplex Kornwerderzand, samen met de provincies Friesland, Flevoland en Overijssel. Daarbij speelt een behoorlijke verziltingsopgave, die gewoon complex is. Daar hebben we nog net wat meer in de vingers nodig. In het tweede kwartaal van dit jaar zijn de ramingen hiervoor bekend. De ingenieurs zijn bezig. Dan kan ik, de Minister, het besluit nemen met de verschillende regionale bestuurders over de scope, de risicoverdeling alsmede de dekking. Aan de bestaande spuwmiddelen wordt op dit moment levensverlengend onderhoud uitgevoerd, maar ik geef hierbij een beetje de winstwaarschuwing dat dit zomaar eens wat kostbaarder zou kunnen zijn dan we op dit moment nog denken. Maar in Q2 zijn die ramingen gemaakt.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, u heeft geen interrupties meer. Ik zou er graag wel één extra willen toestaan sowieso. Dat doe ik dan bij iedereen als dat nodig is. Gaat uw gang, meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel voor uw coulance. Een vraag aan de Minister, want over Kornwerderzand zei hij een beetje met een zorgelijk gezicht dat we heel goed moeten gaan luisteren naar wat technisch mogelijk is. Vanwaar deze zorgen? Tot nu toe was het iedere keer: ja, we hebben in het verleden geld gereserveerd, maar dat was te weinig. Vorig jaar hadden we de deal waarin de Lelylijn is geplunderd, maar waarin wel een aantal mooie projecten van geld is voorzien, zoals een Nedersaksenlijn, maar ook Kornwerderzand. Dan kunnen we dat toch eindelijk eens gaan realiseren? Maar nu zie ik een bezorgde frons op het gezicht van de Minister verschijnen. Wat is hier aan de hand? Gaat het veel meer kosten of is het misschien technisch zo ingewikkeld dat we misschien helemaal geen bredere en langere sluis krijgen in Kornwerderzand? Wat bedoelt de Minister precies te zeggen?

Minister Tieman:

U vraagt, wij draaien. De regio wil dit ook, dus ik ga echt die extra mijl om dat plaatje goed te schetsen. Maar als ik kijk naar de situatie waarin we nu zitten, zitten we technisch echt op het uiterste. We hebben hier te maken met de zoetwaterbuffer van Nederland, het IJsselmeer. Daar maak ik me zorgen over, gelet op de zoutproblematiek die we bijvoorbeeld in Amsterdam en IJmuiden hebben gezien. We praten hier echt over een enorme verbreding en verdieping met enorme bruggen, met een tijdslijn. Aan de andere kant: u roept, wij draaien. Wij gaan die plaat voor u leggen, zeker ook gelet op de geste die u heeft gedaan met de middelen. Maar het zou zomaar eens kunnen dat we hier een andere plaat voor u gaan neerleggen. Dat is dan het echte verhaal, dat ik u dan ook ga voorleggen. Mijn zorgen zitten in die ordegrootte. We hebben te maken met de zoetwaterbuffer van Nederland. Dan zal u, meneer Stoffer, als civiel

ingenieur, of u, vanuit de WUR, zo meteen die plaat kunnen leggen. Wij schetsen daar gewoon een technisch verhaal. Ik ga hier niet zeggen dat niks mogelijk is, absoluut niet. Het is een uitdaging en hier gaat u het de komende tijd ook nog over hebben. En dan heb ik de ramingen. Ik heb een top drie op het gebied van water: IJmuiden, Afsluitdijk, Kornwerderzand. Daar word ik af en toe weleens wakker van.

De **voorzitter**:

Nou, ik zou lekker blijven slapen; dat is voor iedereen het beste. Maar ik snap wat u bedoelt. Mevrouw Boelsma heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank voor de heldere, eerlijke beantwoording. Ik heb nog een kleine vervolgvraag over Terschelling en de Gerrit Krolbrug. Heb ik goed gehoord dat u zegt: blijf even op uw handen zitten, want ik ga daar heel hard mee aan de slag en ik denk ook wel dat ik het rondkrijg? Zo voelt het bij mij wel een beetje. Kunnen wij daarvan uitgaan? Of ben ik nu te enthousiast?

Minister **Tieman**:

Nee, hoor. Ik ga hier echt met open vizier in. Ik hoor u ook. Er zijn ook zoveel partijen die dit aanhangig hebben gemaakt. Ik geef even geen garanties, maar ik zeg wel toe dat ik tot het uiterste ga.

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

Allereerst dank ik de Minister voor de beantwoording en het feit dat hij een handreiking doet over verschillende dossiers in Noord-Nederland en met verschillende overheden in gesprek wil gaan. Over Terschelling zou ik toch nog één vraag willen stellen, want ik heb een beetje zorgen over het tijdspad. In juni moeten er al financiële besluiten worden genomen, omdat anders het vervoer van goederen maar misschien ook wel van mensen naar Terschelling in het geding komt. Dus zou de Minister in de brief die hij naar de Kamer stuurt een tijdspad willen schetsen, waarin hij hopelijk mijn zorgen wegneemt dat die financiering niet op tijd rondkomt, zodat wij een beeld hebben bij hoe hij dat tijdspad met BZK ziet?

Minister **Tieman**:

Dit zou net kunnen qua tijdspanne. Met de regio hebben we hier ook over gesproken. Het wordt wel krap. Dat zetten we op papier. Mochten daar nog kinken in de kabel komen, dan wordt u geïnformeerd, maar die tijdsplanning zal ik meteen meegeven zodra dit bestuurlijke overleg heeft plaatsgevonden. Alles is erop gericht om dat, gelet op het aspect dat u net noemde, te voorkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de Staatssecretaris over Noord.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Ik begin bij de Lelylijn. Daar hebben we al vaak over gesproken. Ik zal dus niet herhalen wat ik daarover vorige week en de week daarvoor heb gezegd, maar ik kijk uit naar het rapport van Klaas Knot om daarmee weer hernieuwd perspectief te bieden aan de mensen in het Noorden. Er zijn wel een aantal vragen gesteld over de ramingen. Op dit moment zitten de ramingen voor het traject Lelystad naar Groningen ongeveer tegen de 15 miljard aan. Dat is een dure lijn om aan te leggen, over het veengebied. Dat zorgt ervoor dat het wel ingewikkeld is. Op dit moment staat er op de aanvullende post nog een bedrag van 657 miljoen euro voor de Lelylijn. Dat zijn dus de ramingen waar rekening mee is gehouden.

Ook zijn er vragen gesteld over de ramingen ten aanzien van Groningen–Duitse grens. Ook dit gaat om forse bedragen. Er is geen exacte berekening gedaan, maar dan spreek je over een bedrag tussen de 3,3 miljard en de 12,1 miljard voor in ieder geval het Nederlandse deel. Mevrouw Van der Plas vroeg mij nog naar de inschatting van de kosten van het traject Drachten–Groningen. Dan heb je het over een bedrag van 4 miljard.

Dan de vragen over de Nedersaksenlijn. Die loopt op dit moment volgens planning. De startbeslissing daarover is inmiddels genomen. Er loopt nu een zienswijzeprocedure, waarbij iedereen kan aangeven wat hij of zij daarvan vindt. Die procedure loopt nog vier weken. Daarna wordt er een reactienota opgesteld. ProRail is inmiddels aan de slag voor de aanbesteding van het ontwerp van de lijn. We hopen dat volgens planning de MIRT-verkenning eind 2028 zal worden afgerond.

De heer Van Asten vroeg naar de koppeling met de woningbouw. Op dit moment is niet duidelijk hoe de lijn exact zal gaan lopen. We weten dus nog niet waar de stations zullen komen en waar dus het best woningbouw kan worden gepleegd. Als dat bekend is, zal vervolgens ook vanuit VRO en de regio worden gekeken hoe je de lijn het best kan laten aansluiten op de te plannen woningbouw. Daarbij wijs ik erop dat het in principe de verantwoordelijkheid van gemeenten zelf is om de ontsluiting van woningbouwgebieden, ook rondom stationsgebieden, goed te laten verlopen.

Dan de vragen die zijn gesteld over het HRMK-spooraqueduct. Het tekort is op dit moment 214 miljoen euro. We zijn in gesprek met de regio. Vanuit het Rijk is er 75 miljoen euro gereserveerd en vanuit de regio iets meer dan 25 miljoen. Op dit moment is het beschikbare budget dus ontoereikend voor het starten van een MIRT-verkenning. Tijdens het BO MIRT 2025 is met de regio afgesproken om te verkennen welke mogelijkheden er zijn ter vervanging van dit project, binnen het bestaande budget. We hebben afgesproken dat we bij het BO MIRT 2026 een stap gaan zetten en een besluit gaan nemen over de toekomst van dit project.

Dan de flessenhals Meppel, voorzitter. Dit jaar begint ProRail met de werkzaamheden aan het spoor om het robuuster te maken. We hopen dat hierdoor storingen in de toekomst zullen afnemen. De aanleg van het vierde perronspoor is op dit moment in voorbereiding. De huidige planning is dat het projectbesluit kan worden genomen in 2029, waarna de aanleg van het vierde perronspoor zal kunnen starten. Dat kan door de middelen die zijn vrijgemaakt bij de voorjaarsnotabesluitvorming van afgelopen jaar.

Tot slot het station Staphorst. Daarover is een vraag gesteld door de heer Grinwis. Binnen de huidige dienstregeling en ook met de huidige infrastructuur is het gewoonweg fysiek, dus niet financieel maar fysiek, niet mogelijk om een nieuw station in te passen en toe te voegen op de lijn naar Groningen. Daarover hebben we de Kamer eerder al geïnformeerd.

Tot zover, voorzitter.

De heer **Van Asten** (D66):

Met het gevaar dat ik geen recht doe aan het werk dat op dit moment wordt gedaan door ProRail, de provincies en de gemeenten rondom de Nedersaksenlijn: ik meen de Staatssecretaris te horen zeggen dat de gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het ontsluiten van woningbouwgebieden en dat er op dit moment gewoon stations worden gepland. Die twee, woningbouw en de mobiliteit van de Nedersaksenlijn, lijken niet goed op elkaar aangesloten te zijn. Daar ging mijn bijdrage juist over. Het antwoord leidt niet tot heel veel geruststelling. Ik mag toch hopen dat we de nieuwe stations, als die er komen, dadelijk wel precies daar in het gebied aanleggen waar we in de betreffende regio grootschalige woningbouwlocaties gaan inrichten?

Staatssecretaris **Aartsen**:

We kijken nu vooral waar je het beste de trein kan laten lopen. Dat zal logischerwijs ook te maken hebben met dorpen, daar waar woningbouw is. Maar dit is natuurlijk wel een enorme investering en je moet slim nadenken over hoe je die trein vervolgens laat lopen, zodat uitvoering ook kansrijk is. Je zult een balans moeten vinden tussen enerzijds de bestaande plannen en anderzijds de logica van zo'n lijn. Dat gebeurt in zo'n verkenning. Dan ga je met elkaar nadenken over wat je waar gaat neerleggen. Daar zit woningbouw ongetwijfeld ook bij. Maar dat moet zich uiteraard wel allemaal zetten. Dat moet je met elkaar doen en dat gebeurt in zo'n verkenning. Vandaar dat we nu de hele procedure doorlopen van zienswijze, van inspraakbijeenkomsten et cetera, et cetera; het hele participatietraject.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Een korte vraag aan de Staatssecretaris. Op de website van ProRail wordt nu heel duidelijk gesteld dat het totale maatregelenpakket rondom Meppel in 2030 wordt opgeleverd. Als ik luister naar wat de Staatssecretaris zegt over dat vierde perron, dat een buitengewoon belangrijke component is voor de aanpak van de flessenhals, vraag ik me af of ProRail wel nakomt dat het totale maatregelenpakket in 2030 wordt opgeleverd. Kan de Staatssecretaris daar concreet op reageren?

Staatssecretaris **Aartsen**:

De kortetermijnmaatregelen hebben inderdaad 2030 als jaar van realisatie. Dan gaat het over de verhoging van de robuustheid. Bij de middellange-termijnmaatregelen hebben we het over realisatie in 2032. Dan heb je het over snelheidsverhoging, korte reistijden en de mogelijkheid van nieuwe treinstations in de dienstregeling, op het traject. Bij de langetermijnmaatregelen hebben we het over realisatie na 2030. Dan gaat het over de frequentieverhoging van en naar Groningen naar vier treinen in de spits. Uw vraag ging specifiek over het vierde perron. Dat wordt in 2032 opgeleverd.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ja, we houden het tempo erin. We hebben nog een kleine tien minuten en dan gaan we door naar de tweede termijn. Nu het laatste blokje, Zuid als het goed is.

Minister **Tieman**:

Zuid, ja. De heer De Hoop zegt dat op de website van Rijkswaterstaat enkel de start vermeld staat en verder niks over de A27 Houten–Hooipolder. Op de website is aangegeven dat onbekend is wanneer het project gereed zal zijn. Dat heeft ermee te maken dat de afronding van de ontwerpfase, inclusief de prijsplanning van de verschillende onderdelen, nog moet plaatsvinden. Ik verwacht dat de afronding van de ontwerpfase, inclusief de prijsvorming, medio 2026 gereed zal zijn. Na die afronding medio 2026 zal de Kamer geïnformeerd worden over de financiële effecten. Ik heb dit medio oktober ook gemeld aan de regio in een reactiebrief die u in afschrift heeft gekregen. Naar verwachting zal de planning meerdere jaren naar achteren schuiven, zoals ook aan de Kamer is gemeld in de Voorjaarsnota van het jaar 2025.

Dan mevrouw Boelsma over de A27 Houten–Hooipolder en hinder door langere doorlooptijd: «Door extra fasering van de werkzaamheden neemt de doorlooptijd toe en daardoor de hinder op de wegen, waaronder ook het sluipverkeer. Kan ik op korte termijn perspectief bieden en een tijdspad schetsen?» De zorgen worden herkend en ook gedeeld. Met fasering van de realisatie zal de hinder langer duren. De grootste knelpunten zullen daarom als eerste worden aangepakt. Zo wordt er enorm hard gewerkt om met de beschikbare middelen zo veel mogelijk

voortgang te creëren, zoals afgelopen zomer bij knooppunt Hooipolder. Een mooi staaltje, al zeg ik het zelf. Hier is binnen 100 uur een complete onderdoorgang ingeschoven. In een reactiebrief aan de regio heb ik aangegeven dat de regio medio dit jaar geïnformeerd wordt over de nieuwe planning.

De heer Grinwis zegt: er is aandacht nodig voor de N57 maar ook de N59; ook de capaciteit van de N57 in relatie tot woningbouw vergt meer inzet van lenW. Er wordt ruim 18 miljoen euro geïnvesteerd in de N57 vanuit de beschikbare pot van 280 miljoen euro voor kleine verbeteringen van het autonetwerk en/of doorstroming. Dat is ook het potje, zeg ik tegen mevrouw Boelsma, waaruit voor de Bodegravenboog een aanvraag zou kunnen worden gedaan. Het betreft de aansluiting N57 Nieuweweg. Capaciteitsuitbreiding van de N57 en N59 is niet mogelijk vanwege een gebrek aan budget, personele capaciteit en stikstofruimte.

De heer Jansen vraagt: wat is de stand van zaken van de verkenning A2/N2 Brainportlijn? De verkenningen van de A2/N2 en de Brainportlijn zijn gestart en de eerste participatiebijekomsten hebben plaatsgevonden. Voor de A2/N2 wordt gewerkt aan het uitwerken van kansrijke oplossingsrichtingen. Belangrijk daarbij is de vraag of een tracé voor de Brainportlijn over de A2/N2 zal gaan lopen. De bestuurlijke kerngroep over deze verkenningen voert daar in februari het gesprek over. De planning is om in het jaar 2027 een voorkeursalternatief vast te stellen en de verkenning af te ronden. Over de voortgang zal uw Kamer op de reguliere momenten worden geïnformeerd.

De laatste, voorzitter. Mevrouw Boelsma vraagt: «Ten aanzien van het knooppunt Zoomland bij Bergen op Zoom is het op dit moment helaas niet mogelijk om een studie te doen naar dat traject. Zijn er inmiddels wel mogelijkheden hiervoor?» Op dit moment zijn er geen budget, personele capaciteit en stikstofruimte beschikbaar om de capaciteit van knooppunt Zoomland uit te breiden. Ik acht het daarom op dit moment niet opportuun om een onderzoek te doen naar knooppunt Zoomland. Ja, het is een beetje een jammerlijke afdronk als laatste, maar we doen ook heel veel dingen wel, mevrouw Boelsma.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dat leidt niet tot interrupties van de leden. Dan zou ik graag het woord willen geven aan de Staatssecretaris voor zijn laatste blokje. Doet u wat u allemaal nog te melden heeft in dit blokje, alstublieft.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb nog een blokje overig.

De voorzitter:

Daar mag u gelijk mee doorgaan.

Staatssecretaris Aartsen:

Gaat u nou de regio Zuid in het blokje overig ...

De voorzitter:

Nee, hoor. Ik laat u eerst even het blokje Zuid doen en daar doet u dan overig gelijk achteraan. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld over de bereikbaarheid van de Brainportregio. Het is belangrijk om te melden dat de Brainportregio Eindhoven economisch gezien een belangrijke factor voor Nederland is en dat daarom de infrastructuur daar dient te worden aangepast. Samen met de Minister werken we dan ook aan een doorstart van de planuitwerking A58 Eindhoven–Tilburg en de verkenning A2/N2. We willen het station Eindhoven Centraal aanpakken en ook aanvullende

mobiliteitsmaatregelen nemen zoals bus-op-vluchtstrook en een werkgeversaanpak.

Ten aanzien van de spoorknoop Eindhoven kreeg ik de vraag waarom die niet integraal kan worden opgepakt. Ook hier is het antwoord weer financieel. We begrijpen de wens om het integraal aan te pakken, maar extra geld gaat uiteindelijk ten koste van investeringen elders. We hebben op dit moment besloten vooral extra budget te gebruiken voor de eerste stap en dus niet voor de derde stap qua uitbreiding. We hebben echt gekeken wat nu strikt noodzakelijk is. Dat is de eerste stap. Uit financiële overwegingen kunnen we die andere stap op dit moment niet zetten. Er is gevraagd naar de verbinding Eindhoven–Düsseldorf. We werken met de regio en ook met Duitsland samen aan de start van de verbinding Eindhoven–Düsseldorf, eind 2026. We hopen dat de investeringen hiervoor gereed zijn in 2026. Voor Venlo zijn de maatregelen voorzien in 2030 en we onderzoeken momenteel welke tijdelijke maatregelen we rondom Venlo kunnen nemen om die internationale trein sneller te laten rijden.

Dan de vraag over Weert–Hamont, voorzitter. Dit is een langgekoesterde wens. Aan het begin van de vergadering zei ik al – en ik heb dit vaker benoemd – dat we ook echt willen kijken naar nationale projecten binnen de nationale MIRT-strategie. We willen kijken hoe je economisch gezien de boel kan versterken. Dit is daarin wel een heel bijzondere, omdat wij op dit moment bezig zijn met onderzoek naar wat je kunt met de verbinding tussen Brainport en Brussel. Dat is zo'n economisch traject. De Brainport-regio is economisch gezien van enorm belang voor ons land, maar als je met het openbaar vervoer naar Brussel zou willen vanaf Brainport, ben je met de trein vaak drieënhalve uur onderweg en moet je drie of vier keer overstappen. Het liefst heb je daar natuurlijk een rechtstreekse verbinding. Op dit moment zijn we aan het onderzoeken hoe je dat kunt combineren met Weert–Hamont. Ik spreek daar binnenkort ook over met mijn Belgische collega, om te kijken of er een rechtstreekse verbinding tussen Brainport en Brussel mogelijk is via de verbinding Weert–Hamont. Dan zou je dus de Brainport-Brussellijn krijgen. Dat is een van die nationale projecten die we in het kader van de strategische hervormingen van het MIRT op dit moment aan het onderzoeken zijn. Daarmee beantwoord ik ook gelijk de vraag van de heer De Hoop over hoe ik mijn verleden als voorzitter van de Nederland-Belgiëcommissie hier in het parlement vorm aan probeer te geven: door te kijken of we dit nog op de rails kunnen zetten, om maar met een metafoor te spreken.

Over de spoorbrug bij Maastricht lopen op dit moment nog gesprekken. Dat besluit is in het verleden genomen, niet omdat we het leuk vinden om spoorbruggen af te breken of spoorrails op te doeken, maar omdat de brug op dit moment een nautisch knelpunt vormt. Er is daar op dit moment een probleem met de bevaarbaarheid. Tegelijkertijd zien we dat de rails daar al lange tijd buiten gebruik zijn en er op dit moment ook nul initiatief is om daar tot een spoorverbinding te komen. Dan is de vraag wat je daarmee doet wel gerechtvaardigd. Laat je dat nautische knelpunt bestaan met de illusie dat daar ooit nog een trein gaat rijden, zonder dat daar concrete plannen voor liggen? Dat is nu het vraagstuk. In het verleden hebben we gezegd dat we die brug gingen slopen. Je ziet dat daar nu wat bezwaren, belemmeringen en emoties over vrijkomen. Dat wordt op dit moment gewogen met de internetconsultatie. Ook hier spreken we binnenkort over met de Belgen en met Limburg om te kijken welk besluit we moeten nemen. Het is een lastige situatie, maar ik wijs heel bewust op de situatie op het gebied van de nautische veiligheid die zich daar op dit moment voordoet.

Dan de nog niet uitgevoerde toezegging van mijn voorganger, Staatssecretaris Jansen, om met de regio in gesprek te gaan over de trillingsoverlast. De uitvoering van het werk aan het project PHS Meteren-Boxtel, waar op dit moment de spoorbruggen liggen, is gestart. ProRail treft op

deze corridor de wettelijk verplichte maatregelen tegen geluid en trillingen en daarbovenop is er zo'n 15 miljoen euro ingezet voor bovenwettelijke maatregelen, onder andere tegen geluid. IenW doet met de regionale partners veel aan hinderbeperking, al begrijp ik ook dat daarmee niet alle overlast en hinder bij omwonenden kunnen worden weggenomen. Dit hebben we overigens in het contact met de regio hierover wel uitgelegd. Het aanbod van mijn voorganger voor een gesprek hierover met de regio staat dan ook nog steeds.

Dan het station Acht, Eindhoven. Er werd gevraagd of er bestuurlijk commitment is vanuit de regio en vanuit ons. Het antwoord daarop is: ja, dat commitment ligt er. Het is nu natuurlijk alleen de vraag hoe je dat op een goede manier vormgeeft. Daarom zijn wij aan de slag met een integrale gebiedsvisie Eindhoven-Noordwest, Best, Veldhoven. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Volgens mij heeft u nog een blokje, maar dit gaat de goeie kant op; hier ben ik blij mee!

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb inderdaad nog een blokje over, voorzitter. Maar dit was in ieder geval Zuid.

De voorzitter:

Gaat u door.

Staatssecretaris Aartsen:

Het kopje overig, voorzitter.

De uitfasering van dieseltreinen. Ja, we zetten flinke stappen in de verduurzaming van het spoor. Dat doen we mede met het geld uit het Klimaatfonds. Zo hebben we een bestuursovereenkomst getekend voor de elektrificatie Almelo-Mariënborg. We kijken op dit moment welke vervolgstappen er nodig zijn. Daar komt allereerst de techniekstap bij kijken. Het gaat dan onder andere om de lijnen Leeuwarden–Meppel en Groningen–Meppel. Ook hier wijs ik erop dat deze ambitie op dit moment financieel niet gedekt is. Als je dit dus uiteindelijk wil gaan doen, zul je daar ook een behoorlijke hoeveelheid geld voor moeten uittrekken.

Dan de kosten van het hsl-herstel. We werken op dit moment nog aan een totale kostenraming. We hebben van ProRail nog geen formele raming gekregen. Die hopen we op korte termijn te krijgen. Op dit moment onderzoeken we ook de aansprakelijkheid verder. Vooruitlopend daarop heb ik al een brief gestuurd om partijen in gebreke te stellen en aansprakelijkheid te claimen.

Hoe zit het met de veiligheid van het openbaar vervoer, zeker in gemeentes met een azc? Dat was een vraag van de heer Jansen. Ik heb het al vaker gezegd: voor mij is de veiligheid in het openbaar vervoer een enorm belangrijk speerpunt. Vandaar ook dat ik heb besloten om daar extra geld voor uit te trekken, onder andere ook geld voor het beveiligen van het station Maarheeze – ik kon even niet op die naam komen – om daar extra beveiliging mogelijk te maken. Samen met de Minister van AenM zetten we ook flinke stappen om het openbaar vervoer veiliger te maken. De Minister en ik hebben onder andere besloten tot bredere toegangverlening tot het vreemdelingenregister, zodat er makkelijker en sneller boetes kunnen worden uitgedeeld.

De heer Van Asten vroeg mij nog of woningbouw voorloopt op de komst van een HOV Groningen–Drenthe en naar de uitspraak «de eerste paal is een haltepaal». Uit de ingediende voorstellen voor de woningbouw en de mobiliteit blijkt dat de meeste gemeenten bereikbaarheid en vooral openbaar vervoer als een goede randvoorwaarde zien voor woningbouw. Dit is ook terug te zien in de toekenningen. Er zijn veel... Bijna 52% van de

voorstellen in het kader van de WoMo-gelden is openbaar vervoer geweest.

De vragen over de Oude Lijn en de Lelylijn heb ik al beantwoord, dus dit was het kopje varia, voorzitter.

De voorzitter:

Hartstikke fijn. Kijk eens hoe snel het dan gaat, hè! Dan gaan we even kijken of het kopje Zuid of het kopje overig/varia van de Staatssecretaris nog tot interrupties leidt. Ik zie dat dat niet het geval is. Dan zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording van de kant van het kabinet, de Minister en de Staatssecretaris. Ik schors voor vijf minuten. Dan gaan wij door naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. Vijf minuten, dus niet allemaal weglopen. Blijf in de buurt!

De vergadering wordt van 16.08 uur tot 16.14 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, ik wil het debat hervatten. We zijn toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de Kamer in dit notaoverleg MIRT. We hebben hier een lijstje met de spreektijden per Kamerlid die nog openstaan. Ik zou willen voorstellen om elk lid gewoon het woord te geven, vermoedelijk voor moties of om de laatste vragen te stellen. Als het nodig is, zal ik korte vragen aan elkaar toestaan. Laten we kijken of we de tweede termijn snel kunnen doen met elkaar, zodat we straks nog even kunnen schorsen en dit debat voor de dinerpauze kunnen afronden. Ik kijk naar de heer De Hoop om te zien of hij er klaar voor is.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat ben je natuurlijk nooit helemaal, maar ik zal mijn best doen, voorzitter. Ik ga eerst mijn moties voorlezen en daarna zal ik nog iets anders zeggen. Ik begin met de Gerrit Krolbrug. Ik ben heel blij met de beweging die de Minister de afgelopen week heeft gemaakt om het gesprek met de regio aan te gaan. Daarom heb ik met een aantal leden een motie opgesteld om de Minister daar verder toe te bewegen. Hopelijk leidt dat tot een uitkomst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Gerrit Krolbrug in Groningen al in 2021 is aangevaren, maar de vervanging nog een aantal jaar op zich laat wachten;

constaterende dat 16.000 fietsers per dag gebruikmaken van de brug en de bereikbaarheid voor veel Groningers onder druk komt te staan;

overwegende dat er sinds 2000 alleen al in Groningen maar liefst 36 bruggen zijn aangevaren;

verzoekt het kabinet samen met de lokale overheden te komen tot een tijdelijke oplossing die recht doet aan de impact die het ontbreken van een oeververbinding voor fietsers heeft op de stad Groningen;

verzoekt het kabinet tevens om hierbij een tijdelijke brug of desnoods een pontje te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Stoffer en Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 20 (36 800-A).

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

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rijksoverheid voor de instandhouding en voor MIRT-projecten in beginsel indexeert volgens IBOI-systematiek, maar dat dit onder de indexatie ligt van de daadwerkelijke kosten volgens de GWW-index die ProRail hanteert en dat het kabinet besloten heeft om ook op de IBOI-indexering te bezuinigen;

constaterende dat er door het niet adequaat indexeren een structureel tekort ontstaat van circa 150 miljoen euro per jaar tot 2040 en dat op langere termijn de onderhoudskosten hierdoor juist hoger zullen zijn;

verzoekt de regering om in afstemming met ProRail in gesprek te gaan over de toekomstige indexering en de risico's van niet-adequate indexering in kaart te brengen, en de Kamer hierover voor de behandeling van de Voorjaarsnota te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Goudzwaard en Stoffer.

Zij krijgt nr. 21 (36 800-A).

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

Dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ov-knoop Brainport Eindhoven van cruciaal belang is voor de economische ontwikkeling en de woningbouw in de regio Eindhoven en breder in de regio Zuidoost-Nederland;

overwegende dat de ov-knoop Brainport Eindhoven van groot belang is voor het verbeteren van de internationale spoorverbinding tussen Eindhoven en het Duitse Ruhrgebied;

verzoekt de regering om op korte termijn met de regio Eindhoven in gesprek te gaan over de vervolgstappen en financiering, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Stoffer, Goudzwaard en Grinwis.

Zij krijgt nr. 22 (36 800-A).

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

Dan heb ik nog even, dus ik wil een aantal zaken nog langslopen.

Allereerst de noordelijke lijnen. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat de lijnen Groningen–Meppel en Leeuwarden–Meppel geëlektrificeerd zouden worden, maar het waren toch echt andere lijnen. Het gaat namelijk om de lijn Harlingen–Sneek–Stavoren en de lijn Groningen–Leeuwarden, als ik het goed zeg, of Groningen naar ... Er was in ieder geval verwarring over de lijnen die de Staatssecretaris noemde. Alleen dat al is reden om daar nog een keer de aandacht op te vestigen. Een andere reden is dat er 8,5 miljoen liter diesel per jaar wordt gebruikt door die treinen. Dat betekent dat er 11,6 miljoen kilo CO₂ en 267.000 kilo stikstof wordt uitgestoten. We moeten voor 2035 voldoen aan nul emissie, ook op het spoor, dus dat vergt volgens mij nog extra inzet.

Ik ben geschrokken van de 500 miljoen extra, weer, bij Amelisweerd; dat is nog heel wat extra op het budget. Dat is nóg een reden om dat te heroverwegen.

Ten aanzien van Terschelling ben ik heel blij dat de Minister de handschoen oppakt om op korte termijn met de regio te kijken wat we kunnen doen om die verbinding in stand te houden, zowel voor goederen als voor alle mensen die naar het eiland willen, ook deze zomer weer.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van der Plas namens de BBB-fractie. U heeft drie minuten.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. Afgelopen voorjaar, bij de Voorjaarsnota, is de N50 er eigenlijk net buiten gevallen om te kijken naar financiering. We hebben heel veel voor de regio's geregeld. Het spijt mij echt nog steeds heel zeer, zeg ik nu tegen de vertegenwoordigers van de gemeente Kampen die hier zitten en tegen de burgemeester en de inwoners, dat de N50 er net afviel. Maar ik heb direct, ook tegen de burgemeester, gezegd dat ik er bij de eerste de beste gelegenheid voor ga proberen te zorgen dat de N50 wel aangepakt kan worden. Die belofte wil ik graag vandaag met een motie inlossen. Ik hoop dat de Minister die motie oordeel Kamer kan geven, want het is dringend nodig dat de N50 wordt aangepakt. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor de A27 tussen Zeewolde en Eemnes bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over een MIRT-verkenning waarvoor 200 miljoen euro klaarstaat;

overwegende dat de N50 een zeer onveilige weg is met veel ongelukken, en dat een fysieke rijbaanscheiding noodzakelijk is om meer ongelukken te voorkomen;

overwegende dat voor de start van een MIRT-verkenning het grootste deel van de benodigde middelen al beschikbaar moet zijn en dit voor de A27 inmiddels het geval is;

overwegende dat dit de mogelijkheid geeft om binnen het gereserveerde bedrag van 200 miljoen euro ook ruimte te maken voor het verbeteren van de veiligheid op de N50;

verzoekt de regering te kijken of binnen dit bedrag voor de MIRT-verkenning A27 Zeewolde–Eemnes 150 miljoen euro kan worden gereserveerd voor de verkenning, en 40 miljoen euro kan worden ingezet voor een fysieke rijbaanscheiding op de N50 tussen Kampen en Ramspol, en de Kamer hierover tijdig te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Plas en Stoffer. Zij krijgt nr. 23 (36 800-A).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Mag ik nog één motie voorlezen?

De **voorzitter**:

Er is hier eerst nog een vraag over van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Deze motie klinkt volgens mij als een creatieve oplossing. Als ik mevrouw Van der Plas goed begrijp, zit het als volgt. Er is voor de aanpak van de A27 200 miljoen nodig. 75% daarvan is 150 miljoen. Als je nu de boel financieel voor 75% en niet voor 100% dekt, kan je dus 40 miljoen vrijspelen. Is dat de redenering?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Oké. Nou, dat is creatief. Steun.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, u heeft nog een minuut.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Het is heel fijn om te horen dat hier vanuit de Kamer steun voor is. Ik heb nog één laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat volledige aanleg van de Lelylijn in één keer financieel onhaalbaar en voor wat betreft de besluitvorming complex is;

overwegende dat een gefaseerde aanleg een realistische manier is om daadwerkelijk van start te gaan;

overwegende dat het traject Groningen–Drachten een logisch, overzichtelijk en uitvoerbaar eerste deel vormt;

verzoekt de regering de gefaseerde aanleg van de Lelylijn als serieuze optie uit te werken met het traject Groningen–Drachten als eerste fase;

verzoekt de regering uiterlijk vóór de zomer van 2026 de Kamer te informeren over de benodigde stappen om dit traject planologisch en financieel startklaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.
Zij krijgt nr. 24 (36 800-A).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dan wil ik mij alleen nog excuseren. Het is niet heel erg chic, maar we zijn een kleine fractie en hebben vandaag grote debatten. Ik moet nu weer terug naar het Mediadebat, dus ik ga weg. Mijn beleidsmedewerker kijkt vanzelfsprekend mee. Ik groet u allemaal en ik wens u een veilige thuiskomst.

De voorzitter:

Ja hoor, alle begrip. Dank u wel. Meneer Stoffer, u heeft welgeteld twee minuten.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat moet goedkomen. Ik heb namelijk ook twee moties. Maar ik zal eerst de Minister en Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording. We hadden natuurlijk veel meer gewild dan de 70 miljard die de Staatssecretaris aankondigde enzovoorts, maar wie weet wat we met moties nog allemaal loskrijgen. We gaan het zien. Dank voor de beantwoording. Ik snap heel goed in welk spectrum we zitten. De eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat budget is gereserveerd voor het project Rail Ghent Terneuzen, maar dat een startbeslissing uitblijft;

verzoekt de regering in afstemming met de Vlaamse regering zo snel mogelijk, liefst binnen een maand, een startbeslissing te nemen voor het project Rail Ghent Terneuzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Grinwis, De Hoop en Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 25 (36 800-A).

De heer **Stoffer** (SGP):

De tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de komst van station Dordrecht Leerpark bijdraagt aan de noodzakelijke vermindering van de verkeersdruk op de A15, waar de beoogde verbreding is gepauzeerd;

overwegende dat budget is gereserveerd voor realisatie van het station Dordrecht Leerpark;

van mening dat de procedure voor realisatie van station Dordrecht Leerpark niet onnodig afhankelijk gemaakt moet worden van andere projecten binnen het MIRT-project Oude Lijn en onnodige vertraging voorkomen moet worden;

verzoekt de regering op korte termijn te starten met de procedure voor daadwerkelijke realisatie van station Dordrecht Leerpark,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Grinwis, De Hoop en Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 26 (36 800-A).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ruim binnen de tijd. Qua snelheid is dit een soort van tweeminutendebat, zou ik willen zeggen, binnen een commissiedebat. Netjes.

We gaan door naar de heer Van Asten namens D66. U heeft nog vijftien minuten, dus ik verwacht heel veel vuurwerk.

De heer **Van Asten** (D66):

Gaat u er even voor zitten, voorzitter. Nee, ik zal die spreektijd waarschijnlijk niet helemaal nodig hebben.

Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor hun antwoorden. Respect voor de rondjes Nederland die op hoog tempo moesten worden gemaakt, met alle wegnummers die voorbijkwamen, de kanalen en de rivieren des lands; daar kwam toch weer even de topo van de lagere school voorbij. Het laat zien dat we een enorme waslijst aan projecten hebben in dit land en dat eigenlijk het gros van die projecten nu een beetje in de problemen begint te komen, vanwege stikstof, vanwege budgetten die ontoereikend zijn of vanwege een fasering die ontoereikend is. Dat vraagt natuurlijk eigenlijk om een groot debat over de manier waarop wij dit soort projecten aanvliegen.

Nu beginnen we overal in het land gesprekken en gaan dan naar die 75% toe om te kijken of we echt een verkenning kunnen starten, maar daar begint vaak het ongemak: vaak is het namelijk niet te realiseren en dat komt soms ook door ons als Kamer. Als we eindelijk het geld hebben voor een bepaald project, zul je net zien dat er een motie wordt ingediend om toch weer een stapje terug te gaan doen naar die 75%, zodat we iets anders kunnen financieren met dat geld. Dat zegt niets over het andere project, maar eigenlijk zetten we daarmee alweer een hypotheek op de toekomst. Dat moet echt anders en daar moeten we wat uitgebreider de tijd voor nemen dan in dit debat mogelijk is, want dat lukt ook mij niet in mijn vijftien minuten spreektijd. Maar dat gesprek moet wel gevoerd worden, want anders gaan we alleen nog chagrijniger naar elkaar zitten kijken en gebeurt er uiteindelijk niet zo veel. Dat is misschien wel heel negatief gezegd, want er gebeurt natuurlijk behoorlijk wat goeds, met alle projecten die we wel uitvoeren.

Voorzitter. Ik heb twee moties klaarliggen maar ga die nu niet indienen, want het zijn moties die zien op een verandering van het systeem. Het gaat over de twee onderwerpen die ik heb aangedragen, ten eerste de mobiliteitsmaatregelen bij de woningbouwlocaties. Ik had een discussie met de Staatssecretaris over welke mobiliteitsmix gemeentes nu gaan inzetten om ervoor te zorgen dat zij woningbouw op een goede manier kunnen realiseren en welk bedrag zij tekortkomen voor mobiliteitsmaatregelen. Die twee gaan natuurlijk wel hand in hand, want op het moment dat daar door gemeentes of door regio's keuzes in worden gemaakt die eigenlijk betekenen dat wij meer geld zouden moeten neerleggen voor die extra maatregelen, zou je toch kunnen denken dat dat beter moet.

Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen – ik hoop dat ik hem juist parafraseer – dat het een kwestie is van «en-en-en-en-en». Ik heb er vijf geteld.

Misschien waren het er vier; misschien waren het er zes. Maar ik vind in mobiliteitsland een «en-en-oplossing» al een heel groot risico. Ik heb het vaak ook in de Haagse raad meegemaakt. Dan was het «verkeer en veiligheid is belangrijk én volledige toegang voor de auto». En-en bestaat vaak niet. Daarover moeten we dus nog eens goed de degens gaan kruisen. Dat doe ik graag. Volgens mij staat er in april een strategisch debat over het MIRT gepland. Dan ga ik daarop door; wie weet zal die motie dan alsnog het levenslicht zien.

Hetzelfde geldt voor de andere motie die ik daarbij had. Die ging over «de eerste paal is een haltepaal». De Staatssecretaris gaf aan dat 52% van de aanvragen met ov te maken heeft. Dat vind ik eigenlijk nog te weinig. Het zouden er meer mogen zijn. Maar goed, dat ligt ook aan de aanvrager. Maar dat was niet zozeer het punt dat ik hier wilde maken. Het punt was dat ov-voorzieningen moeten worden aangevraagd voordat de woningbouw er is. Bij heel veel van dit soort projecten zit het ov er wel in, maar komt het er pas na afloop van het bouwproject. Ik zeg direct «hand in eigen boezem», want bij de Binckhorst hier in Den Haag ligt de trambaan er ook nog niet, terwijl de huizen wel opgeleverd worden. Dat levert problemen op en zeker ook veel ongemak bij de bewoners. Dat moeten we beter kunnen doen. Daar gaan we strategisch over doorpraten op 22 april. Vandaar dat ik deze motie dan ook nog even in de zak hou. Tot slot, voorzitter. Nogmaals dank. Ik schrik van enkele getallen die hier zijn genoemd: de 500 miljoen die we op de A7 tekortkomen, de 29 mol stikstof die op Hoevelaken staat. Het land zit vast en daar moeten we echt doorheen.

Tot allerlaatste slot de Gerrit Krolbrug. Ik ben blij dat de Minister hier inging op wat hij nog van plan is om te doen om te zorgen dat er toch een oplossing komt voor de vele, vele fietsers en wandelaars die hier dagelijks gebruik van maken.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Op 22 april is er inderdaad een debat over strategische keuzes bereikbaarheid gepland als start van de MIRT-cyclus in deze Kamer. Meneer Grinwis, twee minuutjes.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering samen met alle betrokken partijen in Nederland en België onderzoek te doen naar de kansen van de Maasspoorbrug als onderdeel van een toekomstige hernieuwde spoorverbinding Maastricht–Hasselt, de Kamer te informeren over de resultaten en zolang dit onderzoek loopt en er nog geen conclusies aan zijn verbonden, niet over te gaan tot het schrappen van deze spoorbrug uit de hoofdspoorweginfrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer, Goudzwaard en De Hoop.
Zij krijgt nr. 27 (36 800-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Motie twee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op het laatste moment noodzakelijk vervangend onderhoud en de afgesproken vernieuwing van emplacement Haarlem niet gecombineerd dreigen te worden, met als gevolg dat hierdoor op een later moment het station en de rails nogmaals intensief moeten worden verbouwd om voor de hele corridor Amsterdam–Haarlem–Den Haag te kunnen voldoen aan het in de concessie hoofdrailnet opgenomen aantal treinen per uur;

constaterende dat door een verbouwing in twee stappen de hinder voor reizigers toeneemt en de kosten ruim 50 miljoen euro hoger komen te liggen dan het geval zou zijn bij een aanpassing in één keer;

overwegende dat de gemeente Haarlem bereid is het nu ontbrekende bedrag van 62 miljoen euro zo nodig voor te financieren;

verzoekt de regering de dreigende verspilling van 50 miljoen euro te voorkomen en binnen de meerjarenbegroting de komende tijd nogmaals te zoeken naar ruimte om emplacement Haarlem in één keer toekomstbestendig te verbouwen en zo de komst van extra treinen mogelijk te maken,

en hierover voor de aanbesteding begint duidelijkheid te verschaffen aan Rijk en regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, De Hoop, Stoffer en Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 28 (36 800-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. We stemmen pas nadat het coalitieakkoord het licht heeft gezien, dus dan zal de dekking ook aan de horizon verschijnen.

Voorzitter. Ten slotte de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Drenthe, Fryslân, Groningen en Zeeland nog geen 1% van de recent door het kabinet voor woningbouw en bereikbaarheid toegewezen middelen ontvangen, en dat bijvoorbeeld de Regio Groningen–Assen slechts 0,06% van de beschikbare 2,5 miljard voor bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties tegemoet mag zien, terwijl hij voorziet in 3,2% van de landelijke woningbouwopgave;

overwegende dat er een lijst is met afgefallen projecten waar geen WoKT-middelen (Woningbouw op Korte Termijn) meer voor beschikbaar waren;

van mening dat elke regio telt en dat ook kleinere gemeenten met kleinere woningbouwopgaven in aanmerking moeten kunnen komen voor landelijke ondersteuning;

verzoekt de regering binnen de lijst met afgefallen projecten voor WoKT-middelen, zodra er weer middelen vrijvallen dan wel beschikbaar komen, voorrang te geven aan woningbouwprojecten in Drenthe, Fryslân, Groningen en Zeeland;

verzoekt de regering bij eventuele volgende investeringsrondes in woningbouw en de daartoe noodzakelijke infrastructuur regionale, dus gebundelde lokale, aanvragen mogelijk te maken, zoals dat bij de Woningbouwimpuls ook het geval is, zodat de kans groter wordt dat financiële ondersteuning van het Rijk evenwichtiger over ons land wordt gespreid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, De Hoop, Stoffer, Peter de Groot, Goudzwaard, Boelsma-Hoekstra en Van Asten.

Zij krijgt nr. 29 (36 800-A).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Tot zover, voorzitter. Ik dank ook de beide bewindspersonen voor de beantwoording in eerste termijn.

De **voorzitter**:

En uw collega's mag u ook bedanken voor een klein beetje extra tijd.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:

We weten dat u altijd lang van stof bent, maar drie moties ... Wat een lange moties!

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mijn tip is: altijd de langste motie voor het laatst bewaren.

De **voorzitter**:

Ja, want als iemand eenmaal begonnen is met lezen, is het toch moeilijk afkappen. Ik dacht: waar blijft die mooie motie toch? Gelukkig kunnen we ook een beetje plezier hebben vandaag; dat is altijd mooi. Meneer Goudzwaard, u bent aan de beurt. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank, voorzitter. Er zijn twee moties van mijn kant. De eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat georganiseerde ondermijnende criminaliteit zich in toenemende mate verplaatst van grote mainports naar kleinere zee- en binnenhavens;

constaterende dat het Rijk via het MIRT investeert in infrastructuur en logistieke voorzieningen in kleine zeehavens, maar dat veiligheids- en weerbaarheidsaspecten daarbij niet standaard expliciet worden meegewogen;

overwegende dat investeringen in haveninfrastructuur alleen toekomstbestendig zijn wanneer zij gepaard gaan met adequate aandacht voor veiligheid, weerbaarheid en de aanpak van ondermijning;

overwegende dat effectieve borging van deze aspecten vraagt om structurele afstemming tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Justitie en Veiligheid;

verzoekt het kabinet om bij MIRT-investeringen in kleine zeehavens standaard een veiligheids- en weerbaarheidstoets toe te passen, in samenhang en afstemming met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, en de uitkomsten hiervan te betrekken bij besluitvorming over deze investeringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Goudzwaard, Grinwis en Stoffer. Zij krijgt nr. 30 (36 800-A).

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dan de laatste.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Lelylijn van groot nationaal belang is voor de bereikbaarheid, de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van Noord- en Oost-Nederland;

constaterende dat in eerdere besluitvorming middelen die waren gereserveerd voor de Lelylijn zijn aangewend voor andere doelen, waardoor het vertrouwen in de continuïteit van deze reservering is geschaad;

overwegende dat het behalen van de vereiste 75% financiering vraagt om bestuurlijke zekerheid, voorspelbaarheid en langjarige financiële borging vanuit het Rijk;

overwegende dat het Mobiliteitsfonds ruimte biedt voor het aanhouden van geoormerkte reserveringen, waarbij het begrotingsrecht van de Kamer volledig van toepassing blijft;

verzoekt het kabinet de middelen voor de Lelylijn als aparte, expliciet geoormerkte reservering in het Mobiliteitsfonds op te nemen en deze niet aan te wenden voor andere doelen zonder voorafgaande expliciete instemming van de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Goudzwaard, Grinwis en De Hoop.

Zij krijgt nr. 31 (36 800-A).

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Dank u wel. Mevrouw Boelsma, gaat uw gang.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb één motie, maar ik wil eerst in het algemeen iets zeggen. Ik begon mijn betoog met de vraag of we hier niet onze eigen teleurstelling organiseren. Volgens mij hebben we het daarover gehad. Ik tel mijn zegeningen altijd, dus ik zal de positieve puntjes even uitlichten. Ik wil de Minister en de Staatssecretaris bedanken voor de beantwoording, voor de eerlijke beantwoording. Ik denk dat het eerlijke verhaal heel belangrijk is; daarmee komen we verder. We moeten elkaar wel serieus nemen. Dank dus daarvoor.

Dan de positieve zaken die ik nog even wil benadrukken voor de verslaggeving en om daar de focus op te leggen. Allereerst het feit dat wordt gekeken naar de wegingsfactoren voor de WoKT-middelen en dat deze voor een eventuele volgende tranche goed met de regio worden besproken. Ik vind het heel mooi dat dat opgepakt wordt, dus dank daarvoor.

Het tweede punt betreft de Gerrit Krolbrug en Terschelling. Ik heb heel goed geluisterd naar de Minister. Volgens mij is het zijn intentie om het te

regelen. Dat vind ik hartstikke mooi, dus daar ben ik hem dankbaar voor; ik denk dat dat ook geldt voor de gebieden die het betreft. Daarnaast heb ik ook de zorg over bruggen in het algemeen van de Minister gehoord en dat hij daarmee aan de slag gaat. Dank voor de beantwoording en voor de lichtpuntjes in een MIRT-debat waarbij we eigenlijk met z'n allen op onze handen zitten, de tribune heel erg vol is, maar we wel heel eerlijk moeten zijn dat het lastig is om iets te realiseren. Ik wil één motie indienen en lees die nu even voor. De motie gaat over de grootschalige woningbouwprojecten van steden die tussen wal en schip zijn geraakt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Alkmaar, Apeldoorn, Hengelo–Enschede en Helmond zijn aangewezen als nieuwe, grootschalige woningbouwgebieden en ze daarmee geen aanspraak meer maken op financiering vanuit de WoKT-gelden voor de infrastructurele ontsluiting van deze gebieden;

overwegende dat er voor deze vier gemeenten ook nog geen perspectief is op financiering vanuit de middelen voor de infrastructurele ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties;

overwegende dat deze vier woningbouwgebieden daarmee tussen wal en schip vallen wat betreft financiering voor de noodzakelijke infrastructurele ontsluiting;

overwegende dat de woningbouw in deze vier gebieden daardoor onnodig vertraging kan oplopen;

verzoekt de regering ervoor te zorgen dat zodra er aanvullende middelen voor mobiliteit bij grootschalige woningbouw beschikbaar worden gesteld, deze vier woningbouwgebieden als eerste in aanmerking komen voor toekenning van deze middelen, zodat de woningbouw op deze locaties niet onnodig vertraagd wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Boelsma-Hoekstra, Peter de Groot, Van Asten, Heutink, Stoffer en Grinwis. Zij krijgt nr. 32 (36 800-A).

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):
Tot zover.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. Het woord is aan de heer Jansen.

De heer **Chris Jansen** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen. Volgens mij heb ik nog een aantal minuten over, maar ik ga ze niet allemaal gebruiken. De heer Grinwis kon moeiteloos wat seconden van mij lenen, voorzitter. Net als de heer Van Asten van D66 zal ik geen moties indienen, maar mijn motivatie hiervoor is iets anders. Als we kijken naar de huidige situatie,

zien we dat dit kabinet al een tijdje op sterven na dood is. Ik ben benieuwd – «benieuwd» is misschien niet het goede woord; misschien is «huiverig» beter – naar de voorstellen van het nieuwe kabinet, met alle negatieve gevolgen voor bijvoorbeeld de automobilist, dat een kneiterlinks beleid op ons zal gaan afvuren. Ik bewaar mijn moties dus graag voor de nieuwe situatie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan vraag ik nog even aan de heer De Hoop of hij het voorzitterschap kan overnemen.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Dat zal ik doen. Dan geef ik nu het woord aan de heer Peter de Groot namens de VVD-fractie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst hartelijk aan de Minister en Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. De meeste vragen zijn beantwoord, maar ik heb toch een drietal moties voorbereid, die wat richting geven aan de uitwerking. Die gaan er niet zozeer over dat ik verwacht dat er geschoven gaat worden met geld of anderszins, maar zij betreffen alvast wat voorbereidende werkzaamheden voor de komende maanden.

De eerste gaat over woningbouw en mobiliteit. Er zijn al twee goede moties ingediend, die ik ook mede heb ingediend. Die gaan over de regio's, het Noorden en het Zuiden van het land en over de grootschalige woningbouwgebieden. Aanvullend daarop heb ik nog een motie die gaat over de middelgrote gemeenten en over een prioritering daarvan, zodat we er zicht op krijgen welke gemeentes een goed bod hebben gedaan. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat snelle woningbouw alleen gerealiseerd kan worden als de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen tijdig worden uitgevoerd;

constaterende dat bij de recente verdeling van WoKT-middelen voor mobiliteit bij woningbouw meerdere gemeenten met inhoudelijk voldoende en goed voorbereide aanvragen geen toekenning hebben gekregen vanwege budgettekort;

verzoekt de regering een lijst van gemeenten te maken met afgewezen maar inhoudelijk voldoende aanvragen voor mobiliteitsmaatregelen bij woningbouw, zoals de gemeente Tiel;

verzoekt de regering deze lijst te prioriteren naar snel te realiseren woningbouw en de Kamer hierover te informeren bij de eerstvolgende MIRT-voortgangsrapportage,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot, Grinwis, Boelsma-Hoekstra en Van Asten.
Zij krijgt nr. 33 (36 800-A).

De heer **Peter de Groot** (VVD):
De tweede motie gaat over knooppunt Hoevelaken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer eerder moties heeft aangenomen waarin knooppunt Hoevelaken is aangemerkt als prioriteit binnen de gepauzeerde MIRT-projecten;

constaterende dat in vervolg hierop is verzocht om een gefaseerde aanpak, inclusief het inrichten van een projectteam en afspraken met de regio;

overwegende dat knooppunt Hoevelaken van cruciaal belang is voor de doorstroming op de A1 en de A28, en voor de bereikbaarheid van Oost-Nederland;

verzoekt de regering uiterlijk bij de volgende MIRT-brief een gefaseerde aanpak uit te werken en concreet inzicht te geven in de planning, fasering en besluitmomenten voor knooppunt Hoevelaken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot en Stoffer.
Zij krijgt nr. 34 (36 800-A).

De heer **Peter de Groot** (VVD):
De derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat infrastructuur een essentiële randvoorwaarde vormt voor nationale weerbaarheid en militaire inzetbaarheid en wegen, bruggen en oeververbindingen cruciaal zijn voor de verplaatsing van militair materieel, personeel en strategische voorraden;

constaterende dat in de regio Flevoland sprake is van de ontwikkeling van grootschalige defensievoorzieningen met een aanzienlijke mobiliteit-simpact;

overwegende dat de oeververbinding bij de sluis van Nijkerk (de Nijkerkerbrug) een cruciale schakel vormt in de verbinding tussen Gelderland en Flevoland en deze verbinding niet alleen economisch en

regionaal van belang is, maar ook strategisch in het kader van nationale veiligheid en militaire mobiliteit;

verzoekt de regering de oeververbinding bij de sluis van Nijkerk als strategische infrastructuur aan te merken en samen met de regio en het Ministerie van Defensie te bezien welke investeringen noodzakelijk zijn om deze verbinding toekomstbestendig en robuust te maken, en de Kamer hier dan over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.
Zij krijgt nr. 35 (36 800-A).

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage, meneer De Groot, namens de VVD-fractie.
Dan draag ik het voorzitterschap weer aan u over.

Voorzitter: Peter de Groot

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik denk dat we alle leden in de tweede termijn van de kant van de Kamer hebben gehoord. Ik kijk even naar de Minister om te weten hoeveel tijd er nodig is voor de schorsing voor het voorbereiden van de appreciatie van de moties.

Minister Tieman:

Tien minuten. Ik heb ook nog twee zaken waar ik nog heel even op kan terugkomen, waar ik net geen antwoord op had.

De voorzitter:

Ja, dat mag in de tweede termijn, zo meteen. Ik stel voor dat we dan schorsen tot 16.55 uur. Ik schors de vergadering tot 16.55 uur.

De vergadering wordt van 16.42 uur tot 16.57 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, ik heropen dit notaoverleg MIRT. We zijn toe aan de tweede termijn...

Minister Tieman:

Voorzitter, dank u wel. Ik zou nog kort terugkomen op de vraag van de heer Grinwis over de Westerscheldetunnel: wat is er nog te doen aan de afsluiting van vier maanden van de Oostbuis richting Borsele? Volgend jaar – in 2027 leven we dan – vinden de herstelwerkzaamheden plaats van de betonschade in de Oostbuis. Tijdens de herstelwerkzaamheden aan de Oostbuis is alleen de Westbuis beschikbaar voor verkeer. Hoe de hinder tijdens deze vier maanden beperkt kan worden, is momenteel nog in onderzoek. De Westerscheldetunnel is een belangrijke verkeersader, die Zeeuws-Vlaanderen met de rest van de provincie Zeeland en Nederland verbindt. De tunnel heeft daarbij een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van het gebied. Om Zeeland zo optimaal mogelijk bereikbaar te houden en de hinder zo veel mogelijk te beperken, worden de werkzaamheden in de Westerscheldetunnel afgestemd op de door Rijkswaterstaat uit te voeren werkzaamheden, zoals die aan de Vlaketunnel. De impact op

de beschikbaarheid van de tunnel en daarmee de bereikbaarheid van het gebied is voor de N.V. Westerscheldetunnel een belangrijk aandachtspunt. Dan nog de vraag van de heer Grinwis over de gepauzeerde projecten van minder dan 1 mol. Ik zat er eigenlijk net naast, want van de gepauzeerde projecten hebben alleen de A6 Almere–Lelystad en de Van Brienenoord-corridor een stikstofbijdrage onder de 1 mol. Als we die uitspraak hebben, zouden deze twee er dus vrij snel overheen kunnen gaan. Tot zover, voorzitter. Dan kan ik nu overgaan tot de appreciatie van de moties. Ik begin bij de motie op stuk nr. 20, over de Gerrit Krolbrug. Met dien verstande dat ik echt nog op zoek moet naar de financiële middelen, die ik dus niet heb, kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 20 krijgt oordeel Kamer.

Minister Tieman:

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 23, over de N50. Die is creatief. We hebben hier eerder over gesproken, net voor de zomer, en dit had toen ook de steun van mevrouw Veltman. Oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 23 krijgt oordeel Kamer. Er is een vraag van de heer Van Asten.

De heer Van Asten (D66):

Ik ging hier in mijn bijdrage zonet ook op in. Niks ten nadele van de N50, die natuurlijk moet worden aangepakt, maar nu wordt er wel geld uit het A27-budget gehaald. Betekent dit dus gewoon dat we dat traject dan niet kunnen doen? Is dat hierbij dan tot nader order uitgesteld of uitgesloten? Die 40 miljoen is namelijk ook niet op een andere manier te halen. Daar hebben we namelijk de hele dag het debat over: er is geen geld. Er is nu dus ook geen geld meer om dit project uit te voeren.

Minister Tieman:

Met dit geld was het project sowieso niet uitgevoerd, want er is nog veel meer nodig. Die verkenning loopt dus. Je moet daar dan op den duur wel weer andere middelen bij suppleren, maar dan zouden we hier nu een beweging op kunnen maken. Die verkenning loopt. Dat geld moet er op een gegeven moment wel bijgeplust worden, maar er gaat nu niks de ijskast in. Er loopt een verkenning.

De heer Van Asten (D66):

Nog één verduidelijkende vraag. Zijn er dan nog meer van die projecten waar we eigenlijk vrijelijk geld uit kunnen halen omdat ze toch niet worden uitgevoerd omdat er nog behoorlijk wat geld te halen is? Zo ja, dan hebben we hier namelijk nog wat moties liggen die we daarmee gelijk kunnen dekken.

De voorzitter:

Nou, er liggen hier natuurlijk geen andere moties, behalve de moties die ingediend zijn.

Minister Tieman:

Dit was ook echt de afweging van de verkeersveiligheid voor die N-weg, waar we al een hele lange tijd over spreken. Wat ik destijds van de BBB en van de VVD vernam bij dat overleg, is dat de verbinding opeens vrij ver naar voren kwam. Vandaar deze creatieve oplossing. Maar we gaan gewoon door met de verkenning. Daar zal wellicht volgende maand alweer een oplossing voor zijn; wie weet?

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Een kleine verduidelijkende vraag. Ik heb zelf nog gevraagd naar de rijbaanscheiding. Toen noemde u ook al een bedrag dat ervoor beschikbaar was. Of heb ik u verkeerd gehoord? Ik zit even te zoeken. Is dit een aanvulling? U had het over 29 miljoen, maar ik weet niet of dat ... Mijn vraag is dus eigenlijk: wat is er nodig, is dit een plus daarop? Was er dan 69 miljoen nodig?

Minister **Tieman**:

21 miljoen is beschikbaar en daar komt dit bovenop.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Wat is er dan precies nodig?

Minister **Tieman**:

Een rijbaanscheiding en een constructie tussen de banen.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik bedoel het bedrag eigenlijk.

Minister **Tieman**:

Als er te veel is, zouden we dat weer terug kunnen stoppen, maar 40 miljoen lijkt ruim voldoende. Maar dat kunnen we dan ook weer terugbrengen, hè. Het is niet zo dat we dat helemaal alloceren op dat onderwerp.

De **voorzitter**:

Mevrouw Boelsma, ik zie u heel verward kijken. Misschien heeft u nog een vraag.

Mevrouw **Boelsma-Hoekstra** (CDA):

Ik ben zelf een beetje van de duidelijkheid; u ook, Minister, heb ik in de eerste termijn gehoord. Wat is er echt nodig, zodat we ook weten wat er opgeplust moet worden op die 21 miljoen? Want dan weten we het bedrag en kunnen we daar gericht naar kijken.

De **voorzitter**:

Wellicht kan de Minister met een brief hierover komen voor de stemmingen.

Minister **Tieman**:

Ja, laten we dat doen. Ik kom met een brief voor de stemmingen. Dat lijkt me uitstekend. Ik geef u nu hier mee dat ik doorkrijg dat het circa 40 miljoen is.

De **voorzitter**:

Dan noteren we dat in ieder geval. Vervolgt u de appreciaties alstublieft.

Minister **Tieman**:

De motie op stuk nr. 30 van Goudzwaard, Grinwis en Stoffer: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 30 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Tieman**:

De motie op stuk nr. 34 van de heren De Groot en Stoffer. Als ik de motie zo mag lezen dat het voor het einde van het jaar is, dan kan ik de motie

oordeel Kamer geven. Het kwam nu net iets te vroeg. Ik heb tot het einde van het jaar nodig. Als ik de motie zo mag lezen, dan geef ik 'm oordeel Kamer.

De voorzitter:

Dit gaat over de motie op stuk nr. 34, hè?

Minister Tieman:

Ja, correct.

Dan de motie op stuk nr. 35, ten aanzien van de Nijkerkersluis, de brug en het munitiedepot. Het is niet onze brug, ik heb ook het geld niet en Defensie gaat erover, maar wij gaan in ieder geval in overleg met Defensie. Met die opmerkingen die ik net heb gemaakt, kan ik 'm oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 35: oordeel Kamer.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik heb nog een vraag over de motie op stuk nr. 34. Als de motie wordt aangenomen, betekent dit dan dat de Minister of zijn opvolger ook inzicht geeft in wat de consequenties zijn en of het nodig is om de 29 mol-opgave op te lossen? Dat staat niet met nadruk genoemd in de motie, maar ik neem aan dat dit er wel bij hoort.

Minister Tieman:

Ja. We zullen op dat moment meenemen wat we weten. We gaan dat traject nu ook verder in. We nemen dat dan mee.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik ga er voor het gemak even van uit dat de andere moties allemaal door de Staatssecretaris worden geapprecieerd. Dat is niet zo'n hele gekke aanname, denk ik. Ik kijk nog even één keer naar de Minister of al het werk gedaan is door hem. Ja? Dank u wel daarvoor. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Een paar dingen nog vooraf. Voor de heer De Hoop moet ik inderdaad een correctie toepassen op de geëlektrificeerde lijnen, want in Noord-Nederland betreft het alle lijnen, behalve inderdaad Leeuwarden–Meppel en Groningen–Meppel. «Behalve» is een belangrijk tussengevoegd woordje, waar je soms overheen kan lezen in een zin. Behalve die lijnen moeten dus inderdaad alle lijnen in Noord-Nederland worden geëlektrificeerd.

Voorzitter. Voor de rest dank ik de heer Van Asten voor de goede analyse over de MIRT-systematiek. Ik heb het idee dat hij het heel mooi samenvatte, ook als het gaat om het gevoel van mevrouw Boelsma over zelfgecreëerde teleurstellingen bij alle projecten die we hebben staan in het projectenboek. Soms is er een beetje geld om iets in leven te houden, maar je moet ook eerlijk en realistisch zijn over de vraag of iets de eindstreep gaat halen zonder politieke keuzes, gelet op het bestaande budget. Ik vond dat de heer Van Asten dat mooi samenvatte. Dat biedt volgens mij ook goede hoop voor het onderzoek dat we nu doorzetten naar de hervorming van de MIRT-systematiek. Ik kijk in ieder geval uit naar de strategische discussie in april. Ik denk echt dat het belangrijk is om en-en-en-en-en te hebben als het gaat om zowel met het openbaar vervoer als met de auto kunnen rijden in ons land.

Voorzitter. Dan de moties. De motie op stuk nr. 21 gaat over indexatie. Dat is een verzoek van de Kamer, dus dat gaan we netjes uitvoeren.

De motie op stuk nr. 22 gaat over de spoorknoop. Die motie moet ik ontraden. We zijn namelijk al in gesprek geweest met de regio Eindhoven over de vervolgstappen. Dat is allemaal al bekend. Het enige wat hier nog ontbreekt, is geld om het te doen. Dus ja, deze motie kan ik vrij snel uitvoeren, want we hebben dat overleg al gehad. Hier ontbreekt simpelweg geld. Ik moet die motie dus ontraden.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 22: ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 24. Er ontbreekt 4 miljard euro voor de dekking van deze stap.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 24: ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 25 kan ik wel oordeel Kamer geven, als ik de ruimte krijg van de heer Stoffer om het niet binnen een maand te doen, want we kunnen niet toveren. Als het binnen vier tot zes maanden mag, dan hoop ik op zijn coulance en kunnen we die stap zeker zetten, want het is absoluut onze ambitie om die startbeslissing te kunnen nemen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Stoffer knikt. Daar zijn geen woorden voor nodig.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Mijn dank is groot. Dan kunnen we de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 25: oordeel Kamer. Dan de motie op stuk nr. 26.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 26 moet ik helaas wel ontraden. Om te kunnen starten met de daadwerkelijke realisatie is 100% financiering nodig. Er ontbreekt op dit moment nog 25 miljoen euro.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 26: ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 27 vind ik een heel ingewikkelde, omdat hier ook echt serieus iets speelt ten aanzien van de nautische veiligheid. Ik zou deze motie graag als oordeel «ontijdig» willen geven, of eigenlijk het verzoek willen doen om die aan te houden. Laat mij dan nog even een brief sturen, ook in overleg met de Minister, over wat er ten aanzien van die brug speelt als het gaat om de nautische veiligheid en de doorvaarroute. Als je dit doet, breng je de andere kant weer in de problemen. Laat ons dat heel even netjes op papier zetten en dan komen we daar nog even op terug. Het verzoek is dus om de motie aan te houden of ontijdig te laten zijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat wil ik op zich wel doen, maar stel dat de brug onderdeel zal blijven van het ov-gebeuren, dan is die natuurlijk ook iets op te hogen. Er zijn daar nog meer bruggen, die volgens mij nog meer problemen voor de nautische veiligheid opleveren. Het is dus geen exclusief argument voor

deze brug. Dat wil ik wel terugzeggen. Maar oké, ik ben de beroerdste niet, dus ik houd de motie bij dezen aan. Wil de Staatssecretaris dan ook wel in ogenschouw nemen dat deze brug dus niet geïsoleerd als een enorm probleem zou moeten worden neergezet? Want andere bruggen kunnen misschien nog wel grotere problemen opleveren.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal zorgen voor een uitgebreide brief waarin al deze aspecten worden meegenomen.

De **voorzitter**:

U heeft een toezegging gekregen en houdt de motie aan totdat de brief er ligt.

Op verzoek van de heer Grinwis stel ik voor zijn motie (36 800-A, nr. 27) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan de motie op stuk nr. 28, voorzitter. Ik wil niet flauw doen, maar zou bijna zeggen: ik mis de dekking van deze motie. Ik moet deze motie namelijk ontraden omdat er op dit moment geen geld beschikbaar is om dit te doen. Als de motie wordt aangenomen, kom ik een beetje... Mevrouw Boelsma zei het heel mooi: zijn we hier niet zelf teleurstellingen aan het creëren? Dat is met deze motie toch wel een beetje het geval. Als de motie wordt aangenomen, heb ik zo meteen twee keuzes. Als ik de motie naast me neerleg, is iedereen blij met de Kamer en boos op het kabinet. Volgens mij is dat ook niet goed voor het vertrouwen. Ik ben vanaf het begin heel duidelijk geweest over de financiële situatie. Ik kan de motie ook uitvoeren, maar dan hoor ik ook graag waar we het geld vandaan moeten halen. Ik heb al aangegeven dat je het dan binnen de regio zelf kunt zoeken. Dat is een rationale. Dan moet je het geld bij het Zuidasdok of de Noord/Zuidlijn vandaan halen. Je zou kunnen zeggen: we halen het uit de algemene post Lelylijn. Dat is een nog niet gealloceerd deel buiten het Mobiliteitsfonds. Daar moet je aan denken voor dit soort bedragen, maar ik hoor dan wel graag van de Kamer waar zij denkt dat we dat geld vandaan moeten halen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Als mevrouw Van der Plas de motie zou indienen, zou zij «A27» zeggen en dan zou de collega van deze Staatssecretaris 'm oordeel Kamer geven. Ik heb zelf natuurlijk overwogen of ik het wel of niet zou inzetten. We krijgen natuurlijk aanstaande vrijdag een coalitieakkoord met een financiële bijsluiter, hopelijk met iets meer lucht voor IenW. Als er concreet gekozen zou moeten worden, vind ik het in de rede liggen dat deze motie inderdaad wordt uitgevoerd binnen het kader van de regio. Als er dus in schaarste gekozen moet worden, binnen de huidige middelen, dan zou ik zeggen: kijk naar de noordelijke tunnel van het Zuidasdok, want daar zit nu het grote tekort. Daarom wordt die noordelijke tunnel voorlopig niet aangelegd, terwijl de zuidelijke tunnel van het Zuidasdok wel wordt aangelegd. Dat zou ik mee willen geven als interpretatie bij deze motie.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Laat mij dan even een compliment uitdelen, want het siert de heer Grinwis dat hij dat duidelijk maakt. We zullen de motie dan ook op die manier interpreteren. Als de Kamer deze motie aanneemt, zullen we het geld daarvandaan halen. Dan moet het kabinet afwegen of het die motie gaat uitvoeren, maar dan is de interpretatie van de motie in ieder geval duidelijk. Desalniettemin blijft ie ontraden.

De **voorzitter**:

Het oordeel blijft ontraden, begrijp ik. Meneer De Hoop, wilde u nog een punt maken?

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

Als dat de interpretatie van de motie is, dat het gedekt moet worden uit het Zuidasdok, wil ik niet meer mede-indiener van de motie zijn, want dat is niet de dekking die ik voor mij zie.

De **voorzitter**:

De afstemming gaat nog niet vloeiend.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Welke suggestie doet de heer De Hoop dan voor een dekking, zou ik zeggen. De Lelylijn misschien?

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

Ik heb nog ideeën voor hogere lasten op vermogens, maar die laat ik hier maar even buiten.

De **voorzitter**:

Laat ik als voorzitter het volgende concluderen. De motie op stuk nr. 28 wordt ontraden. Of u de motie wel of niet wilt blijven ondertekenen, kunt u met de indiener verder kortsluiten. Nee, ik sta geen verdere toelichting op dit punt toe. Vervolgt u uw appreciatie, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. We hebben een paar moties zoals de motie op stuk nr. 29. We hebben er even over zitten wikken en wegen, omdat we wel sympathie hebben voor de verzoeken. Desalniettemin moeten we 'm wel ontijdig geven, gewoon gelet op de situatie op dit moment, dat wij demissionair zijn. Dit is, denk ik, echt een keuze die je aan een nieuw kabinet wilt laten. Ik vind het ook niet chic, niet netjes, om over je graf heen te regeren. Wij hechten er beiden wel echt aan, gelet op wat we net al zeiden over terugwerkende kracht en dat we misschien iets beter hadden moeten kijken naar het Noorden. Dat hebben we ook gewoon ruiterlijk toegegeven. We kijken er dus sympathiek naar, maar nogmaals: gelet op het feit dat er wellicht over een kleine drie weken een nieuw kabinet zit, is het wel zo chic om het aan hen over te laten. Het staat de Kamer natuurlijk vrij om daar zelf een oordeel over te vellen, maar wij geven oordeel ontijdig.

De **voorzitter**:

Hij krijgt oordeel ontijdig. Helder. Vervolgt u de appreciatie.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 31 wil ik, eigenlijk met dezelfde argumentatie, ook «ontijdig» geven. Op dit moment wordt er gewerkt aan een masterplan en aan een rapport van de heer Klaas Knot. Het is echt aan een nieuw kabinet om daar een stap op te zetten. We hebben simpelweg spelregels als het gaat om de aanvullende post en het Mobiliteitsfonds. Ik moet deze motie dus het oordeel «ontijdig» geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 31 krijgt «ontijdig». Ik zie dat de heer Goudzwaard 'm toch gewoon indient.

Staatssecretaris Aartsen:

De motie op stuk nr. 32 over de WoMo-middelen krijgt met dezelfde redenering ontijdig. Het is wel zo chic om dat over te laten aan een nieuw kabinet.

De voorzitter:

«Ontijdig» voor de motie op stuk nr. 32.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 33, voorzitter. Die is sympathiek maar wel ontijdig. We laten het graag over aan een nieuw kabinet.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 33 krijgt «ontijdig». Die is overigens mede-ingediend door de heer Van Asten, maar dat is al aangegeven bij de Griffie.

We gaan richting de afronding van dit debat. Dat doen we niet zonder dat we de verdere administratie even op orde hebben gebracht. Dat zijn de toezeggingen die zijn gedaan. Die nemen we even door. We kijken even of die zowel door de leden als door de Minister en Staatssecretaris worden herkend.

- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer in de MIRT-voorjaarsbrief te informeren over de actuele ontwikkelingen en trends in het programma Woningbouw en Mobiliteit, vooruitlopend op de voortgangsrapportage die aan het einde van het jaar verschijnt.

Ik hoor dat de Minister daarmee akkoord is.

- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe om in het Bestuurlijk Overleg MIRT met de medeoverheden te spreken over de timing van de voortgangsrapportage, aangezien deze pas laat in het jaar verschijnt, en daarover terug te koppelen aan de Kamer.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor nauwere samenwerking met het Ministerie van Justitie en Veiligheid in het platform kleine zeehavens op het gebied van het tegengaan van ondermijning bij die kleinere zeehavens. Dit is een toezegging aan de heer Goudzwaard.

Ik hoor dat de Minister daarmee akkoord is.

- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer voor het volgende MIRT-debat te informeren over de mogelijkheden tot het hanteren van een calamiteitenoversteek in de Vlaketunnel. Dat is een toezegging aan de heer Stoffer.

Ik hoor dat de Minister daarmee akkoord is.

- De Kamer wordt voor de zomer door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat schriftelijk geïnformeerd over de planning van het vervangen van de bruggen tussen Lemmer en Delfzijl.
- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer voor de zomer een brief sturen met de uitkomsten van het bestuurlijk overleg over de werkzaamheden die nodig zijn in de haven van Terschelling. Hierbij wordt de Kamer ook geïnformeerd over de planning.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik hoorde de Minister nadrukkelijk «maat» zeggen en niet «voor de zomer». Misschien heb ik dat verkeerd begrepen, maar gezien het debat is het goed om scherp te hebben wanneer dat precies zal zijn.

De voorzitter:

Ik hoor «zo snel mogelijk». Dan passen we dat aan. Dat is niet heel smart, want dat kan heel lang duren. Dan is het alsnog zomer.

- De Minister van IenW laat de Kamer voor de stemmingen over de moties – het is goed om te vermelden dat dat volgende week dinsdag is – schriftelijk weten hoeveel budget er nodig is voor het aanbrengen van de rijbaanscheiding op de N50. Deze toezegging is gedaan naar aanleiding van vragen van mevrouw Boelsma.

Dit waren de toezeggingen. We zijn aan het einde van dit debat gekomen. O, de heer Grinwis heeft nog een vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Wordt de brief over de spoorbrug bij Maastricht en nautische veiligheid et cetera als een aparte toezegging genoteerd?

De **voorzitter**:

Die kunnen we wel noteren als een aparte toezegging. Dan schrijven we die op als de achtste toezegging.

We hebben het lijstje met toezeggingen gedaan. Ik wil nog even memoreren dat we volgende week dinsdag 3 februari stemmen over de vandaag ingediende moties.

We zijn aan het einde gekomen van dit debat. Ik wil iedereen op de publieke tribune hartelijk danken voor de aanwezigheid en de belangstelling. Ik wil ook de mensen die dit debat op afstand hebben gevolgd hartelijk danken. Nogmaals dank aan de Minister, de Staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning voor vandaag. Dank aan de leden en dank aan de griffie en de bodes voor het mogelijk maken van deze vergadering vandaag. Ik wens u allen verder een mooie dag. Ik sluit het debat.

Sluiting 17.20 uur.