

Vergaderjaar 2020–2021

35 426

Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (Wet Mobiliteitsfonds)

Nr. 22

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 25 september 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 10 september 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (Wet Mobiliteitsfonds) (Kamerstuk 35 426);**
- **de nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstuk 35 426, nr. 7).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Esch, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Middendorp, Postma, Schonis en Stoffer,

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

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, allemaal. Ik heet zowel de leden als de bewindspersonen als het publiek, dat natuurlijk in groten getale meekijkt naar dit wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de Wet Mobiliteitsfonds, welkom.

Ik stel voor, gezien de tijd die we hiervoor hebben, om er maar meteen mee te beginnen. Ik stel een indicatieve spreektijd van vijf minuten en twee interrupties in tweeën voor. Ik ben een slechte boekhouder, dus het is het makkelijkst als we het ook gewoon zo doen. Maar misschien komen we daar nog over te spreken.

We beginnen met de grootste oppositiefractie. Dat is de PVV. Ik geef de heer Van Aalst graag het woord. Gaat uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Als ik mij vandaag een aantal keren achter mijn ogen krab, dan komt dat omdat ik nog steeds jeuk heb van het lezen van dit verschrikkelijke wetsvoorstel. Als er ooit twijfel bestond over de vraag of deze Minister en Staatssecretaris aan de leiband liepen van de linkse duurzaamheidswaaninnigen, moet die twijfel nu toch echt wel weg zijn bij iedereen.

Voorzitter. Het is dan ook logisch dat we vandaag maar drie tot vijf minuten spreektijd krijgen voor dit wetgevingsoverleg, wat natuurlijk absurd is. De Minister is waarschijnlijk als de dood dat de PVV haar bakfietsenbeleid hier eens even grondig tot de grond toe afbrandt. Dus hoe minder tijd, hoe beter, zal ze gedacht hebben. Maar wie denkt dat wij daarin meegaan, heeft het toch echt mis. Wij gaan dit wetsvoorstel toch echt de tijd geven die het hier vandaag verdient, zoals het Reglement van Orde ons toestaat.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel is niets anders dan verraad aan de automobilist. Al jarenlang wordt iedereen die een auto heeft, steeds en steeds meer uitgeknepen: de btw, de accijnzen op de brandstof, de wegenbelasting, opcenten en straks ook nog het rekeningrijden, dat mooi verpakt is in «betalen voor gebruik». Al dat geld wordt opgehoest door hardwerkende Nederlanders die de auto nodig hebben om naar hun werk te gaan of hun bedrijf draaiende te houden. Die mensen mogen dan ook verwachten dat hun belastinggeld wordt besteed aan de infrastructuur die zij nodig hebben, dat er van dat geld files worden bestreden, knelpunten worden aangepakt en wegen worden aangelegd.

Voorzitter. Dit Mobiliteitsfonds maakt aan die terechte verwachting van miljoenen Nederlanders een ijskoud einde. Het geld voor infrastructuur komt nu in de grote groene grabbelton, waar D66-deugneuzen met hun linkse grijpgrage klauwen maar al te graag in willen grabbelen om hun groene leugens te betalen. In de memorie van toelichting is al heel erg duidelijk geworden dat beïnvloedingsmaatregelen en fietsnelwegen hoog op het lijstje van dit nieuwe fonds staan. Dat zijn zaken waar de automobilist geen ene reet aan heeft.

Voorzitter. Na het verlagen van de maximumsnelheid van 130 km/u naar 100 km/u, het steeds duurder maken van autorijden en het jarenlang bezuinigen op de infrastructuur verraadt de VVD de automobilist opnieuw. Hoeveel messen in de rug kunnen ze nog krijgen van deze VVD-Minister? Het gaat maar door en door en door met dit sloopbeleid.

Voorzitter. De memorie van toelichting stelt gewoon dat het uitgangspunt wordt dat de afweging van de verdeelsleutel opgavegericht zal plaatsvinden. In gewonemensentaal staat dat voor: als de linkse bestuurders willen dat er meer geld gaat naar het onrendabele ov om het in de lucht te houden of om allerlei nutteloze projecten aan te leggen, heeft de automobilist gewoon pech gehad. Jammer dan, de pot is leeg, want er moest een fietssnelweg komen. Het is ongelofelijk.

Voorzitter. Deze Minister wil met dit Mobiliteitsfonds ook nog een keer bepalen hoe u naar uw werk gaat. Dit D66-beleid komt tot uiting in de woorden: gedragsbeïnvloedingsmaatregelen, alternatieve vervoersmiddelen, mobiliteitshubs en interfaces. Het komt allemaal op hetzelfde neer, namelijk dat het geld dat keihard nodig is voor asfalt, gewoon wordt stukgegooid op nutteloze deugpolitiek. De overheid moet niet voor de gewone man en vrouw gaan bepalen hoe zij naar hun werk gaan, maar ze moet ervoor zorgen dat als je met de auto wilt, dat ook gewoon mogelijk is. Maar...

De voorzitter:

Een en ander roept een interruptie op van de heer Laçin van de SP.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat kan ik me wel voorstellen.

De voorzitter:

Ik geef hem graag het woord.

De heer Laçin (SP):

Ik heb het wetsvoorstel ook gelezen. Ik heb er niet alles in gelezen wat de heer Van Aalst er blijikbaar wel in gelezen heeft, maar dat kan aan mij liggen. Ik ben benieuwd naar het volgende. Met het Mobiliteitsfonds gaan we het geld niet meteen verdelen, maar gaan we gebiedsgericht kijken wat er nodig is en wat de beste oplossing is. Dat kan asfalt of ov zijn. Maar ik hoor de heer Van Aalst helemaal niet over het kleine deel over de waterwegen. Daar gaat tot nu toe, in de oude verdelingsleutel, maar 7% naartoe. Ik meen mij te herinneren dat de heer Van Aalst en ik samen heel veel initiatieven hebben genomen ten aanzien van de waterwegen en de binnenvaartschippers. Misschien kan ik een weg openen voor wat positieve woorden van de heer Van Aalst. Is hij niet blij dat we nu met onze mooie waterwegen ook wat meer van de weg op het water kunnen doen, zodat de automobilist, waar de heer Van Aalst zo van houdt, wat meer ruimte heeft om door te rijden? Is dat geen positieve ontwikkeling?

De voorzitter:

Is de heer Van Aalst daar blij mee?

De heer Van Aalst (PVV):

Ja en nee. Waterwegen onderhouden gebeurt wat mij betreft alleen uit het potje onderhoud en beheer. Ik heb nog weinig timmermannen, metselaars en aannemers gezien die zo meteen met hun boot naar hun werk gaan en op de bouw komen. Die hele verschuiving zie ik dus niet. Wel zie ik dat er wat transport naar het water kan, maar volgens mij gaan we op dit moment geen nieuwe kanalen graven. Volgens mij heeft het met name met onderhoud en beheer te maken. En wat ik bijzonder vind, is dat de SP volgens mij wel voorstander is van Ruimte voor de Rivier, dat allerlei gekke natuurprojectjes bedenkt. Niet? Nou, dat is dan goed. Het

zou mooi zijn als we samen wat meer optrekken om dat tegen te houden. Het lijkt me goed als we de miljoenen die daarin zitten, gaan gebruiken voor beheer en onderhoud, en voor het verdiepen en goed aanleggen van waterwegen. Daar vinden we elkaar dus.

De voorzitter:

De heer Laçin wil nog een tweede interruptie plaatsen. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Zeker, voorzitter. De heer Van Aalst zoekt meteen de aanval. Dat begrijp ik. Dat is zijn stijl en strategie een beetje. Ik probeer dit debat positief en constructief te beginnen. Of we nieuwe waterwegen nodig hebben, vraag ik me ook af. We hebben heel mooie waterwegen. Maar als wij meer transport van de weg naar het water kunnen halen – daar zijn ook de binnenvaartschippers bij gebaat, voor wie wij ons hard maken – dan is er op de weg wat meer ruimte voor de automobilist, de timmerman, de zorgverlener, de leraar en noem maar op. Dus kan de heer Van Aalst van de PVV ook wel, los van alle woorden die richting de Staatssecretaris en de Minister worden gezegd, het positieve van dit wetsvoorstel zien en benoemen?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kan kort zijn. Ik zie eigenlijk weinig positiefs aan dit voorstel. In het Infrastructuurfonds hebben we heel duidelijk geoormerkt wat waar naartoe gaat. Waterwegen horen daar zeker bij. Daar vinden wij elkaar dus. Maar dit wetsvoorstel kan wat mij betreft gelijk door de versnipperaar. Weg ermee!

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Wie denkt «ach, het loopt wel los met zo'n Mobiliteitsfonds», wil ik even met de neus op de feiten drukken. Dit fonds gaat ook ingezet worden voor kansen om deel te nemen aan de samenleving, duurzaamheid, leefbaarheid. Die begrippen zijn zo ongelofelijk breed, dat straks elke club geld uit dit fonds kan gaan trekken. Het wordt gewoon een subsidiefonds voor allerlei linkse projecten. Wederom staat degene die dit allemaal betaalt, de automobilist, zelf met lege handen. Alle schotten worden weggehaald en de vraag of het allemaal doeltreffend is, wordt niet eens gesteld, terwijl de Kamer toch zou moeten kunnen controleren of belastinggeld goed wordt besteed. Volgens mij vraagt de Comptabiliteitswet daar ook om, zeg ik via de voorzitter tegen de Minister. Voorzitter. We hebben het al een beetje laten doorschemeren, maar de PVV is dus tegen dit wetsvoorstel. Wie betaalt bepaalt. Zo moet het met het geld voor infrastructuur ook zijn. Daarom dienen we in de tweede termijn een motie in om te garanderen dat het geld van de Nederlandse automobilist niet wordt weggekaapt door het ov of andere linkse hobby's, de bakfiets of wat voor links duurzaamheidsproject dan ook, maar dat het geld ten goede komt aan investeringen in onze wegen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie. Ga uw gang.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik zou de heer Van Aalst het volgende willen vragen. Hij vindt het Mobiliteitsfonds verschrikkelijk. Ik hoor in zijn stem aan de manier waarop hij het woord «duurzaam» uitspreekt wat dat met hem doet. Maar de heer

Van Aalst is ook een woordvoerder in deze Kamer die een groot hart heeft voor de knelpunten in de regio. Zouden met dit fonds die knelpunten misschien wel eerder in beeld kunnen geraken en misschien wel voor betere oplossingen kunnen zorgen dan de heer Van Aalst misschien ooit voor mogelijk had gehouden bij het huidige Infrastructuurfonds?

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

Ik hoop toch dat mijn collega van de ChristenUnie dan niet de N35 bedoelt, want dat zou ik wel heel triest vinden uit haar mond. Een van de partijen die elke keer de N35 blokkeert, zegt nu: dit zou wel eens een kans kunnen zijn. Nee, ik zie kansen voor de automobilist, maar dat komt niet door dit wetsvoorstel. Dat gaat juist ten koste van de automobilist. De N35 is wat mij betreft met het huidige Infrastructuurfonds beter af.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zag de heer Schonis en mevrouw Van Esch. En o, ook mevrouw Kröger; zij zit net rechts van mij. Ik zag mevrouw Van Esch eerst, maar kan niet beoordelen wie van beide dames de eerste was. In ieder geval was de heer Schonis de eerste. Ga uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Ik zou haast willen dat het waar was wat de heer Van Aalst zegt, namelijk dat duurzaamheid en duurzame mobiliteit linkse hobby's zouden zijn. Want dat is natuurlijk helemaal niet zo. Ik vraag me wel af wat de oplossing van de heer Van Aalst is. Infrastructuur is meer dan alleen wegeninfrastructuur. Ik hoor u alleen maar over de auto en de automobilist. Andere modaliteiten komen bij u kennelijk helemaal niet in beeld. Ik heb u vanochtend iets horen zeggen over spoorgoederenvervoer, maar kennelijk is dat ineens verdwenen bij de PVV. Of heb ik dat allemaal mis, meneer Van Aalst?

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

Nee, ik haal de automobilist er vandaag specifiek uit om zo het linkse geluid in deze commissie te compenseren. Natuurlijk hebben wij oog voor dat goederenvervoer, want dat zit juist in het Infrastructuurfonds. Daarom willen we het graag zo houden. Alleen, wij zien helemaal niets in het idiote idee om al die schotten ertussen weg te slaan en het in één grote groene grabbelton te gooien. De automobilist brengt heel veel geld binnen en heeft er recht op om dat geld weer terug te zien vloeien in de investeringen in asfalt.

De heer **Schonis** (D66):

Oké, maar als we het nou eens zouden omdraaien. Stel dat we rekeningrijden invoeren, dus betalen naar gebruik op de weg, en dat de inkomsten daaruit een-op-een naar het Mobiliteitsfonds vloeien. Dat zal juridisch ongetwijfeld best ingewikkeld zijn, maar we doen er dan ook nog een labeltje «specifiek voor asfaltprojecten» aan. Ik begrijp dat ik meneer Van Aalst mee heb voor zo'n idee, dat de PVV daar zeer voor warmloopt. Dat is eigenlijk wat u nu net zegt.

De **voorzitter**:

Loopt de PVV daar warm voor? Meneer Van Aalst.

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

Nee natuurlijk niet, voorzitter. Door deze regering en deze coalitie hebben we al rekeningrijden. U bent al continu bezig die automobilist extra te belasten. Daarmee bedoel ik dus de wegenbelasting, het betalen aan de pomp met accijnzen. En vervolgens wilt u daar ook nog betalen naar gebruik bovenop gooien! Weet u wat nu het mooiste is? Dat u straks ook uw eigen achterban raakt. Want alles wat u die ondernemers oplegt –

alleen maar belastingverhogingen door die accijnzen, door die wegenbelasting, door rekeningrijden – komt zo meteen ook bij uw achterban terug in de winkel. Of denkt u nu echt dat die ondernemer dat zelf gaat ophoesten? Dat komt allemaal weer terug. U kunt allemaal wel lekker doorgaan en zeggen dat wij de enige partij zijn die hier een stokje voor wil steken, maar het zou u sieren als u daar ook een keer wat voor zou doen, want u staat helemaal niet voor uw achterban.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik vind het altijd wel mooi om van de PVV te horen dat zij het gevoel heeft dat de automobilist altijd alleen maar in de auto zit en nooit fietst, wandelt of af ten toe ook weleens een bus gebruikt. Maar goed, ik probeer ook een positieve noot in te brengen, misschien vooral positief voor de PVV. Ik ben er wel benieuwd naar. Het loslaten van die vaste verdeling zou in theorie toch ook kunnen betekenen dat we in 2030 meer geld gaan uitgeven aan asfalt? Dat staat er namelijk niet. Dat is misschien meteen de vrees van de Partij voor de Dieren, maar volgens mij zou u juist kunnen zeggen dat het misschien juist wel meer wordt.

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

Daar geloof ik niet in, om twee verschillende redenen. Dat is natuurlijk dat vreselijke geneuzel rondom de stikstof, waardoor de aanleg van wegen nu stil komt te liggen. Ten tweede. Het enige positieve wat ik zie, is dat we in maart verkiezingen hebben. Ik hoop op een nieuw kabinet dat wél geld gaat investeren in infrastructuur. Vanuit dat oogpunt denk ik inderdaad dat er extra geld komt voor infrastructuur, maar dat heeft niet met deze samenstelling te maken en al zeker niet met dit wetsvoorstel.

De **voorzitter**:

Helder. Dan kijk ik naar rechts, waar ik mevrouw Kröger zie. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Van Aalst zegt: wie betaalt, bepaalt. Maar nee, we betalen met z'n allen. Het PBL berekende dat er 12 miljard aan milieuschade is door het verkeer. Dat betaal ook ik met mijn gezondheid, terwijl ik geen autorijd. De vraag is of je nu eigenlijk zou moeten zeggen dat we de doelen rondom het beperken van de milieuschade moeten proberen te halen met de wijze waarop we het geld voor infrastructuur inzetten. Dat is toch precies de aard van dit fonds?

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

Ik vind dit wel leuk. Dit is eigenlijk de standaardinterruptie die ieder jaar bij mevrouw Kröger wekomt. Het is trouwens wel grappig dat ze vandaag aan de rechterkant zit. Dat maken we niet zo heel vaak mee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voor de kijker thuis is het links.

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

Voor de kijkers thuis links, dat is dan misschien goed om te weten. Als we de milieuschade meenemen, nemen we ook de economische schade en zo allemaal mee. Dat is dezelfde discussie die we jaarlijks hebben. Wat ik bedoel met «degene die betaalt, bepaalt» is in dit geval ook gewoon de automobilist die het geld opbrengt in dit fonds. Daar hebben we het hier vandaag over. Ik vind het echt bizar dat we dat geld zo meteen gewoon effe aan allerlei andere projecten gaan besteden terwijl de automobilist het opgebracht heeft.

De **voorzitter**:

Dat roept nog een vervolgvraag op bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap heel goed dat de heer Van Aalst die uitdrukking alleen maar wil gebruiken op de manier waarop dat hem goed uitkomt, maar dit gaat over het geld dat wij met z'n allen als belastingbetalers inzetten voor infrastructuur, voor mobiliteit. Dan speelt natuurlijk het feit dat verkeer het milieu en de volksgezondheid voor 12 miljard schade toebrengt wel degelijk een rol. Dan is het toch logisch dat we dat geld zo gaan inzetten dat we ook doelen op het gebied van bijvoorbeeld schone lucht gaan halen? Is de heer Van Aalst dat in ieder geval met mij eens?

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

U hebt het over het halen van de doelen van het Schone Lucht Akkoord. Volgens mij is de lucht in Nederland nog nooit zo schoon geweest. Volgens mij hebben we daar knetterhard aan gewerkt en heel veel geld aan besteed, wat ons betreft misschien wel te veel. Het is een beetje overdreven dat dat elke keer weer aangewakkerd wordt. Ja, er zijn wat hotspots in Nederland. Dat erkennen wij ook gewoon. Daar moet je aan werken. Verder brengt de automobilist ontzettend veel miljarden binnen die nu al niet eens allemaal geïnvesteerd worden in asfalt; dus volgens mij draagt de automobilist meer bij dan eigenlijk de bedoeling zou moeten zijn. Ons standpunt is dus «wie betaalt, bepaalt»: er moet meer geld naar asfalt. Het zou mooi zijn als we ook eens van een VVD-Minister zouden kunnen verwachten dat er dan ook meer investeringen komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Laçin voor een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. We hebben het gisteren met deze commissie heel lang gehad over spoorordering, samen met de Staatssecretaris. Daarbij was de PVV heel erg voor «tien jaar betrouwbaarheid» en voor investeren. Een dag later hoor ik de heer Van Aalst van de PVV zeggen dat het ov een linkse hobby zou zijn. Ik begrijp het dus niet helemaal meer. Was de heer Van Aalst gisteren heel links, omdat we het heel lang over het ov hebben gehad, of vindt de PVV ook dat het ov belangrijk is en dat we daarin moeten investeren? Ziet de heer Van Aalst ook dat zijn rechtse kiezer ook massaal gebruikmaakt van het OV? Ik begrijp namelijk zijn standpunt dat het ov een linkse hobby zou zijn niet helemaal.

De **voorzitter**:

Een heldere vraag.

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

Ja, en ik geef een heel helder antwoord. Het zal er waarschijnlijk aan liggen dat de heer Laçin niet goed heeft geluisterd. Ik zei dat het ov een onrendabele modaliteit is. Daar blijf ik ook bij. De PVV heeft altijd gezegd: het ov is een middel, maar geen doel op zich. Want ja, ook mijn mensen zitten in de trein. Ook mijn mensen gaan met de fiets, zeg ik via u, voorzitter, richting de Partij voor de Dieren. Ja, zo noem ik ze: mijn mensen. Ik zit hier voor hen. Ik zit hier namens die mensen en voor die mensen. Dus inderdaad zitten mijn mensen ook in de trein, in de bus en op de fiets. Alleen, het ov is een onrendabele vorm van modaliteit. En ik vind het niet meer dan normaal dat de wegenbelasting, de accijns et cetera die de automobilist opbrengt ook terugvloeit naar degene die dat opbrengt. Daar is niks mis mee. Ik ben dus niet onduidelijk en niet anders dan gisteren. Gisteren heb ik geroepen dat de NS onze nationale trots is. Helemaal mee eens. Openbaar vervoer is een middel, maar geen doel op zich. Dat is nou het verschil tussen links en rechts.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U was klaar met uw bijdrage en iedereen die wilde interrumperen, is voorzien. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra. Ga uw gang.

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

Dank u, voorzitter. Bij deze wetswijziging gaan we van de Wet Infrastructuurfonds naar de Wet Mobiliteitsfonds. Dat is eigenlijk een technische wijziging, maar wel een belangrijke, die natuurlijk al jaren geleden in gang is gezet. Voor de mensen in het land maakt het natuurlijk helemaal niks uit van welke pot het geld afkomstig is en of dat nou het Infrastructuurfonds is of het Mobiliteitsfonds. Het gaat erom dat zij vlot en veilig van a naar b kunnen, of dat nou lopend is, op de fiets, met het ov of in de eigen auto, waar nog steeds 80% van de kilometers vandaan komt. Het gaat erom dat zij naar hun werk kunnen, naar familie of leuk dingen kunnen doen. Dat maakt eigenlijk allemaal niet uit, als ze maar zelf kunnen beslissen en er flexibiliteit en keuzevrijheid is. Als er alternatieven zijn, is dat alleen maar mooi. Het moet een beetje betaalbaar zijn, met het comfort dat je wilt en dat past bij je portemonnee. Mensen waarderen het dan ook als ze op die manier kunnen reizen.

De VVD wil mobiliteit bevorderen. Mobiliteit is echt een stukje vrijheid, de vrijheid om jezelf te kunnen verplaatsen. Hoe je dat doet, is niet goed of slecht. Je moet daar zelf keuzes in kunnen maken. Ik zie het echt als een opgave voor de rijksoverheid om de bereikbaarheid centraal te stellen en de mobiliteit te bevorderen in ons land. Dat betekent dat wij van iedere euro die wij vragen of die wij investeren zo veel mogelijk effect willen zien. Dat is de kern. Waar rendeert ons belastinggeld het meest?

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Van Aalst wil interrumperen.

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

Dat klopt, voorzitter. Ik had het gevoel dat we de begrotingsvolgorde aanhielden, maar het is nu net alsof ik D66 al hoor. Het is bizar. Ik hoor de VVD over mobiliteit. De mobiliteit staat nu centraal en niet meer de modaliteit. Ik dacht dat de VVD altijd achter de automobilist stond? U heeft die automobilist de afgelopen jaren helemaal naar de knoppen geholpen. U heeft de maximumsnelheid omlaag gedaan. U heeft ze kapot belast. U wilt een vrachtwagenheffing invoeren. En nu komt-ie: ja, nee, voor de vrijheid moeten we gewoon de mobiliteit centraal stellen en niet de modaliteit. Gaat u nou ook de leasefiets introduceren vandaag? Gaat u elektrisch rijden? Rekeningrijden? Betalen naar gebruik? Is dat nou waar de VVD nu voor staat?

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

Ik kijk een beetje verbaasd, want het lijkt alsof de heer Van Aalst deze interruptie ingestudeerd had. Maar hij komt misschien iets te vroeg met zijn interruptie. Het maakt mij echt helemaal niks uit hoe mensen reizen. Als ik in Den Haag zou wonen en werken, zou ik op de fiets naar m'n werk gaan. Als ik in Amsterdam zou wonen en in Den Haag zou werken, zou ik denk ik met de trein gaan; dat is het meest effectief. Maar in een heel groot deel van Nederland is de auto natuurlijk het meest effectief. Wij zijn voor keuzevrijheid. Dat betekent dat iedereen moet kijken naar wat bij hem past, waar hij zich comfortabel bij voelt, wat hij kan betalen, wat snel en flexibel is voor hem of haar. Het maakt mij niet uit hoe. Het gaat mij erom dat we de euro die wij van de belastingbetaler vragen, effectief inzetten. Dat kan dus op al die gebieden zijn.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Van Aalst. Gaat uw gang.

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

Prima, maar dat was natuurlijk mijn vraag niet. Mijn vraag is: waarom is de modaliteit nu ineens veranderd in mobiliteit? Daar gaat dit fonds over. Dit fonds gaat over de vraag waar we die gelden aan gaan besteden. Er komt geld binnen van de automobilist en de VVD heeft er geen enkele moeite mee dat dat zo meteen gebruikt gaat worden voor fietspaden, fietsenstallingen en weet ik wat voor leefbaarheids- en duurzaamheidsprojecten. Is dat waar de VVD nu voor staat?

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

Ik kom zo op duurzaamheid. Daar zijn natuurlijk altijd wat projecten voor, maar ze moeten wel effect hebben. Ik ben niet voor het subsidiëren van hobby's van linkse wethouders in steden en ook niet voor Beter Benutten, waaruit misschien geld verdwijnt en uitgegeven wordt zonder dat we weten wat het effect is. Dat wil ik niet. Ik wil ook niet dat we geld steken in gedragsverandering als mensen daar helemaal niet op zitten te wachten. Ik wil dat mensen kunnen kiezen. Het kan best zo zijn, zoals mevrouw Van Esch net zei, dat er verschillende oplossingen zijn als je gaat kijken naar objectieve criteria voor hoe je euro het meest rendeert. In de Randstad is een ov-oplossing wellicht het best, maar in de rest van het land kan het heel snel richting een weg, fietspad of wat dan ook gaan. Daar gaat het toch om? Het gaat er toch om dat onze euro een zo groot mogelijk effect heeft en dat mensen zelf vrij zijn om te kiezen hoe ze zich bewegen? Daar gaat het om. Er zitten natuurlijk een aantal kwetsbaarheden in, punten waarop wij absoluut waakzaam moeten zijn – zo moeten we opkomen voor de belangen van de automobilist, die nu al zo veel betaalt – maar er zitten ook kansen in. Ik denk dat dat een evenwichtig verhaal moet zijn. Volgens mij ligt dat op dit moment voor.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, voor zijn tweede interruptie.

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

Dat klopt, voorzitter.

Dit zijn geen kansen. Er staat letterlijk – letterlijk! – in dit wetsvoorstel dat we er zo meteen naar gaan kijken en dat het soms zo kan zijn dat we een weg niet eens aanleggen omdat bijvoorbeeld een verkeersmaatregel, zo'n geweldige verkeersmaatregel van de VVD, van 130 km/u naar 100 km/u, beter is dan asfalt aanleggen. Wil de VVD nou zeggen dat ze daar echt blij van wordt? Ik vind het prima, maar heb het er dan niet meer over dat u een asfaltpartij bent of dat u achter de automobilist staat, want u laat ze alleen maar in de kou staan.

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

Nou nee, want ik ben zelf automobilist, fervent automobilist en autoliefhebber. Ik kom dus echt op voor de belangen van de automobilist. Maar draai het eens om. Wees niet zo negatief. Misschien betekenen bereikbaarheid en snelheid in het verkeer dat zo meteen de 130 km/u ook weer kan, zeker als we het stikstofonderwerp hebben getackeld, omdat plekken weer sneller bereikbaar zijn, zeker in het noorden van het land, als we weer 130 km/u gaan rijden. Ik hoor nu al collega's van mij klagen dat het na Zwolle wel heel erg lang duurt voor je thuis bent. Nou ja, goed. Laten we er met elkaar aan werken dat het zo meteen in een schoon Nederland wel weer kan, met schoon vervoer, waarbij mensen zelf de keuze hebben hoe ze zich verplaatsen. Of ze dan in de trein of in de auto stappen, maakt mij echt niet uit. Voor ieder hebben we wat wils. Het gaat erom – dat is mijn kernpunt – dat de belastingeuro goed besteed wordt. Op dit moment is dat heel erg een niche, gebaseerd op schotten. Gelukkig ligt heel veel vast tot 2030, maar daarna gaan we gewoon kijken wat de beste oplossing voor je euro is. Dat kan echt van alles zijn en dat kan echt twee kanten op gaan, meneer Van Aalst.

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

Ik hoef de vraag eigenlijk niet meer te stellen, want de heer Dijkstra heeft 'm al zo'n beetje beantwoord. Gelukkig liggen al die bedragen vast tot 2030, zei hij. Dat is exact ons punt vandaag, want het geld voor asfalt is er zo meteen niet meer als we de schotten ertussen weghalen. Het is bizar hoe de VVD hier het D66-beleid staat te verdedigen. Dat geldt zelfs voor de 130-maatregel: ja, we accepteren het wel, want misschien komt het allemaal weer goed. Hou toch op, man! Je hebt alles waar je ooit voor stond, overboord gegooid. Een D66-kabinet is het; D66 bepaalt wat er gebeurt op de infraportefeuille. Tien jaar lang is er onder leiding van de VVD bezuinigd op infrastructuur. Is...

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

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

Is dat nou waar de VVD voor staat? Laat de VVD eens een keer opkomen voor de automobilist en neem anders het woord «automobilist» niet meer in de mond, want u bent het niet waard.

De **voorzitter**:

Dat laatste was niet echt een vraag, maar de zin daarvoor was wel een vraag.

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

Dit hoort bij het politieke debat. Ik ben blij dat we nu, in september, weer begonnen zijn en elkaar weer zien. Het is een beetje gechargeerd allemaal. Dit is op zich een technische behandeling, waarbij ik opkom voor de belangen van iedereen, zeker voor die van de automobilist. Ik vind die keuzevrijheid belangrijk. Ik heb misschien nog wat opmerkingen waar de heer Van Aalst zo meteen wat blijer van wordt. Zal ik mijn betoog vervolgen?

De **voorzitter**:

Voordat u dat doet... Er is veel over gesproken, maar de heer Schonis van D66 had ook een interruptie, dus die wou ik graag het woord geven. Ga uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Nee, geen interruptie maar een punt van orde. Ik ben een beetje in de war geraakt door meneer Van Aalst. Ik heb zelf één inbreng, maar als er andere mensen namens D66 een inbreng willen doen... Ik weet niet zo goed wat de afspraak hierover is. Ik ben toch als zesde aan het woord, voorzitter? Dat heb ik toch goed onthouden?

De **voorzitter**:

Dit punt van orde noteer ik maar gewoon, want anders moeten we de band helemaal gaan terugdraaien. Ik houd het goed bij. Ik vraag de heer Dijkstra om namens de VVD zijn betoog te vervolgen.

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

Absoluut. Het kernpunt is hoe je die euro's het beste besteedt. Dat betekent dat je objectieve criteria moet hebben. Natuurlijk hebben we de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses: waar is het druk en waar niet, en in welke scenario's komt wat uit? De kosten-batenanalyses blijven gelukkig een belangrijke rol spelen om te voorkomen dat je inderdaad hobbyprojecten gaat doen, om even een tegenstelling te creëren, en dan voor verschillende vervoersmodaliteiten, zodat je ze kan vergelijken. Maar het kan niet zo zijn dat beheer en onderhoud – dat slokt steeds meer geld op – zo meteen nieuwe investeringen tegenhoudt. Graag een reactie van

de bewindspersonen daarop. Dat punt hebben we ook gemaakt bij de Algemene Politieke Beschouwingen vorig jaar. Wat mij betreft moet er dus meer geld naar beheer en onderhoud, maar moet er ook geld zijn voor nieuwe investeringen. We hebben dus een grotere opgave dan het budget dat we op dit moment hebben, ondanks dat het gegroeid is.

Dan over het alleen inzetten op gedragsverandering. Alleen gedragsverandering is toch het uitgeven van euro's en als mensen het niet willen, werkt het niet. Fysieke aanleg moet dus ook kunnen als dat werkt. Het zou ook niet goed zijn als één onderwerp, bijvoorbeeld de trein of de auto, alles opslokt en er geen alternatieven meer zijn. Graag een reactie van de bewindspersonen hierop. Welke waarborgen worden hiervoor geboden? Ik zou graag zien dat in de wet verankerd wordt dat die schotten tussen die verkeersmodaliteiten, zoals nu weg, water en ov, vastgelegd zijn. In ieder geval is het nu wel bestemd tot 2030, maar ik zag dat het in een vorige wet niet zo stond. Dat blijft dus wat dat betreft hetzelfde.

De focus op bereikbaarheid en doorstroming is voor ons essentieel en ruimte voor hobbyprojecten neemt dus ook af. Ik ben waakzaam op allerlei duurzaamheidseisen. We moeten voorkomen dat we alleen maar geluidsschermen plaatsen en er dan geen geld meer is voor de weg bijvoorbeeld of dat verkeersdeskundigen gaan zeggen wat goed voor ons is. We hebben ook nog een gezond verstand en we kijken naar wie wat inbrengt en dat die ervoor terug moet krijgen. Het is heel essentieel om het gevoel van rechtvaardigheid te bewaken.

Over Beter Benutten heb ik het net gehad en over gedragsverandering ook. Ik wil ook nog even weten wat de invloed is van corona op de huidige capaciteit, op het toekomstperspectief en ook op de planning voor de langere termijn, met name gericht op het ov. Dat zie je nu aantrekken, naar 70% begreep ik, maar blijft dat zo op de langere termijn? Je ziet ook een vraag naar individueel vervoer, motorrijden. Er zijn toch weer mensen die het ov inruilen voor de fiets of voor de auto. En ten slotte wil ik graag weten welke financiële waarborgen er zijn, zeker als het budget flexibeler gaat worden zo meteen of als het gaat groeien. Hoe zit het dan met de betrokkenheid van de Kamer daarbij? Waar het mij om gaat is dat de reiziger, hoe die dan ook reist, waar krijgt voor zijn geld.

Dat is mijn bijdrage, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Postma. Ga uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter, dank. Ik hoorde de VVD praten over geluidsschermen. Daar moeten er vooral niet te veel van zijn, want dan rijden er misschien te weinig auto's doordat er weinig aangelegd kan worden. Als we nou eens kijken naar het stedelijk gebied, waar veel files zijn en waar je toch graag wilt uitbreiden met meer rijstroken, is de VVD dan van mening dat de kwaliteit van de leefomgeving voor de omwonenden daar ook een heel belangrijke factor in is? Is de VVD van mening dat je dan ook echt naar de kwaliteit moet kijken en niet alleen maar de kwantiteit, naar de doorstroming, dat dat wel degelijk een belangrijk argument is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Bereikbaarheid en doorstroming zijn wel essentieel en leefbaarheid ook. Gelukkig wordt dat nu meegenomen in alle beschouwingen. Maar even gechargeerd: stel voor dat je iets wilt en je kijkt alleen maar naar leefbaarheid. Dan leggen we geen wegen meer aan, maar alleen nog maar geluidsschermen en dat zou ook geen goede ontwikkeling zijn. Net zo goed als dat beheer en onderhoud niet alles mag opslokken. Er moet echt ruimte zijn voor nieuwe investeringen, in alle vormen. Leefbaarheid wordt daar absoluut in meegenomen. Dat is een van de uitwerkingen waar men mee bezig is binnen het ministerie, begrijp ik.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Nu dan wel een interruptie. Ik hoorde de heer Dijkstra een aantal keren «hobbyprojecten» zeggen. Ik kan me daar eigenlijk niet iets bij voorstellen. Ik hoorde de heer Dijkstra ook zeggen «we moeten onze euro goed besteden». Als je bijvoorbeeld door een slimme koppeling tussen projecten mobiliteitspreventieprojecten voor elkaar kunt krijgen waardoor je ander geld niet hoeft uit te geven, niet hoeft te besteden, vind ik dat toch niet echt een hobbyproject. Ik ben dus wel benieuwd wat de heer Dijkstra onder «hobbyprojecten» verstaat.

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

Ik heb er de afgelopen jaren verschillende voorbij zien komen. Vaak betreft het een verkeersdeskundige. U heeft het al over mobiliteit mijden, over mobiliteitspreventie. Als dat een vrijwillige keus is omdat je gaat thuiswerken, dan is dat prima. Maar als u of wethouders vinden dat mensen minder mobiel moeten zijn of dat het extra belast moet worden of dat hun mogelijkheden ontnomen moeten worden, dan zeg ik: nee, ik wil juist dat mensen de keuze hebben en de ruimte krijgen.

Kijk naar projecten in Nederland. Neem zo'n project als spitsmijden. Dat deden ze bij Nijmegen, geloof ik. Mensen werden geregistreerd via camera's. Daar kun je overigens ook al wat van vinden. Ze bleken dan frequente spitsreizigers te zijn. Ze kregen dan op een gegeven moment een vergoeding van een paar euro als ze niet in de spits reden met die auto of met dat voertuig en bijvoorbeeld op de fiets gingen of gewoon niet meer gingen, bijvoorbeeld omdat ze gingen thuiswerken. Achteraf bleek dat daar best veel fraude mee werd gepleegd. Mensen namen de auto van hun vrouw, want die stond niet geregistreerd. Op die manier ontliepen ze dat bijvoorbeeld. Of mensen werkten niet meer daar, maar ergens anders. Ze hoefden daar dan überhaupt niet meer naartoe, maar streken toch die beloning op. Dan ben je echt geld aan het weggooien. Daar wil ik echt voor waken. Zo zijn er meer voorbeelden van projecten die goedbedoeld zijn, maar die niet werken. Dan moet je ook de stekker eruit trekken.

De fysieke infra blijft echt nodig. Goed beheer en onderhoud blijft nodig. Laten we oppassen met allerlei zaken die het gedrag van mensen beïnvloeden, terwijl ze daar gewoon geen trek in hebben of waarmee de kans op fraude groot is.

De heer **Schonis** (D66):

Natuurlijk is fraude niet goed te praten. Daar zijn we het natuurlijk gauw met mekaar over eens. Maar om dat dan gelijk als hobbyproject te zien? Kijk, het doel van de wet is juist dat je breder kijkt dan alleen naar de ene modaliteit of naar de andere modaliteit. Vervoerspreventie zou juist een van de middelen kunnen zijn om te voorkomen dat je aan bepaalde projecten geld gaat uitgeven. Nogmaals, fraude moet je natuurlijk nooit belonen. Dat zijn we gauw met mekaar eens. Maar om dit nou weg te zetten als hobbyprojecten omdat er toevallig één project in Nijmegen niet gelukt is? Dat vind ik nogal wat.

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

Nou, het is een voorbeeld. Er zijn er meer, denk ik. Preventie van mobiliteit wil ik niet. Ik vind het goed dat mensen mobiel zijn, zich kunnen verplaatsen en daar zelf keuzes in kunnen maken. Ik geloof heel erg in thuiswerken. We zien nu echt een doorbraak. Vanwege corona gebeurt dat. Tegelijkertijd zie je dat mensen ook dat sociale contact missen en graag op kantoor willen zijn, maar je ziet wel dat je daardoor de capaciteit veel beter kan benutten. Mensen kunnen nu bijvoorbeeld ook gewoon om

halftwaalf op kantoor komen en pas om halfnegen 's avonds vertrekken. Dat is prima. Dat wordt beter geaccepteerd. Dat is goed, denk ik. Qua projecten zijn er bepaalde wethouders in grote steden... Neem een verkeerswethouder in Utrecht. Zij zegt bijvoorbeeld: laat de verbreding van de A27 maar zitten, want we willen mensen überhaupt niet via de verbreding van de A27 laten rijden, dus laten we dat geld, die 1,2 miljard, maar besteden aan ov. Zij is trouwens van de partij van mevrouw Kröger. Tja, alsof de mensen die in de auto van Amersfoort via Utrecht naar Den Bosch gaan, maar op de fiets moeten of zo of ergens willen overstappen. Dat soort dingen ter discussie stellen, hoeft niet. Ik denk dat we een aantal belangrijke nationale prioriteiten hebben. We hebben zo meteen een fonds dat gaat kijken hoe die euro het beste besteed wordt. Laten we dat dan met elkaar op objectieve criteria beoordelen. En laten we voorkomen dat de lobby of bepaalde voorkeuren van mensen te veel de overhand krijgen, als de mensen die er gebruik van maken het überhaupt niet willen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik zat eigenlijk nog na te denken over een vraag aan de heer Dijkstra, maar ik zal het gewoon in mijn betoog doen.

We zitten hier vandaag om het te hebben over het nieuwe Mobiliteitsfonds. Het idee om het Infrastructuurfonds zoals we het hebben, om te vormen naar een Mobiliteitsfonds dat verder kijkt dan alleen naar harde infrastructuur en financiering voor oplossingen biedt voor al onze mobiliteitsvraagstukken, steunen wij van harte. Volgens mij is dat breed zo in deze Kamer. Het geldt wellicht alleen niet voor de PVV.

Ik denk dat het heel erg goed is dat de knellende verkokering, waarbij er bijvoorbeeld altijd een bepaald percentage naar asfalt moest – ik noem een willekeurig voorbeeld – en waarbij capaciteitsgroei aanjagen de enige optie was, niet meer de centrale gedachte is van dit wetsvoorstel. Dat is heel erg positief, denk ik. Het wetsvoorstel biedt echt kansen om veel breder naar mobiliteitsoplossingen te gaan kijken. De vraag is dan alleen, en dat komt volgens mij ook in de bijdrages van de collega's naar voren, op basis van welke criteria en welke parameters je dan die weging doet. Daar hangt het natuurlijk allemaal van af. Dan verbaast het mij wel om de heer Dijkstra aan de ene kant te horen zeggen dat we objectieve criteria nodig hebben, terwijl ik hem aan de andere kant hoor zeggen dat we vooral niet te veel moeten luisteren naar vervoersdeskundigen. Dat zijn namelijk toch vaak de mensen die objectieve criteria maken, maar goed. Wat ons betreft is het heel erg belangrijk dat we met elkaar duidelijkheid hebben over de doelen waarover deze wet gaat. Dat zijn doelen die veel verder reiken dan het aantal voertuigverliesuren bij hectometerpaaltje zus of zo of dan het principe dat een korte, brede file beter is dan een lange, dunne file. Waar dit wetsvoorstel wat mij betreft over gaat, is bereikbaarheid, en bereikbaarheid is iets breders dan mobiliteit. En het gaat ook om het bijdragen aan de grote transities waar we voor staan. Dan hebben we het over klimaat, leefbaarheid, gezondheid en de impact op natuur. Het gaat erom hoe we het geld dat we voor bereikbaarheid hebben, zo inzetten dat het bijdraagt aan de doelen van brede welvaart.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even over de vervoersdeskundigen. Natuurlijk zijn dat mensen met een mening. Ze hebben ervoor gestudeerd en geven er zelfs les in, maar ik kan mij niet aan de indruk onttrekken, na mijn tweeënhalve jaar op het dossier infra, dat een hoogleraar ook een mening heeft, en een bepaalde achtergrond en een bepaalde voorkeur. En ze zijn het absoluut niet met elkaar eens. Er lopen er een paar rond waarvan ik denk: jeetje, wat voor

politieke kleur zit dáárachter? En: wat is dit voor iemand, die wil bepalen wat goed en wat niet goed is? Ik vind dat wij als politiek op basis van objectieve criteria moeten bepalen waar die euro naartoe gaat – u moet het er toch mee eens zijn dat we zo veel mogelijk waar moeten krijgen voor ons geld – en daarbij ook ons gezonde verstand moeten gebruiken. Anders heb je zo meteen bij wijze van spreken iemand die zegt dat de hyperloop vanaf morgen al kan. Ja, dat is mooi en futuristisch, maar dat is natuurlijk ook niet direct de oplossing.

De voorzitter:

En uw vraag aan mevrouw Kröger is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Of ze het met me eens is dat het geld wel goed besteed moet worden en die euro's zo veel mogelijk rendement moeten hebben. Daar krijg ik graag een reactie op.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij kan iedereen in dit huis het erover eens zijn dat geld goed besteed moet worden, alleen is de politieke vraag natuurlijk: wat is goed? Waar ik op aansloeg in het betoog van de heer Dijkstra was dat hij opeens het hele vakgebied van verkeersdeskundigen opzijschoof en zei: daar moeten we maar niet meer naar luisteren. Volgens mij zijn het waarden die je wilt borgen. Een van de waarden zou wat mijn partij betreft bijvoorbeeld de brede welvaart zijn, die we als Kamer ook omarmd hebben, en de klimaatdoelen, die vastliggen in de Klimaatwet. Als je die doelen wil verankeren in je instrumentarium voor deze wet is het heel handig om met vervoersdeskundigen te kijken hoe je dat het beste kan doen. Dat lijkt mij goed. De «waarde» is misschien een politieke vraag, maar voor de vraag hoe je het vervolgens handen en voeten gaat geven, lijkt het me zeer belangrijk om naar vervoersdeskundigen te kijken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan maak ik het concreter. Mijn punt is dat vervoersdeskundigen weleens een afwijkende mening hebben ten opzichte van elkaar. Ik denk wel dat het belangrijk is om dat te constateren. Wat de ene vervoersdeskundige adviseert kan weleens totaal tegengesteld zijn aan wat de andere zegt. Wij moeten ook altijd zelf nog een afweging kunnen maken. Wat mij bevreemdt is dat in de media iedere keer dezelfde mensen worden gevraagd. En dan weet je al dat die ene altijd zegt: dit is een goede oplossing. Ik heb daar dan weleens mijn twijfels bij. Er zijn dus meerdere opinies. Is mevrouw Kröger dat met mij eens?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als de vraag is of er meerdere opinies in de wetenschap zijn, zeg ik: ja, dat is zo ongeveer de essentie van de wetenschap. Dat ben ik dus in het geheel met de heer Dijkstra eens.

Maar goed, dan een ander punt uit het betoog van de heer Dijkstra. Ik hang mijn betoog dan maar even op aan dat van hem, aangezien dat misschien toch de twee lijnen in dit debat zijn. Hij zei echt heel hartstochtelijk: bereikbaarheid, daar gaat het om. Dat vind ik heel interessant, want daar zou wat mij betreft het Mobiliteitsfonds ook om moeten gaan, om het vergroten van bereikbaarheid. Alleen is het volgens mij een illusie om te denken dat bereikbaarheid altijd draait om het vergroten van mobiliteit. Bereikbaarheid kan ook draaien om nabijheid, of om het zorgen dat in krimpregio's bepaalde faciliteiten blijven bestaan, waardoor mensen niet hoeven te reizen naar een ziekenhuis of een school op een bepaalde afstand. Je creëert dan nabijheid. Als de heer Dijkstra dus echt vindt dat het om bereikbaarheid gaat, dan denk ik dat het heel interessant is om die vorm te geven en daarin nabijheid een belangrijke rol te laten spelen.

Het amendement dat wij hebben ingediend op het wetsvoorstel, ziet erop om op wetsniveau toe te voegen dat de brede welvaart en de klimaatdoelen verankerd worden. Ik denk dat het belangrijk is om dat op wetsniveau te doen, maar het zit natuurlijk ook heel erg in de onderliggende systematiek van de NMCA's en de MKBA's. Die modellen hebben op dit moment natuurlijk heel erg een knelpuntbenadering, maar daarmee lossen we altijd het probleem van gister op terwijl je eigenlijk juist naar de toekomst wil kijken: waar gaan we tegen aanlopen? Die instrumenten hebben daar op dit moment onvoldoende borging voor. Dat is een stuk uitvoering van de wet, maar ik ben wel heel erg benieuwd wat de Minister en de Staatssecretaris daarop te zeggen hebben. Ten slotte... Ik kijk even naar mijn tijd.

De voorzitter:

Die is indicatief, maar ik kijk eerst even naar de heer Stoffer voordat die «ten slotte» komt.

De heer Stoffer (SGP):

Ik vind de bijdrage van mevrouw Kröger wel een mooie bijdrage. Ik zie daar heel veel herkenningspunten in. Dat is misschien opmerkelijk, maar dat meen ik serieus. Ik kom straks ook even terug op de NMCA, maar ik vind het mooi dat u aangeeft dat daar meer in moet zitten dan alleen maar hoe snel je van A naar B komt. Welke onderdelen, onderwerpen en criteria zou u daar graag in zien? Heeft u daar een beeld bij? Het hoeft niet uitputtend, maar kunt u er een paar noemen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat het heel belangrijk is om dingen als klimaat, leefbaarheid en impact op de gezondheid erbij te betrekken. Dan heb je dat hele vraagstuk van de 12 miljard die ik net al noemde. Ik denk ook dat verkeersveiligheid een hele belangrijke is. Zo zijn er verschillende maatschappelijke waarden waar we in de huidige mobiliteitssystematiek nog vrij eendimensionaal naar kijken. Volgens mij moet je die waarden breder willen borgen en is dat het spannende van deze wet. Dat zit wat ons betreft in dat amendement, zowel op doelniveau als in de uitwerking van de onderliggende systemen.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft vier minuten gesproken. U was bij de «ten slotte».

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan heb ik nog een «ten slotte».

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is eigenlijk nog een veel praktischere vraag, namelijk hoe deze hele nieuwe systematiek gaat uitpakken voor de samenwerking met en de taken en mogelijkheden van lagere overheden. We hebben nu een wet die ingrijpt op rijksniveau, maar we gaan steeds meer gebiedsgericht werken. Daarmee ontstaat mogelijk meer overlap tussen projecten met lokale componenten en projecten met rijkscomponenten. Rijksprojecten leggen daarmee ook beslag op middelen van lokale overheden, maar deze wet regelt niet per se hoe die twee op elkaar inwerken. Dat is spannend voor lagere overheden. Ik hoor graag hoe dat gaat uitpakken en hoe we dat aanpakken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Postma van het CDA.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank, voorzitter. Het CDA vindt het de juiste weg en het juiste spoor om mobiliteit centraal te gaan stellen in plaats van de vooraf gemaakte verdeling tussen weg, spoor, water en fiets die we nu in het Infrastructuurfonds hebben staan. Het CDA steunt daarom dit wetsvoorstel, maar we hebben wel nog een aantal vragen.

We beginnen bij de regio. Het CDA krijgt graag meer inzicht in de kansen die de nieuwe reikwijdte van het Mobiliteitsfonds biedt voor de regio. Sluit het Mobiliteitsfonds beter aan op de regio's dan bijvoorbeeld het Infrastructuurfonds? Kan de Minister toezeggen dat het aantal vervoersstromen niet centraal zal staan maar dat het zal gaan om het in den brede faciliteren van de mobiliteit van personen en goederen, zodat heel Nederland goed bereikbaar wordt? Zullen proefprojecten en experimenten ook met regelmaat plaatsvinden in de verschillende regio's? Het CDA vindt het positief dat in bepaalde gevallen bijdragen kunnen worden verstrekt voor infrastructuur waar het Rijk niet primair verantwoordelijk is. Is de verwachting van de Minister dat dit zal betekenen dat meer zal worden geïnvesteerd in regionale infrastructuur? Of wordt er ook op andere projecten gedoeld en, zo ja, wat voor soort projecten zijn dat dan? Verkeersveiligheid en duurzaamheid. De Minister geeft aan dat de effecten van mobiliteitsoplossingen op verkeersveiligheid, robuustheid en duurzaamheid ook worden meegewogen. Maar hoe wordt de afweging gemaakt tussen kwaliteit, dus een veilige en duurzame manier van vervoer, en kwantiteit, de vervoersbewegingen? Bij het AO MIRT is de motie-Postma aangenomen om verkeersveiligheid als belangrijke pijler mee te nemen in de nieuwe NMCA. Kan de Minister alvast schetsen op welke wijze zij die motie mee wil nemen en vorm wil geven in die nieuwe NMCA? Wanneer zal die nieuwe NMCA worden gepresenteerd en wanneer gaat deze in? Kan de Minister toezeggen dat in de nieuwe NMCA ook grensoverschrijdend personenvervoer wordt meegenomen? Voorzitter. Bij het aanleggen van een nieuwe woonwijk is het tijdig aanleggen van openbaar vervoer vaak een uitdaging. Als we hiernaar kijken, kan de Minister dan meteen ook kijken hoe we dit knelpunt misschien op kunnen lossen door bijvoorbeeld de MKBA's zo af te stemmen dat de verwachte vervoersstromen van de nieuwe wijk meegenomen worden?

Tot slot hebben we de MIRT-spelregels. Er liggen een aantal belangrijke dingen onder deze wet: de MIRT-spelregels, de MKBA en de NMCA. Kan de Minister schetsen wanneer die naar de Kamer komen, hoe wij hier als Kamer over kunnen meebeslissen en welke punten van de evaluatie van die spelregels mee worden genomen bij de herziening?

Ter afronding een hele korte belangrijke vraag. Kan de Minister toezeggen dat de fiets ook volwaardig tot de oplossingsmogelijkheden van het Mobiliteitsfonds behoort?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Dijkstra. Ga uw gang.

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

Ja, even over die woonwijk. Natuurlijk moet je bij een woonwijk wegen hebben, maar ik denk wel dat we onderscheid moeten maken tussen de verantwoordelijkheid van het Rijk, de taken die wij hebben, en die van de gemeenten en de provincies. Het moet toch niet zo zijn dat wij taken van hen gaan overnemen, als het gaat om de aanleg van infrastructuur?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Zoals het er nu uitziet, krijgen wij de komende jaren of misschien wel decennia een enorme woonopgave in Nederland. Dat betekent dat we ook moeten nadenken over grote woonwijken die moeten worden aangelegd. Wat we nu zien bij het aanleggen van grote woonwijken is dat een

ov-oplossing er pas ligt na een halfjaar of driekwart jaar, als de mensen daar al wonen. Wat we terugkrijgen als antwoord op de vraag waar dan het knelpunt zit, is dat in de berekeningen alleen de actuele verkeersstromen mogen worden meegenomen en niet de verwachte verkeersstromen.

Nederland zit met een hele grote opgave. Mijn vraag is heel simpel: kunnen we kijken of we dit slim kunnen gebruiken, want we gaan hier toch over praten met z'n allen, om dit alvast goed af te stemmen op de opgaven die we ook nog op andere terreinen zien in Nederland?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. De SP staat positief tegenover de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds. Uitdagingen op het gebied van mobiliteit moeten altijd aangepakt worden met oplossingen die het beste passen en werken, niet door vast te houden aan een vaste verdeling van middelen voor asfalt, spoor, ov en waterwegen. Goed dat deze weg eindelijk wordt ingezet.

Het omvormen van het Infrafonds naar het Mobiliteitsfonds is een goed begin, maar daarmee zijn we er nog niet. Investerings in infrastructuur zijn van de lange adem, dat werd net ook al benoemd. Dat betekent dat we nog jarenlang met infraprojecten zitten die op de oude manier zijn gefinancierd, terwijl we naar een andere manier van denken en kijken gaan. In hoeverre worden plannen die nog niet ver gevorderd zijn, opnieuw tegen het licht gehouden met het Mobiliteitsfonds en de stikstofcrisis in het achterhoofd?

We gaan eindelijk de harde grenzen van 53,5% voor asfalt, 39,5% voor spoor en 7% voor waterwegen loslaten. Maar het asfaltdenken houdt niet meteen op door die percentages los te laten. Sterker nog, als we niet naar een duidelijk, objectief afwegingskader gaan, kan het zomaar zijn dat er straks meer geld naar asfalt gaat. Dat is wat ons betreft niet de bedoeling. Het is van belang dat we straks nieuwe afwegingen kunnen maken waarbij zaken zoals leefbaarheid, klimaat, natuur en gezondheid worden betrokken. Hoe wordt de gedragsverandering die daarvoor nodig is meegenomen? Op welke wijze komen deze zaken straks terug in het afwegingskader? Daar hoor ik graag een reactie op.

Mevrouw Kröger en mevrouw Postma hebben net al gewezen op de lagere overheden en op de fiets. Daarover heb ik ook wat punten, maar ik voeg er de voetganger aan toe; niet dat daar per se geld naartoe moet, maar er moet wel rekening mee worden gehouden, ook bij het Mobiliteitsfonds. Fietsen en lopen zijn belangrijke en gezonde manieren om van A naar B te komen. Met het Mobiliteitsfonds worden gebiedsgericht werken en de rol van gemeenten en wellicht ook provincies bij het maken van keuzes belangrijker. Zijn de bewindspersonen dat met de SP eens? Hoe zorgen we ervoor dat fietsers en voetgangers niet vergeten worden bij het gebiedsgericht werken en het bouwen van woonwijken, wat toch echt moet gebeuren? Welke afspraken hebben de bewindspersonen gemaakt met het IPO en de VNG? De fietsers, maar zeker ook de voetgangers, waar de SP al eerder voorstellen voor heeft gedaan, hebben wij hoog staan, dus graag een uitgebreide reactie hoe dit meegenomen wordt in deze wet. Een groot probleem bij onze huidige infra-uitgaven is de structurele onderbesteding van het geld. We krijgen het geld eigenlijk al jaren niet uitgegeven, en dat terwijl achterstallig onderhoud oploopt, de vervangingsopgave steeds groter wordt en nieuwe investeringen in ov en spoor noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld de Lelylijn of het doortrekken van de intercity van Heerlen naar Aken. Wat gaat het Mobiliteitsfonds veranderen aan dit groeiende probleem, zeker ook met de komst van het Groeifonds,

waarbij infrastructuur een van de drie pijlers is? Hoe krijgen we het geld straks wel uitgegeven, wat dus al jaren niet lukt?

Tot slot, in aansluiting op het punt van mevrouw Postma, wil ik het hebben over de spelregels van het MIRT. Die gaan veranderen met de invoering van het Mobiliteitsfonds. Die nieuwe regels moeten in het voorjaar van 2021 gepubliceerd worden. Tegelijkertijd moet het Mobiliteitsfonds per 1 januari 2021 in werking treden. In het begin wordt er dus nog gewerkt met de oude spelregels. Waarom loopt de invoering van het Mobiliteitsfonds niet gelijk op met de inwerkingtreding van de nieuwe spelregels van het MIRT? Kan dit voor problemen gaan zorgen, volgens deze bewindspersonen? Hoe groot is de kans dat de nieuwe spelregels volledig geïmplementeerd zijn bij het MIRT-overleg van eind 2021? Dat was mijn bijdrage in eerste termijn. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord graag aan de heer Schonis. Ga uw gang.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Alle wegen leiden naar Rome, zo luidt het gezegde. In 2015 heeft het Duitse move lab uitgezocht of dat ook echt zo is. En wat blijkt: je kunt inderdaad op het Europese continent via bijna een half miljoen verschillende wegen de Eeuwige Stad bereiken. Je kunt de resultaten van het onderzoek bekijken op move-lab.com.

Voorzitter. Zo goed bereikbaar over de weg als Rome is wellicht geen enkele stad in Nederland, maar wat D66 betreft hoeft dat ook niet. We moeten immers breder kijken dan enkel onze automobiliteit. De discussie van zojuist met de VVD en de PVV gaf al aan dat vooral de auto top of mind is op dit moment. D66 is daarom een groot voorstander van het Mobiliteitsfonds. We moeten ons niet blindstaren op de manier waarop we ons verplaatsen van A naar B, oftewel de modaliteit. We moeten op zoek naar de beste oplossing om een vervoersvraagstuk tussen A en B op te lossen. We moeten dus kijken naar de mobiliteitsvraag. Dat kun je oplossen met een autoweg, maar dat kan ook met een nieuwe ov-verbinding, een betere fietsinfrastructuur of een combinatie daarvan. Door de manier waarop we op dit moment het Infrastructuurfonds hebben ingericht, kunnen we slimme, innovatieve keuzes op dat gebied nu niet maken. Dat is wat ons betreft een gemiste kans.

Voorzitter. Maar met alleen het wijzigen van de naam van het fonds wijzigt nog niet onze manier van werken. De heer Laçin refereerde daar net ook al aan. We moeten niet alleen denken aan de pot met geld die we vrijmaken voor projecten. We moeten ook kijken naar hoe we het lijstje aan projecten samenstellen die uit die pot met geld worden betaald. Daarom moeten we ook een omslag maken in het denken binnen de werkwijze van de NMCA, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Ziet de Minister kans om de NMCA te updaten, zodat ook mobiliteit daarin centraal komt te staan in plaats van de modaliteit? Kijk nou eens breder dan alleen naar die auto.

Op dit moment bestaat de hoofdwegennetindicator binnen de NMCA. Deze indicator berekent de economische verlieskosten van files. D66 zou graag zien dat een soortgelijke indicator ook wordt ontwikkeld voor het spoor, zodat tijdverliezen op de weg of het spoor eerlijk met elkaar vergeleken kunnen worden. Ziet het kabinet hiertoe mogelijkheden?

Voorzitter. Een infrastructureel project kan ingrijpende gevolgen hebben voor de leefomgevingskwaliteit van de omgeving. Denk aan meer of minder spoorweglawaai, verkeerslawaai, effecten op landschappelijke kwaliteiten en ga zo maar door. In het wetsvoorstel leest D66 nu niet expliciet terug dat er geld besteed mag worden aan maatregelen die een verslechtering van de leefomgeving moeten voorkomen, ook wel mitigerende maatregelen genoemd. Hoe waarborgt het kabinet dat

mitigerende maatregelen voor infraprojecten ook uit het Mobiliteitsfonds mogen worden betaald?

Voorzitter. Een geslaagd infrastructuurproject is een project met draagvlak, een project waarvoor de hele buurt uitloopt om bij het doorknippen van het lintje te zijn. Draagvlak ontstaat door tijdig met omwonenden te praten en hun wensen en ook hun ideeën serieus te nemen. Daarom stelt D66 voor om bij alle infraprojecten een gebiedscoördinator aan te stellen. Deze coördinator neemt initiatieven van bewoners tijdig en serieus mee in de verdere planvorming. Hoe kijken de bewindspersonen aan tegen de aanstelling van zo'n gebiedscoördinator?

Voorzitter, ik zal afronden. Alle wegen leiden naar Rome, maar wat D66 betreft mogen dat ook fietspaden, spoorbanen of waterwegen zijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat leidde tot een interruptie van mevrouw Postma. Ga uw gang.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik hoor een voorstel om omwonenden te betrekken bij infraprojecten in de omgeving. Dat lijkt mij een mooi voorstel. Maar wordt dat dan bij alle projecten gedaan? Zit daar nog een grootte bij? Wat voor gedachten heeft D66 bij die projecten?

De heer Schonis (D66):

De vraag is natuurlijk vooral ingegeven door alle projecten van het Rijk. Verreweg de meeste projecten uit het prachtige MIRT-boek dat we tegenwoordig hebben, betreffen toch wel projecten van enige omvang, dus waarvoor al heel gauw meerdere mensen in een buurt aan de slag gaan. Ik heb op voorhand niet zoiets van: dat zou je moeten begrenzen. Ik vind eigenlijk dat je, zelfs bij kleine projecten, op zijn minst even van tevoren kunt informeren en kunt zeggen: we komen bij u in de straat graven of in de achtertuin wat doen. Ik kan me wel voorstellen dat het niet op voorhand zinnig is bij heel kleine projecten. Maar ik hoor graag wat de bewindspersonen daar voor ideeën bij hebben.

Mevrouw Postma (CDA):

Als we kijken naar de nieuwe Omgevingswet, dan staat daar ook het onderwerp «participatie» in, juist omdat het belangrijk is om mensen te betrekken bij dingen die in hun omgeving gebeuren. Vaak hebben de omwonenden ook goede ideeën over hoe dat eruit kan zien. Ik ben benieuwd hoe dit dan in die Omgevingswet valt. Hebt u daar al naar gekeken?

De voorzitter:

Heeft u daarnaar gekeken, meneer Schonis?

De heer Schonis (D66):

In de Omgevingswet – ik zie trouwens een zekere Staatssecretaris die zich daar nog vrij intensief mee bezig heeft gehouden – is participatie inderdaad aan de voorkant, zeker in die verkennende fase, wettelijk verankerd. Daarin kun je het gelijk meenemen. Het punt is alleen dat de Omgevingswet nog niet geldt. Op dit moment ben je wat dat betreft dus nog in een wat vrijer stadium. Maar ik zou mij kunnen voorstellen dat die omgevingscoördinator de vertaling is van hoe het Rijk omgaat met de verplichting die gewoon in de Omgevingswet is opgenomen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb een vraag in het verlengde van wat het CDA heeft gesteld. Ik heb de indruk dat de afgelopen tien, vijftien jaar met name in rijksprojecten, op

alle rijksprojecten, heel sterk ingezet wordt op omgevingsmanagement. Ik weet niet of de heer Schonis daarvan op de hoogte is, maar mijn vraag is de volgende. Vindt hij dat dat niet goed loopt? Worden mensen nu onvoldoende betrokken bij rijksprojecten? Moet dat anders? Ik ben eigenlijk wel benieuwd naar wat er meer moet dan nu al gebeurt, met name omdat ik de indruk heb dat het Rijk best wel een voortrekker is geweest op dit gebied.

De heer **Schonis** (D66):

Nee, meneer Stoffer, ik heb daar inderdaad enig zicht op. Ik heb zelf deels omgevingsmanagement mogen doen, ook voor rijksprojecten. Ik zal een voorbeeld geven van waar je dan tegen aanloopt. Op een gegeven ogenblik hadden we een groot windproject, een windpark. Daar zat een modelvliegtuigbaan in de buurt, waar je met van die kleine modeltoestellen kon opstijgen en landen. Dat was allemaal radiografisch. In die hele planvorming was dat punt helemaal niet naar voren gekomen. Het was puur toeval dat die mensen naar een inspraakavond kwamen. Ze hadden de folder gezien en kwamen eens even binnenkijken. Toen was de vraag of daar nou rekening mee gehouden was en hoe die twee dingen zich tot elkaar verhouden. Dat had niemand van tevoren bedacht. Op dat moment hebben we gekeken of het ingepast kan worden. Het bleek prima naast elkaar te kunnen werken, want zo veel storing gaat er niet uit van die motortoestelletjes en van zo'n windmolen. Maar dat zijn wel van die dingen. Als je daar in een veel vroeger stadium wel aandacht voor hebt – zo'n gebiedscoördinator die dat gebied goed kent, zou dat wel op de agenda hebben kunnen zetten – dan krijg je een heel ander gesprek met elkaar. Hier kwamen we er samen goed uit, maar er zijn ook voorbeelden – die zal de heer Stoffer ook wel kennen – dat men er niet samen goed uitkomt. Dat leidt dan tot in mijn beleving onnodige juridische procedures aan de achterkant en dus ook tot vertraging in de uitvoering.

De **voorzitter**:

Is dat tot tevredenheid van de heer Stoffer?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is op zich een prima antwoord, maar ik zie nog steeds de meerwaarde ervan niet, want volgens mij is dit juist iets waarbij het opgelost is. Ik kom namelijk in de praktijk wel mensen tegen die ontevreden zijn over de oplossing, maar niet omdat ze niet betrokken of gehoord zijn enzovoorts. De heer Schonis kijkt er wat anders tegen aan. Ik sta overal open voor als iets beter kan. We gaan straks wel zien hoe de Minister daarop antwoordt. Daar ben ik benieuwd naar.

De **voorzitter**:

Dat was geloof ik niet echt een vraag. U richt zich netjes tot de voorzitter, wat in het directe voorbeeld van de heer Schonis niet gebeurde, maar anyway. Dat is dan tot genoegen van beiden. De heer Laçin heeft een interruptie. Ik geef hem graag het woord.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zag enige twijfel bij de voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik moest even op de lijst kijken.

De heer **Laçin** (SP):

Hebben we van tevoren afgesproken hoeveel interrupties we hadden? Nee toch?

De **voorzitter**:

Ja, ik heb gezegd twee in tweeën. En ik heb nog iets gezegd over boekhouden. Toen moest u nog een beetje lachen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat klopt, voorzitter. Ik heb een korte vraag aansluitend op het punt van de heer Schonis over betrokkenheid van omwonenden en van mensen. Ik vind dat ook heel belangrijk en ik maakte daarom ook bewust het punt, zonder dat daar wat mij betreft al te veel geld naartoe moet, over de fietser en de voetganger. Over de voetganger hebben we het wat mij betreft te weinig in de Kamer. Ik heb weleens wat voorstellen gedaan aan de Minister, waar ze ook heel veel mee heeft gedaan volgens mij. Ik zou ook aan de heer Schonis willen vragen of we bij dat gebiedsgericht werken, bij woningbouw, de mensen eromheen, de voetganger, ook mee moeten nemen en of die dan ook een plek moeten hebben in dat gebruikersberaad, om het zo maar te noemen.

De heer **Schonis** (D66):

Gebruikersberaad, kijk aan! Wanneer heb ik die term ook alweer gehoord? Ik denk ongeveer vanochtend. Het antwoord is zonder meer ja. De voetganger en de fietser zijn in die zin wat lastig, dat dit vaak gemeentelijke projecten zijn en geen rijksprojecten. Maar toch vind ik het wel belangrijk dat de heer Laçin dit benoemt. Bij grote rijksprojecten, bijvoorbeeld grote infraprojecten op het gebied van spoor, weg, maar ook water, doorkruis je ook wandel- en fietsroutes. Ik noem bijvoorbeeld de Paddepoelsterbrug in Groningen. Die routes hebben wel degelijk lokaal behoorlijke impact of kunnen dat zeker hebben. Daar kun je niet aan de voorkant te weinig aandacht aan besteden. Ik ben het daar dus helemaal mee eens.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u, voorzitter. Het voor- of nadeel van iets later aan de beurt zijn, is dat een deel van mijn bijdrage al is verwoord door anderen. Maar misschien haak ik er af en toe bij aan of herhaal ik iets nog even, omdat sommige dingen wat ons betreft wel echt essentieel zijn om goed neer te zetten. Want hoe gaat het zelfbenoemde «groenste kabinet ooit» om met de infrastructuur? Dat is wat ons betreft de vraag die hier vandaag voorligt.

Het Infrastructuurfonds wordt dus het Mobiliteitsfonds en het geld wordt dus niet meer automatisch verdeeld over de weg, het spoor en het water, maar kan slimmer en duurzamer ingezet gaan worden. Dat klinkt op zich goed, maar er zit wat ons betreft wel een addertje onder het gras. Het werd net ook al genoemd: tot 2030 gebeurt er niets en veranderen we dus ook niets; het geld blijft dus vastliggen conform die vaste verdeling. Dat is dus die verdeling waarbij meer dan de helft van het geld in asfalt wordt omgezet. Dat is wat ons betreft in de klimaatcrisis waar we nu in zitten echt onacceptabel. Die vaste verdeling zou wat ons betreft nog liever gisteren dan vandaag losgelaten moeten worden. We kunnen beter nu met zo'n Mobiliteitsfonds starten dan pas in 2030. Hoewel regeren vooruitzien is, wil mijn fractie wel graag weten welke garantie er is dat er in 2030 niet alsnog meer geld in asfalt wordt gestoken. Dat noemde ik net al in een interruptie. Dat vind ik wel een van de lastige punten van zo'n Mobiliteitsfonds: de garantie dat je zeker weet dat het duurzamer wordt. Die garantie zit er wat ons betreft nu nog onvoldoende in. Op zichzelf is het dus een goed idee dat we infrastructuur efficiënter gaan benutten. Maar zou de Minister willen reflecteren op de vraag hoe efficiënt autorijden dan eigenlijk wel is, vergeleken met bijvoorbeeld

treinreizen of fietsen, zowel qua ruimte als qua energieverbruik? De trein en de fiets zijn namelijk niet alleen efficiënter, maar ook nog eens veel groener dan bijvoorbeeld de auto. Als we infrastructuur efficiënter moeten gaan benutten, zou dat dus positief kunnen zijn, maar ik ben dan wel benieuwd naar de reflectie op hoe we dat concreet gaan maken. Die criteria zijn al meerdere keren genoemd; bij die vragen kan ik me dan ook goed aansluiten.

Ook de volgende vraag is al gesteld, door mevrouw Kröger, maar toch stel ik hem nog een keer: hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat deze investeringen in infrastructuur in lijn komen met de doelstellingen van het Parijsakkoord? Is de Minister bereid om bij de randvoorwaarden voor investeringen uit het fonds op te nemen dat een project actief moet bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen? Want zonder zo'n garantie zakt in ieder geval het «groenste kabinet ooit» finaal door het ijs, maar ook dit Mobiliteitsfonds, als duurzaamheid het doel zou zijn. Voorzitter. Ook de werkwijze van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, die vandaag al een aantal keren genoemd is, roept ook wat ons betreft vragen op. Het kabinetsbeleid voorspelt waar er meer files zullen ontstaan, om daar vervolgens nog bredere files van te maken, met een extra baan asfalt erbij. Dat is echt reactief beleid. Maar we moeten juist verbindingen aanleggen die je voor je gehele beleid wilt. Als je niet alles wilt concentreren in de Randstad, moet je ervoor zorgen dat mensen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen tussen Randstad en provincie of tussen de stad en het buitengebied. Of die verbindingen dan knelpunten oplossen of niet, is dan helemaal niet relevant. Je stuurt het verkeer, in plaats van de knelpunten op te lossen.

Als je altijd maar reactief handelt, ben je altijd ingesteld op een bepaalde opgave, die je dan constant zou moeten halen. Maar als je veel meer actief beleid maakt, zullen er altijd vele knelpuntopgaves juist worden opgelost voordat ze überhaupt ontstaan. Daardoor kun je wat ons betreft veel beter beleid maken. Ik ben wel benieuwd hoe dat actievere beleid, in plaats van dat reactieve beleid, in dat Mobiliteitsfonds veel meer een plaats zal krijgen. Wat ons betreft zit dat er onvoldoende in. Ik ben benieuwd of dat wel degelijk onderdeel van een wat ons betreft nieuw beleid zou zijn.

Dat slappe klimaatbeleid en die reactieve houding brengen mij bij mijn laatste punt. Wat gaat de Minister doen om te voorkomen dat het Mobiliteitsfonds telkens geconfronteerd wordt met de consequenties van het beleid van collega-Ministers? Die collega's maken keuzes die vervoersbewegingen en uitstoot veroorzaken. Deze Minister reageert tot nu toe alleen maar met extra asfalt, alsof dat een natuurwet is, terwijl dat juist indruist tegen elke natuurwet.

Een paar voorbeelden. Omdat de Minister van Binnenlandse Zaken nauwelijks ruimtelijk beleid voert, groeit het land in hoog tempo vol met distributiedozen, distributiecentra en de bijbehorende vervoersstromen. En omdat de Minister van Landbouw geen werk maakt van regionale landbouw, legt het internationale vervoer van producten extra druk op onze infrastructuur. En omdat de Minister voor Buitenlandse Handel graag deals sluit met Zuid-Amerika en Canada, worden agrarische producten over de hele wereld gesleept, vaak in het nadeel van onze Nederlandse boeren, die nauwelijks gehoord worden, en dat leidt weer tot meer vervoersstromen.

De Minister gaat er voor de lange termijn vanuit dat er alleen maar meer vervoersstromen zouden komen. De fractie van de Partij voor de Dieren zou juist willen inzetten op het terugdringen van die vervoersstromen. Niet elke week miljoenen pakketjes van hot naar her slepen, om ze vervolgens weer retour afzender te sturen. De winkelstraten lopen leeg, met de verdozing van het landschap, voor opslag en distributiecentra. Dat zijn ontwikkelingen die eigenlijk niemand wil, maar zij vormen een val waar consumenten in worden gelokt. De duurzaamste energie is nog

steeds energie die je niet gebruikt. De duurzaamste kilometer is nog steeds de kilometer die je niet aflegt.

De voorzitter:

Ik ben even benieuwd hoeveel voorbeelden u nog heeft.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik heb nog drie zinnen.

De voorzitter:

Ah, drie zinnen. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Nu we de grote lijnen voor de infrastructuur bespreken, hoor ik ook graag van de Minister hoe zij de zojuist geschetste problemen en voorbeelden gaat aanpakken. Kiezers die op 17 maart hun stem gaan uitbrengen, hebben recht op een helder beeld hoe deze regeringspartijen denken over het voorkomen van vervoersstromen. Ik ben dan ook benieuwd naar de reactie van de Minister.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van der Graaf, ChristenUnie.

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

Dank u wel, meneer de voorzitter. De ChristenUnie hoopt al jaren – en velen hier met ons, volgens mij – op een Mobiliteitsfonds zonder schotten, of zeg maar gerust: zonder muren tussen de modaliteiten; muren tussen met name wegen en spoor, vaak het gevolg van gewapende vrede tussen verschillende politieke visies op investeringen in wegen dan wel spoor. We hebben dat net ook gehoord bij de aftrap van dit debat. Dat is, laten we wel zijn, natuurlijk hopeloos achterhaald als we kijken naar de tijd waarin we leven. Maar het bemoeilijkt niet zelden een goede, integrale afweging bij het bepalen van samenhangende oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen. Kortom, de ChristenUnie is heel erg blij met het wetsvoorstel en met de bijgeleverde dummybegroting. Ik dank de bewindslieden dan ook van harte.

Tegelijkertijd blijft het verschil in politieke visies op wat goede investeringen zijn bestaan. Kortom, wat gaat de komst van dit Mobiliteitsfonds ook echt bijdragen aan het doorvoeren van samenhangende oplossingen bij bereikbaarheidsopgaven, oplossingen die de bereikbaarheid op een veilige, innovatieve en duurzame wijze verbeteren? Graag een reactie daarop van beide bewindslieden.

Wat betekent dit voor de uitgangspunten bij de toekomstige NMCA's en MKBA's? In dit kader verwijs ik nog eens naar de motie van mijn hand die eerder is aangenomen, om niet-stedelijke regio's een betere plek te geven in NMCA's. Deze motie is aangenomen op 25 september 2018. Ik zou daar graag een reactie op willen van de bewindslieden. Wordt de systematiek van NMCA's en MKBA's aangepast om die knelpunten beter boven tafel te krijgen?

Dit is gelijk een mooi bruggetje naar het doel van het fonds. Dat staat nu geformuleerd in artikel 2 als «het faciliteren van mobiliteit van personen en goederen». Dat kan en moet beter volgens ons. Samen met collega's heb ik dan ook een amendement ingediend dat dit preciseert naar «het faciliteren van de bereikbaarheid van heel Nederland door veilige, innovatieve en duurzame mobiliteit». Daarmee komt allereerst de focus meer op bereikbaarheid te liggen. Dat is immers het uiteindelijke doel? Dan gaat het niet alleen om de reis, maar vooral om de bestemming, en dan natuurlijk niet alleen in de Randstad, maar ook in de grensregio's van

ons land. Die bestemming wil je op een veilige en duurzame wijze bereiken, waarbij we natuurlijk innovatief te werk gaan. Bovendien is bereikbaarheid in tegenstelling tot mobiliteit meerdimensionaal en een rijker begrip. Niet voor niets spreekt de Minister in zowel de memorie van toelichting alsook in de nota naar aanleiding van het verslag over het hoofdoel van bereikbaarheid. Vandaar ook onze precisering met het ingediende amendement, dat nummer 13 heeft gekregen.

Voorzitter. Qua programmering in het MIRT is in dit wetsvoorstel de periode waarvoor geprogrammeerd moet worden, opengelaten. Dat is anders dan in de Deltawet, waarin is geregeld dat het Deltaprogramma zes jaar concreet vooruit moet programmeren en de twaalf jaar daaropvolgend indicatief. Dat is een elegante werkwijze die natuurlijk alles te maken heeft met de systematiek in waterveiligheidsland. Heeft de Minister ook overwogen deze werkwijze over te nemen voor het Mobiliteitsfonds en het MIRT en dit beter te verankeren in deze wet? Met andere woorden: waarom heeft de Minister daar niet voor gekozen? Deze vraag heeft natuurlijk raakvlakken met de voeding van het fonds, die nu min of meer voor veertien jaar vaststaat en ieder begrotingsjaar één jaar doorrolt. Maar daarover staat niets in het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is sowieso vrij sec opgesteld. Ik realiseer me natuurlijk dat dit een politieke afspraak is, maar toch: had daarover niet iets in deze wet moeten, hetzij over de veertien jaar en het jaarlijks doorrollen, hetzij over een nieuwe termijn van de al genoemde ritmiek uit het Deltaprogramma van zes plus twaalf jaar? Graag een reactie daarop van de bewindslieden.

Voorzitter. Ten slotte hoop ik dat de komst van het Mobiliteitsfonds, een ontschot fonds, ook leidt tot een ontschotte cultuur. Vanmorgen spraken we erover dat je met een wetwijziging alleen niet ergens komt, maar dat er ook een cultuurverandering nodig is, zowel bij het Ministerie van IenW, als bij Rijkswaterstaat alsook hier. Hopelijk geven de bewindspersonen mij zo meteen het vertrouwen dat het fonds daadwerkelijk bijdraagt aan het veilig, innovatief en duurzaam bereikbaar maken van heel Nederland. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan wil ik het woord geven aan de heer Stoffer. Gaat uw gang.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik heb al heel wat goede punten langs horen komen, moet ik eerlijk zeggen. Ik hoop er iets aan te voegen, maar ik zal er ook een aantal herhalen van bijvoorbeeld mijn burens, maar ook van de overkant.

Voorzitter. Deze Wet Mobiliteitsfonds zou ervoor moeten zorgen dat de budgetten ontschot worden ten opzichte van de verschillende modaliteiten. Als we kijken in de oude wet, stonden daar geen formele schotten in. Als je in de dummybegroting kijkt, die nu is geleverd, worden de budgetten nog steeds per modaliteit ingeleverd. Dat geeft volgens mij ook wel haarscherp aan dat wat achter de wet weggaat, misschien nog wel belangrijker is dan de poging om hier te ontschotten. Het MIRT wordt namelijk niet langer nadrukkelijk gekoppeld aan het behalen van beleidsdoelen. Dat is in de huidige wet wel het geval. Waarom? Met de gewenste integrale brede aanpak wordt mijns inziens het risico groter dat de black box van het bestuurlijk besluitvormingsproces ook groter wordt. Ingewikkelde zinnen, maar het komt erop neer dat wij als SGP wel graag meer grip hierop houden en hebben door duidelijke afspraken over de doelen en het afwegingskader en door meer transparantie. Dit onder het motto van «vertrouwen is goed, maar controleren is uiteindelijk altijd beter». We willen natuurlijk voorkomen dat op de oude voet doorgedaan wordt. We willen ook voorkomen dat de grote vrije ruimte leidt tot een

onnavolgbaar bestuurlijk handjeklap. Ik heb gezocht hoe je daar iets aan kunt doen. Dat is de reden dat ik een amendement heb ingediend om in het MIRT in te gaan op het relatieve belang van projecten voor de verschillende beleidsdoelen. Ik vraag de bewindslieden dan ook om de nieuwe MIRT-spelregels straks hier in de Kamer voor te hangen en de inbreng van de Kamer te betrekken bij de definitieve vaststelling van de MIRT-spelregels.

Ik wil daarbij zeggen tegen de bewindslieden en hun vragen te kijken naar weging en verantwoording aan de hand van indicatoren, zoals aanpak filedruk, meer verkeersveiligheid, modal shift en betere regionale bereikbaarheid. Verkeersveiligheid moet bijvoorbeeld niet langer een ondergeschoven kindje zijn. Zorg er nadrukkelijk voor dat transferia en mobiliteitshubs op waarde worden geschat. De NMCA, die de bewindslieden willen verbreden, moet hier wat ons betreft ook op aansluiten. Mijn vraag is dan ook: nemen ze verkeersveiligheid en regionale bereikbaarheid hierin nadrukkelijk mee? Want in de Randstad zorgen nieuwe projecten vooral voor tijdswinst, maar in het landelijk gebied gaat het ook om het belang van regionale bedrijvigheid en bijvoorbeeld de bereikbaarheid van ziekenhuizen. Dat moet meer gewicht in de schaal leggen. Eigenlijk werd ik wel een beetje geraakt door de mooie term die mijn buurvrouw van GroenLinks aanhaalde, namelijk «nabijheid». Want eigenlijk heb je het daarover.

Via de Wet Mobiliteitsfonds komt er meer ruimte voor investeringen in niet-infrastructurele maatregelen. Dat is heel goed. Volgens mij doelt de Minister vooral op het voorkomen van files, maar ik wil daar ook heel graag verkeersveiligheid in meenemen. Dat is ook de reden waarom mevrouw Van der Graaf en ik daar samen een amendement over indienen.

Het Besluit Infrastructuurfonds bepaalt dat het Rijk alleen bijdraagt aan regionale projecten boven 100 miljoen euro. Mijn vraag daarbij is of dit nog wel aansluit op de nieuwe aanpak en of dit niet moet worden heroverwogen.

Tot slot, voorzitter. Er zal meer gewerkt worden met gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daar ben ik het helemaal mee eens, maar daarbij moeten we wel voorkomen dat dunbevolkte gebieden tussen wal en schip gaan vallen.

Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee sluiten we de eerste termijn af. Ik zie geen interrupties meer. Ik stel voor om even te schorsen en om 15.30 uur verder te gaan.

De vergadering wordt van 15.18 uur tot 15.35 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het wetgevingsoverleg over de Wet Mobiliteitsfonds. Ik geef de Minister het woord voor de eerste termijn van het kabinet. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Het is een belangrijk wetsvoorstel dat we vandaag met elkaar bespreken, prominent ook benoemd in het regeerakkoord. Zoals al door meerdere mensen gezegd, gaat het er hier om dat we van de modaliteiten overstappen naar mobiliteit. What's in a name, zou je dan zeggen. Achter dat ene woordje gaat schuil dat we natuurlijk – dat woord is ook al heel veel gevallen – gaan ontschotten, dat we integraal gaan kijken naar wat een gebied nu nodig heeft.

Het is jammer dat de heer Van Aalst er op dit moment niet is. Ik had me graag even tot hem willen richten, want ik ben een positief mens. Dus

ondanks het feit dat hij weinig vrolijks in onze richting te melden had, heb ik uit zijn betoog – dat moeten anders zijn medewerkers maar terugluis-teren – toch één zin gehaald waarvan ik dacht: daar gaat het nou precies om. De heer Van Aalst zei namelijk: belastinggeld moeten we besteden aan wat de mensen nodig hebben. Nou, laat dit wetsvoorstel daar nou precies in voorzien, want het is precies de bedoeling dat we gebiedsgericht gaan bekijken wat daar nou nodig is. Als je in een landelijk gebied rondkijkt, is dat natuurlijk echt vaak iets anders dan wanneer je in een hoogstedelijk gebied bent. Als je in een gebied rondkijkt waar de woningbouw die er is wordt vervangen door hoogbouw, waardoor je een veel grotere bevolkingsdichtheid krijgt, ja, dan is het onzin om daar te denken dat de oplossing nieuwe wegen is, want die wegen liggen er al en als er hoge flats bij komen te staan, gaan daar alleen heel veel meer mensen overheen. Dus in zo'n omgeving ligt het dan voor de hand dat je eerder een openbaarvervoeroplossing kiest.

Heb je het over het landelijk gebied, dan gaat het vaak gepaard met allerlei N-nummers. Dan kom je veel eerder op een asfaltoplossing uit. Ik wil ook nog wel even zeggen dat asfalt ook fietspaden en voetpaden kunnen zijn; dan hebben we die ook maar meteen even gehad. Want dat is natuurlijk superbelangrijk.

Dus het gaat om die integrale afweging. Daarom willen we dat je gebiedsgericht kunt kijken wat nodig is om die mobiliteit die mensen nodig hebben te realiseren. Dan gaat het niet, zeg ik maar meteen – daar was ook een vraag over gesteld, ik geloof door mevrouw Postma – alleen om personenvervoer, maar ook om goederenvervoer. Wat is er nou nodig? Daar wordt dan de oplossing bij gezocht.

Waarom waren die schotten nou ook problematisch? Laat ik dan ook gewoon even een praktisch inkijkje geven in hoe dat bij ons op het ministerie dan gaat. Kijk, daar is de heer Van Aalst. Ik heb al enige woorden tot u gericht, maar dat moet u dan later maar een keer teruglezen. Wat zegt u?

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

Is het wetsvoorstel al van tafel? Heb ik dat gemist?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, ik heb juist – dan ga ik het toch even herhalen – gezegd dat u precies had benoemd dat belastinggeld besteed moet worden aan datgene wat de mensen nodig hebben. En dat is precies wat dit wetsvoorstel regelt. Dus ik was erg blij met die zin uit uw betoog.

Het gaat dus over zowel personenvervoer als goederenvervoer. Het gaat er echt om wat er in een regio, in een gebied nodig is. Als je het hebt over de schotten zoals we die kennen – de heer Laçin noemde al de 7% voor de vaarwegen – zijn er meer kilometers vaarwegen in het rijksnet dan gewone wegen. Dus dat is soms al een knelpunt. Natuurlijk zitten aan de budgetten die nu bij die modaliteiten horen ook tijdreeksen. Stel, er moet een brug vervangen worden over een rivier. Dan kan een spoorbrug zijn, dat kan een gewone weg zijn, het kan een fietsbrug zijn, een voetgangersbrug, alles kan. Dat geeft meteen aan dat dat heel ingewikkeld is, want dan zit je ermee: is het nou een weg? Als die voor de scheepvaart juist omhoog moet, wie gaat dat dan eigenlijk betalen? En hoe past dat in de tijdreeksen? Kan die brug nou niet omdat er voor het stukje van de weg al wel geld is, maar voor het spoor pas een paar jaar later geld is? Dat zijn allemaal hele onzinnige dingen waar we nu mee zitten te worstelen, die nergens toe leiden, want je wilt gewoon het knelpunt in dat gebied oplossen. Dus ook in praktische zin lost het heel veel op. Dat laat ook meteen zien – ik geloof dat de heer Dijkstra dat zei – dat dit eigenlijk vooral een technisch verhaal is. Dat is ook zo, want de beleidskeuzes maak je niet met het instellen van dit Mobiliteitsfonds. Het is een technisch vehikel dat

ervoor zorgt dat je die integrale afweging kunt maken. Dat is eigenlijk precies wat we nu regelen.

Er zijn ook heel veel vragen gesteld over hoe het dan verdergaat met die beleidskeuzes. De een zegt: straks gaat er minder geld naar asfalt; dat willen we voorkomen. En de ander zegt: straks gaat er meer geld naar asfalt; dat willen we voorkomen. Dat zegt mevrouw Van Esch. Daar leggen we in dit wetsvoorstel niets over vast. Dat zijn beleidskeuzes die later worden gemaakt. De NMCA, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, is door bijna iedere spreker genoemd. Die ondersteunt belangrijke politieke, beleidsmatige keuzes. Hetzelfde geldt voor de MIRT-spelregels. Hoe doen we dat nou met elkaar? Hoe doe je dat met decentrale overheden? Die vragen zijn ook gesteld. Met de decentrale overheden zijn we overigens in heel goed overleg geweest in aanloop naar dit traject. Zij staan volledig achter dit Mobiliteitsfonds. Zij zijn ook blij met de ontschotting en de gebiedsgerichte aanpak. Ook bij de verdere uitwerking van de MIRT-spelregels gaan we dat in gezamenlijkheid doen. Want u hebt volledig gelijk: het zijn niet alleen onze spelregels, maar ook die van medeoverheden. Dat doen we dus samen.

Nog een aantal belangrijke punten. Mevrouw Postma vroeg naar de verkeersveiligheid. Daar hebt u ook aandacht voor gevraagd. De Staatssecretaris en ik deelden met de Kamer de frustratie dat een project soms onvoldoende hoog scoort omdat verkeersveiligheid er niet in zit, terwijl je wel degelijk een verkeersveiligheidsissue hebt. Dat punt wil je aangepast zien in de weging in de NMCA-systematiek. Er wordt nu hard aan gewerkt om dat in de systematiek te verwerken. Hetzelfde geldt voor duurzaamheidsaspecten, waar we het ook al eerder over hebben gehad. Dat is dus nog niet klaar. Het is modelmatig ook best ingewikkeld om verder te komen dan de voertuigverliesuren enzovoort, waar al sinds jaar en dag allerlei rekenmodellen voor zijn. Hoe doe je dat precies met verkeersveiligheid? Om u even een gevoel te geven van hoe ingewikkeld dat is: in de debatten over verkeersveiligheid hebben wij discussies gehad over de verkeersongevallenregistratie. Dat laat meteen zien hoe ingewikkeld het is om verkeersveiligheid te koppelen aan precies een bepaald traject op het spoor of op de weg of wat dan ook. Daar wordt door experts goed naar gekeken. Ik geloof dat de heer Stoffer vroeg: worden we daar als Kamer bij betrokken? Het lijkt mij dat u daar zeker bij betrokken moet zijn, want daarmee worden straks nou juist de beleidsmatige keuzes gemaakt. U vraagt: kunnen we dat als Kamer voorgehangen krijgen? Voor de Staatssecretaris en mij geldt dat wij niet zouden willen dat u niet meekeek, want het is juist bij uitstek aan de Kamer om mee te oordelen of het de goede criteria zijn, of die echt objectief zijn, enzovoort. Daar wordt nu hard aan gewerkt. Dat gaan we in de loop van 2021 zo snel mogelijk met de Kamer delen, zodat u daar ook de debatten over kunt voeren en zodat het ook zo tijdig mogelijk kan worden toegepast.

In dit regeerakkoord staat dat de huidige verdeelsleutel tot 2030 blijft gegarandeerd. Natuurlijk zou ieder volgend kabinet daar zelf mee kunnen doen wat het wil, zij het dat alle projecten en al het geld al vastliggen tot 2030. In die zin was het niet zo'n heel spannende keus om het tot 2030 vast te leggen, omdat u ook weet dat projecten een dermate lange looptijd hebben. U kent ook de MIRT-spelregels zoals we ze nu hebben: je mag een project pas starten als je zicht hebt op 75% van de financiering. Met andere woorden: het geld is tot 2030 al belegd en is gekoppeld aan projecten waarvoor al eerder keuzes zijn gemaakt. In de periode daarna gaan we het dus netjes voorhangen en kunt u er dan over oordelen of zowel de NMCA, de MIRT-spelregels zijn gevolgd. MKBA heeft mevrouw Kröger nog genoemd. Daar kijken we ook naar. Mevrouw Postma vroeg nog wat het betekent voor de regio's. Een van de dingen die de Staatssecretaris en ik ontzettend belangrijk vonden, is het grensoverschrijdende aspect. Dat nu de modellen ophouden bij de grens en je dus eigenlijk de helft van het potentieel laat liggen, willen we ook oplossen. Dus grens-

overschrijdend en dat geldt ook, zeg ik maar weer, voor alle modaliteiten, of het nou gaat over het internationaal spoor, zowel voor goederen als personen, de wegen of de vaarwegen, eigenlijk alles.

Even kijken. De kansen voor de regio. Zijn er dan proefprojecten? Kan het overal? We zijn natuurlijk eigenlijk in de grote programma's die er zijn al een beetje aan het proefdraaien om te kijken hoe je gebiedsgericht zou kunnen gaan werken. Afhankelijk van welke spelregels, NMCA, MKBA, we straks met elkaar vast gaan stellen, zullen we kijken wat de beste programma-aanpak is die daarbij kan. Dat doen we ook weer samen met de medeoverheden. De heer Schonis had het over draagvlak. Dat begint natuurlijk bij het draagvlak bij de medeoverheden, die er ook vaak financiële middelen in stoppen. We zullen dus met elkaar ook weer moeten kijken wat het betekent voor afspraken rondom cofinanciering. Daar zullen we echt goed naar kijken.

De heer Schonis bracht nog iets op over een gebiedscoördinator. Bij ons heet het nu geloof ik al omgevingsmanager in aanloop naar de Omgevingswet. Wellicht kan de Staatssecretaris vanuit haar ervaring met de Omgevingswet daar nog iets op aanvullen. Er is ons natuurlijk veel aan gelegen en zowel Rijkswaterstaat als ProRail doet dat natuurlijk al heel goed. Mensen worden er vroegtijdig bij betrokken, zodat je niet gaande de rit ineens ontdekt dat er nog gebruikers zijn in een bepaald gebied van wie je de belangen niet hebt meegenomen. Maar als daar nog verbeteringen mogelijk zijn onder de nieuwe Omgevingswet, staan we daar natuurlijk zeker voor open. Het geldt dus gewoon voor alle modaliteiten. Alles kan meedoen. Verkeersveiligheid wordt meegenomen.

Mevrouw Postma vroeg nog hoe de kwaliteit versus de kwantiteit wordt afgewogen. Ik kan dus nu nog niet zeggen hoe dat precies zal gaan, maar die aspecten worden natuurlijk zeker meegenomen. Daar gaan we uitgebreid met u over van gedachten wisselen: worden die afwegingen nou echt objectief gemaakt, worden daar duurzaamheidsaspecten en klimaatadaptatie bij betrokken? U weet dat ik als Minister ook water in mijn portefeuille heb. Dat in de NOVI nu ook water als ordenend principe is opgenomen, is natuurlijk ook een heel mooie stap. Dan leggen we geen fietstunneltjes meer ergens aan waar ze bij de eerste de beste bui onderwater lopen. Dat zijn allemaal niet echt slimme dingen.

In het verleden hebben we natuurlijk wel gezien – ik weet niet wie van u dat aanhaalde – dat we ergens een woonwijk, een Vinex-wijk, hadden aangelegd en dan: oeps, die mensen blijven niet allemaal thuis, die gaan ergens heen. Aansluiten op het wegennet, het spoorwegennet en ander openbaar vervoer kwam dan vaak naderhand. Dat hebben we al geprobeerd te verbeteren in de MIRT-systematiek, maar ook daar komt nu nog meer ruimte voor. Het wordt makkelijker om dat in één keer integraal aan te pakken en dus ook de toekomstige ontwikkelingen mee te nemen. Want dat was geloof ik het punt. Je mag het pas mee gaan tellen als er een knelpunt is, terwijl je in sommige gevallen op een kilometer afstand aan ziet komen dat er een knelpunt gaat ontstaan als je ergens heel veel mensen op een plek neerzet, of dat nou hoogstedelijk of op het platteland is. Natuurlijk moet je dat mee kunnen wegen. Dat zijn allemaal dingen die goed meegewogen moeten worden.

Mevrouw Van der Graaf had het nog over cultuurverandering, want het gaat niet vanzelf. Ik denk dat ze daar een heel terecht punt heeft. Dat zal ook nog best wel met vallen en opstaan gaan. Ik zeg het maar heel eerlijk: ook bij ons op het ministerie zitten de mensen bij een directie ov-spoor, bij wegen, bij maritiem of bij luchtvaart. Ik denk dat we daar echt nog wel een slag moeten maken, door dat ook meer gezamenlijk te doen. Dat is bij de decentrale overheden niet anders. Daar is het ook vaak in verschillende zuilen geconcentreerd. In zo'n gebiedsproces zullen zij veel meer uitwisselbaar worden en gezamenlijk naar de problemen kijken in plaats van ieder voor zijn eigen stukje. Ik denk ook dat dat hartstikke leuk is en tot betere oplossingen kan leiden.

De heer Stoffer zegt, en die zorg begrijp ik ook wel, dat het niet mag leiden tot onnavolgbaar bestuurlijk handjeclap; een proces in een regio met heel veel mensen aan tafel, het ministerie erbij en dan komt er iets uit en dan kan de Kamer daar niks meer van terugvinden. Daarom is het belangrijk dat er goede criteria met u afgesproken worden over NMCA, MKBA en MIRT-spelregels. Dat moet dan terug te herleiden zijn. En daarnaast geldt dat er nog altijd MIRT-besprekingen in de Kamer zullen zijn; dat verandert totaal niet door deze wetswijziging. Aan uw budgetrecht verandert niks. Sterker, de Rekenkamer zegt dat de Kamer er meer grip op krijgt met de invoering van het nieuwe artikel 20 en dat het zichtbaarder wordt. Aan die systematiek verandert niks. De Kamer heeft ook bij alle investeringen in de toekomst het laatste woord of ze wel of niet doorgaan.

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

Dank aan de Minister, ook voor deze reactie. Dan probeer ik het toch nog even concreet te krijgen, als het gaat om die NMCA en die MKBA, als het gaat om de knelpunten bij verkeersveiligheid, zoals de heer Stoffer ook betoogde, als het gaat om de knelpunten die in de regio leven, waar ook veel infrastructurele knelpunten zijn. De Kamer heeft hier ook uitspraken over gedaan. In mijn eigen bijdrage wees ik daar ook op. De Kamer heeft gezegd: zorg er nou voor dat je in de niet-stedelijke regio's, dus buiten de Randstad, ook die knelpunten goed naar boven kunt krijgen. Kan de Minister de Kamer toezeggen dat zij een brief stuurt over de wijze waarop die modellen worden aangepast om dit soort knelpunten naar boven te krijgen? Wij zouden daar heel graag meer zicht op krijgen. We willen op tijd kunnen bijsturen als we denken dat die nog onvoldoende naar voren komen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarom heb ik net ook van harte de oproep van de heer Stoffer onderstreept om het voorgehangen te krijgen. Ik begrijp ook dat het niet de bedoeling is om het helemaal tot zes cijfers achter de komma, en in detail, uitgewerkt naar uw Kamer toe te sturen. Het is echt de bedoeling dat het naar uw Kamer toe komt, zodra er zicht op is waar het naartoe gaat, en dat zal in de loop van het volgende jaar zijn, zodat er niet al allerlei keuzes gemaakt zijn, waardoor je bij wijze van spreken weer opnieuw zou moeten beginnen. We nemen ook heel goede nota van de wensen die nu en eerder door de Kamer zijn geuit ten aanzien van verkeersveiligheid, de regio, het grensoverschrijdende en de duurzaamheid. Ook al is het heel ingewikkeld – ik gaf net het voorbeeld van verkeersveiligheid – we zullen proberen u mee te nemen in waarom er op al die aspecten tot die keuzes wordt gekomen. We zullen zorgen dat u dan echt nog uw input kunt hebben.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag. Ga uw gang.

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

Dan begrijp ik dat er nu wordt gewerkt aan aanpassingen van de modellen. Ik neem even de casus van de A28 en de MIRT-verkenning die we hebben gehad en waarover we hebben gedebatteerd. Er was uitgezocht dat we daarnaar zouden kijken. Het beeld was van het midden van het land tot aan Zwolle. Toen hebben we het er in de Kamer over gehad dat er ook knelpunten waren tussen Zwolle en Hoogeveen. Dat kwam niet naar voren uit de NMCA, maar daar staat wel iedere dag een file. Zijn dat dan knelpunten die straks beter naar boven komen, als er aan de modellen is gewerkt, zoals de Minister net zei?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het wordt geen binair model waaruit komt: dit is de ideale oplossing en de rest deugt niet. De bedoeling is natuurlijk om al die verschillende aspecten zo goed mogelijk mee te laten wegen, maar het blijven modellen. Wellicht is het een idee dat we voor de volgende MIRT-bespreking, die we geloof ik in december hebben, in de brief uiteenzetten wat er allemaal gebeurt op het gebied van NMCA, MIRT-spelregels en MKBA, zodat u een beetje ziet wanneer u wat kunt verwachten. Het lijkt me goed om daar iets meer inzicht in te geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik weet niet zeker of we in blokjes werken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb er volgens mij één groot blok van gemaakt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Eén groot blok! Hatsa!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik heb wel nog wat losse vragen, hoor. Het is integraal, dit Mobiliteitsfonds.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het is één integraal blok met alles! Nou, dan komt deze vraag vast goed.

De **voorzitter**:
Waarbij ik wel werk met twee interrupties in tweeën.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ja, voorzitter, daar ben ik van op de hoogte. Mijn vraag gaat over het doel, want daar refereerde de Minister net al even aan. Volgens mij zijn er vrij veel vragen gesteld over het doel van het fonds. Is dat nou om mobiliteit te versterken of bereikbaarheid, waarbij bereikbaarheid bijvoorbeeld ook kan gaan over nabijheid? Het vergroten van de mobiliteit is niet altijd het vergroten van de bereikbaarheid en andersom. Onze vraag, ook in het amendement dat we hebben ingediend was: moet in het doel van het fonds niet ook al veel meer beslag zitten in de maatschappelijke doelen die men probeert na te streven?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Daar hebben mevrouw Van der Graaf, de heer Schonis en anderen ook wat opmerkingen over gemaakt. Op het gevaar af dat we in de semantische discussie komen van wat iemand verstaat onder mobiliteit en onder bereikbaarheid; ik begrijp uw bedoeling wel. Dit Mobiliteitsfonds is een technische benaming en dus ook een neutrale benaming. Daarom heet het ook Mobiliteitsfonds. Het gaat niet over de zorg. Het gaat niet over onderwijs. Het gaat over mobiliteit. Daarbinnen verbreden we het nu juist in die zin dat het niet meer alleen om de keiharde fysieke infrastructuur gaat, maar dat het ook breder kan gaan. Vandaar dat in de toelichting verschillende keren het woord «bereikbaarheid» valt. Mevrouw Van der Graaf haalde dat ook aan.
Dit is een technisch instrument. Het is een Mobiliteitsfonds, dat dus niet gaat over allerlei andere onderwerpen. De beleidsdoelen die je wilt bereiken, blijken natuurlijk vooral uit een NMCA, de MIRT-spelregels en de manier waarop je een MKBA inricht. Als er bij wijze van spreken in de toekomst kabinetten zijn van heel verschillende politieke kleur en signatuur, dan zouden die allemaal met het Mobiliteitsfonds als vehikel aan de slag moeten kunnen. In die zin is het Mobiliteitsfonds zelf neutraal. Daaruit volgen de spelregels, die we verder uitwerken. De Kamer heeft de ruimte om daar haar eigen afwegingen in te maken. Die zijn niet afhan-

kelijk van dit fonds. Dit fonds maakt het mogelijk om welke integrale afweging dan ook te maken. Ik kan noch de heer Van Aalst, noch mevrouw Van Esch beloven dat er respectievelijk meer of minder asfalt uit komt, want dat is altijd afhankelijk van de politieke keuzes die u en volgende Kamers zullen maken. Wij faciliteren die integrale afweging, in de woorden van de heer Van Aalst, zodat het belastinggeld wordt besteed aan de dingen die de mensen nodig hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar dat is nou precies de essentie: de neutraliteit van het woord «mobiliteit». De Minister zegt dat het een technisch, neutraal fonds is, waarbij het gaat om het faciliteren van mobiliteit. Mijn pleidooi daarbij zou juist zijn dat het gaat om het faciliteren van bereikbaarheid. Dat is iets wezenlijk anders dan mobiliteit. Als het doel van het fonds is om geld te stoppen in meer mobiliteit, de groei van mobiliteit of het makkelijker maken van mobiliteit, dan wordt mobiliteit het doel, terwijl het doel volgens mij moet zijn dat de bereikbaarheid toeneemt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij is hier helemaal geen probleem. Het heet Mobiliteitsfonds omdat het over mobiliteit gaat. Dat het Mobiliteitsfonds heet, wil niet zeggen dat het gaat om het bevorderen of afremmen van mobiliteit. Het gaat erom dat het investeringen bevat die gerelateerd zijn aan mobiliteitskeuzes. Dat kan voor het ene kabinet betekenen dat het het een meer doet en voor het andere kabinet dat het het andere meer doet. Die kunnen allemaal met dit Mobiliteitsfonds vooruit. Daarom heet het Mobiliteitsfonds.

Natuurlijk hebben wij in heel algemene bewoordingen aangegeven waar het om moet gaan. Dan is de hoofdkeuze natuurlijk veiligheid. Ik heb nog nooit een partij gehoord die het er niet mee eens was dat onze infrastructuur veilig moet zijn. Op hoofdlijnen hebben we ook gezegd dat het op een slimme, innovatieve en duurzame manier moet gebeuren. Dat zijn de heel basale hoofdlijnen die erin zitten. Voor de rest kan ieder kabinet in de toekomst hiermee uit de voeten en kan ieder kabinet zijn eigen keuzes maken. Iedere MIRT-ronde kan de Kamer ook haar eigen afwegingen maken en zeggen of zij het met de investeringsvoorstellen eens is of niet.

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

Dit is volgens mij de portefeuille Infrastructuur. Dat is hartstikke neutraal. Niks mis mee. Maar er komt elke keer zo'n aanhangsel aan van Milieu of Waterstaat; het is maar net wat voor kabinet er zit. Maar we waren het erover eens dat Aalders gewoon bedoeld was voor Infrastructuur. Zoals ik al in mijn bijdrage heb gezegd: wie betaalt bepaalt. Dat betekent dat, als de automobilist geld binnenbrengt, hij het recht heeft dat hij dat terugziet in het wegennetwerk. Dat is wat anders dan wat de Minister mij net in de mond legde toen ze zei dat ik alle belastinggeld goed wil gaan besteden. Nogal wiesdes! Ik mag toch hopen dat deze Minister dat ook doet. Maar dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd: degene die betaalt bepaalt. Dus als de automobilist geld binnenbrengt – dat is nog steeds de grote meerderheid in Nederland – vind ik het heel normaal dat we dat investeren in asfalt.

Hetzelfde geldt voor duurzaam. De Minister roept allerlei gekke dingen waar het allemaal aan moet voldoen. Ja, duurzaam is mooi maar het woord «duurzaam» heeft in deze Kamer een heel andere betekenis dan de betekenis die de PVV aan het woord «duurzaam» geeft. Asfalt is voor ons fantastisch duurzaam. Het is aanleggen, bijhouden, hergebruiken...

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Ik begrijp niets van deze Minister. Waarom wil zij nu alles veranderen? Het is prima zo. Het Infrastructuurfonds biedt ons alle mogelijkheden. We zijn hier de portefeuille Infrastructuur. Is de Minister het met mij eens dat we er nu niet allerlei andere dingen bij moeten gaan halen van andere portefeuilles omdat dat zo geweldig is? Daar zijn wij niet voor. We zitten hier op Infrastructuur. Is zij dat met mij eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daarom heet het ook een Mobiliteitsfonds, en niet een zorgfonds, onderwijsfonds of wat dan ook. Aangezien het meestal het duurste onderdeel is, zal dat voor het overgrote deel gewoon in fysieke investeringen op het spoor, in de vaarwegen, wegen, fietspaden en wandelpaden – laat ik alles maar weer noemen – terechtkomen. Punt.

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

Dat is nou juist mijn punt, want het merendeel van de fietspaden ligt in gemeentes. Wandelpaden liggen in gemeentes. Het kan niet waar zijn dat wij zo meteen de gemeente Amsterdam of welke gemeente dan ook gaan spekken met ons geld. Dit is infrastructuurgeld, bedoeld voor rijkswegen. Dat wordt opgebracht door mensen die op die rijkswegen rijden en hun wegenbelasting betalen. Het kan niet waar zijn dat dat geld, onder leiding van de VVD nota bene, zo meteen verdwijnt in allerlei rare projecten. Dat staat letterlijk in uw voorstel, dus u kunt zeggen dat het niet zo is, maar het is wel zo. Het geeft allerlei mogelijkheden die vroeger niet denkbaar waren in het verkiezingsprogramma van de VVD. Momenteel gaat alles overboord. Ik vind het prima. Het kan voor ons richting maart niet beter dan dat de VVD alles overboord gooit, maar dit kan toch niet de bedoeling zijn?

De **voorzitter**:

Ik geloof helemaal niet dat u het prima vindt, maar de vraag is of de Minister dat met u eens is, geloof ik.

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

Ik was nog niet klaar, voorzitter. Ik wil nog een interruptie plegen.

De **voorzitter**:

Dat weet ik. Ik zat even na te denken. Ga uw gang. Uw tweede interruptie.

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

Het gaat mij om het stukje dat we nu gaan investeren in infrastructuur waar we niet primair verantwoordelijk voor zijn, dat de verdeelsleutel komt te vervallen en dat we nu niet meer naar modaliteit maar naar mobiliteit gaan kijken. Dan kan de Minister wel blijven roepen dat dit slechts een technische wijziging is, maar dat is gewoon onzin. Er staat gewoon in het voorstel en de memorie van toelichting dat we andere dingen gaan doen. We gaan investeren in leefbaarheid en duurzaamheid. Dat heeft helemaal niks met de portefeuille infrastructuur te maken. Deze Minister moet gewoon op de asfaltmachine en wegen aanleggen! Daar was uw voorganger toch wel beter in.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat laat ik dan voor rekening van de heer Van Aalst. Ik denk dat het belangrijk is, en dat hebben meerdere sprekers ook benadrukt, dat het gaat om de integrale afweging. Waar hebben mensen behoefte aan? In het ene deel van het land is dat nieuw asfalt en in het andere deel van het land is dat misschien zelfs wat meer vaarwegen. Laten we ook daar even niet in de veronderstelling blijven hangen dat het alleen om beheer en onderhoud gaat, want daarbij zijn wel degelijk wensen vanuit deze Kamer.

Ik noem maar wat wensen: een wens voor verbeteringen bij sluizen en de behoefte aan extra ligplaatsen voor de binnenvaart, wat ook gewoon met asfalt en beton te maken heeft. Het is niet zo dat de vaarwegen af zijn en dat het alleen beheer en onderhoud is. Ik vond dat wat daarover werd ingebracht door de heer Laçin ook een heel mooi voorbeeld. De modal shift die we bereiken door juist daarin te investeren, biedt weer meer ruimte op de wegen omdat het goederenvervoer van de weg naar het water of het spoor kan. Dus het is echt onzin dat het huidige Infrastructuurfonds alleen maar over asfalt en wegen zou gaan en dat het nu ineens alleen maar over openbaar vervoer gaat. Dat is echt een ridicule karikatuur van dit wetsvoorstel.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben het met die laatste woorden van de Minister heel erg eens: de PVV verkondigt heel veel onzin in dit debat. Maar dat is mijn vraag niet. Ik wil het hebben over het volgende. Ik hoorde enerzijds – dat was ook mijn inbreng – dat we bij het gebiedsgericht werken ook oog hebben voor wandelpaden, zoals de Minister die noemt, en fietspaden, zonder dat daar per se heel veel geld naartoe moet vanuit het Mobiliteitsfonds. Naast de Minister van Infrastructuur zit de Staatssecretaris van Milieu. Wat mij betreft bijt dat elkaar niet. Zo moeten we ook kijken naar het Mobiliteitsfonds. Ik wil, zonder dat we het Mobiliteitsfonds overlaten aan de politieke grillen van de komende jaren, dat leefbaarheid, natuur en milieu een duidelijke plek krijgen in het afwegingskader dat we gaan krijgen of gaan maken. Als ik de Minister hoor, heb ik er zo mijn vragen bij hoe we dat gaan vastzetten. Ik zou aan de Minister willen vragen, maar straks ook wellicht aan de Staatssecretaris, om er toch iets meer duiding aan te geven hoe we die elementen, die ook in het wetsvoorstel staan genoemd, echt een plek gaan geven, zodat we objectief met al die elementen kunnen kijken wat het beste is voor een bepaald gebied.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat geeft me meteen de gelegenheid om een andere vraag te beantwoorden: kunnen mitigerende maatregelen ook nog steeds betaald worden? Ook daar verandert niks in. Dat kan nu en dat kan ook in de toekomst. Ter geruststelling van de heer Laçin merk ik op – ik laat de Staatssecretaris het straks overigens graag aanvullen, en dan zult u horen dat wij wederom met één mond spreken vanuit het kabinet – dat al die aspecten natuurlijk meegewogen moeten worden in het gebiedsgerichte proces. Dat zijn ook de milieutechnische zaken. Zo de Staatssecretaris daar vanuit haar verantwoordelijkheid zelf al niet op zou letten, dan is dat iets wat ook op regionaal niveau echt wel gebeurt. Ik zie dat zelf gebeuren als het gaat om bijvoorbeeld klimaatadaptatie. In het begin van deze periode was ik vaak de enige die dit in MIRT-overleggen opracht. De tweede keer kreeg ik een soort reactie van «daar heb je haar weer». Nu is dat gewoon gemeengoed. Ik heb dus echt het idee dat dit heel goed meegewogen wordt, op alle milieutechnische aspecten.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb nog twee vragen. Ik ben overigens blij om te horen dat mitigerende maatregelen nog gewoon betaald kunnen worden uit het fonds. Ik zit wel met het punt dat dit niet in de wettekst staat. We hebben een amendement op dat punt ingediend. Ik aarzel nog een beetje of ik dat wel of niet in moet trekken. Uit de wettekst blijkt het nu namelijk niet. Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag sluit aan op de discussie die net ontstond. We gaan ontschotten. We gaan zo'n brug aanleggen. Dan valt er wat tegen. Ik zit nu twee, tweeënhalf jaar in de Kamer. Dan hoor je weleens dat niet alle projecten even vlekkeloos verlopen. Dan valt er wat tegen. Per definitie hoort daar een rekening bij. Waar landt die rekening dan? Dan is natuurlijk

de vraag hoe je het dan nog gaat verdelen uit die pot met geld zonder schotten. Ik ben wel benieuwd hoe de Minister daartegen aankijkt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nu is de systematiek zo dat het dan toevalt aan dat deel waar het project onder valt. Dat gaat gedetailleerd. Als het een brug is die oorspronkelijk is aangelegd vanuit het wegenperspectief, dan moet «wegen» de tegenvallers betalen. Is het bedoeld vanuit een vaarwegproblematiek, dan zou «vaarweg» dat moeten betalen, en omgekeerd. Nu wordt dat zo dus teruggerekend. Wat uiteindelijk fysiek gebeurt – dat ziet u ook in de dummybegroting – wordt natuurlijk wel weer gelabeld onder de modaliteit waar het onder valt. Ik kan me zo voorstellen – dat moeten we anders technisch nog maar een keer precies toelichten – dat het afhankelijk is van waar die tegenvaller zich voordoet en in welke fase die tegenvaller zich voordoet. Als een project gaandeweg door een scopeverbreiding duurder wordt, zit je nog steeds in het brede programma, het ontschotte programma. Als er bij wijze van spreken in de fysieke uitvoeringsfase iets tegenvalt, dan wordt het binnen dat project misschien in de post «onvoorzien» verder opgevangen. Ik denk dat het een technische uitwerking is. Het hangt er erg van af in welke fase iets tegenvalt. Stel dat je in een fase zit waarin een project al aanbesteed is. We zien nu bijvoorbeeld – ik noem maar iets – dat het door corona en het rekening houden met 1,5 meter afstand vaak meer tijd kost om een werk uit te voeren. Dat zijn dingen die je gewoon binnen dat project en dus ook op die plek in de begroting probeert op te vangen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er was nog een tweede vraag, over het amendement, of dat al dan niet ingetrokken moet worden, maar misschien dat daar zo meteen nog over gesproken wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wellicht kan de Staatssecretaris op dat punt ook nog iets aanvullen. Ook dat punt verandert er niets. Wat er nu in het Infrastructuurfonds mogelijk is, blijft ook in het Mobiliteitsfonds mogelijk. Vandaar dat er niet echt iets gewijzigd is aan de wet. Dat is namelijk niet nodig. Ik denk dat u daar echt gerust over kunt zijn. Maar we zullen kijken of we daar eventueel nog iets aan toe kunnen voegen. Anders komt het in de tweede termijn. Maar volgens mij is het gewoon echt niet nodig.

De heer Schonis (D66):

Dank voor het antwoord. Dan zal ik zo meteen horen hoe gerustgesteld ik wel of niet ben. Over de eerdere vraag, over die tegenvallers, hoor ik de Minister zeggen: met een programmatische aanpak. Dat is eigenlijk wat u zegt. Je gaat dus via je programma's wel degelijk iets proberen te labelen om sturing te houden op die tegenvallers. Denk überhaupt aan de controlvraag die de heer Stoffer stelde. Heb ik het goed begrepen dat u dat zo voor u ziet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zullen met elkaar die spelregels goed moeten vaststellen. We hebben nu een basisregel: je moet zicht hebben op 75% van de financiering. In het begin weet je nog niet, helemaal als je integraal kijkt, of het alleen een weg wordt, of het een weg in combinatie met spoor wordt en of het boven of onder de grond gaat. In het begin heb je al die opties op tafel en maak je een hele grove inschatting van wat een project gaat kosten. Als je denkt dat het allemaal niet optimaal te doen is boven de grond en je onder de grond moet, weet je meteen dat het een heel stuk duurder wordt. Dan zul je zo'n project waarschijnlijk moeten gaan opplussen. Maar aan die systematiek verandert in principe niks. Je hebt fasen van het programma.

Dan blijft het binnen het programma. Op het moment dat je een voorkeursalternatief hebt, heb je al een eind ingezoomd. Naarmate je dichterbij een aanbesteding komt, kan een aanbesteding uiteindelijk ook weer mee- of tegenvallen om allerlei redenen. Tijdens de realisatie kom je soms weer archeologisch erfgoed tegen of noem maar op. Er kunnen allerlei zaken zijn waardoor er ook dan weer tegenvallers ontstaan. Een enkele keer is men eerder klaar. Dat moet je allemaal verdisconteren, maar daar verandert op zich niks aan.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Even een soort van samenvattend. We maken natuurlijk geen nieuwe wetgeving als we tevreden zijn over de huidige wetgeving. Ik merk dus aan mezelf dat ik dan het liefst nog morgen met het Mobiliteitsfonds zou willen beginnen, omdat we dus niet tevreden zijn met de huidige aanpak. Ik ga ervan uit dat de Minister ook niet tevreden is met de huidige aanpak, want anders zou ze geen nieuwe wetgeving maken. Ik blijf dus bij mijn punt. U zegt heel makkelijk: we hebben alle projecten al besteed tot 2030, dus dan starten we. Toch zou ik willen oproepen te kijken in hoeverre we niet nu alsnog alvast de gedachte van het Mobiliteitsfonds kunnen proberen te integreren in het beleid waarmee we nu bezig zijn. Want als ik naar het Mobiliteitsfonds kijk, dan komt er geen verbreding van de A27. Die is namelijk niet efficiënt, verre van duurzaam en geheel niet slim. Die schaffen we dus af bij het Mobiliteitsfonds. Dat is makkelijk. Ik blijf er dus bij. Misschien wil ik liever vandaag dan morgen beleid wijzigen, maar u maakt zelf een wijziging. Dan moet er nu toch ook al een mogelijkheid zijn om het in de huidige werkwijze door te voeren, in ieder geval in het algemene gevoel van het beleid dat we nu maken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat het dan leuk is dat de Staatssecretaris zo meteen ook nog iets kwijt kan over de regionale aanpak, waarbij we juist aan het kijken zijn hoe je daarmee zou kunnen experimenteren, vooruitlopend op. Daar gebeurt echt al wel wat.

Maar we doen dit inderdaad omdat we het willen veranderen. Maar ik gaf aan u aan dat we de bestuurlijke afspraken die gemaakt zijn, moeten respecteren. Overigens zijn die afspraken ook allemaal geaccordeerd door de Kamer, want alles is steeds in de MIRT-overleggen vastgelegd. Die afspraken moeten we natuurlijk ook gewoon nakomen. Dan kun je niet anders dan constateren dat de financiële middelen tot 2030 gewoon belegd zijn.

Maar, voorzitter, ik heb al heel veel van de vragen beantwoord, zoals deze van mevrouw Van Esch. Het is wel aardig als de Staatssecretaris de rest mag doen.

De **voorzitter**:

Dat is geweldig, maar ik zie dat mevrouw Van Esch nog een vervolgvraag heeft.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik blijf het te makkelijk vinden om te zeggen: we hebben gewoon financiële afspraken vastgelegd, en dus doen we tot 2030 verder niks. Misschien gebeurt dat wel op het spoor of bij regionale zaken. Dat is hartstikke goed, maar je kunt natuurlijk bij infrastructuurprojecten niet zeggen: «Leuk en aardig, maar we hebben gewoon dingen met elkaar afgesproken. We willen het eigenlijk anders, maar we gaan toch maar gewoon door omdat we het zo hebben afgesproken.» Dat vind ik slecht beleid, want dan zeggen we eigenlijk dat we het anders willen, maar dat we het niet doen omdat dat nou eenmaal de afspraak is die is gemaakt. Dat kan ik niet verkopen. Ik snap niet dat de Minister dat wel kan. Als je hier zelf een wetswijziging neerlegt en zegt dat je het anders wil, dan moet

er toch ook nu al een mogelijkheid zijn om bijvoorbeeld bij aankomende projecten of bij projecten die nog niet gefinancierd zijn... We gaan vanaf nu tot 2030 niet niks meer doen. Ik zoek ergens naar een opening om dat Mobiliteitsfonds toch al te integreren in beleid. Ik zou de Minister daar toch wel toe willen oproepen: denk daar vast over na in plaats van u alleen maar te verschuilen achter financiële afspraken. Dat zou ik namelijk echt jammer vinden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, ik verschuil me niet achter financiële afspraken, maar er zijn natuurlijk bepaalde keuzes gemaakt. Die vergen een hele hoop tijd. U weet hoelang de MIRT-trajecten in Nederland duren. Er zijn projecten die al dermate ver zijn dat dit soort keuzes... Je gaat niet meer helemaal opnieuw beginnen als een project al bijna op de aanbestedingskalender staat, om het even heel zwart-wit te zeggen. Daar waar het wel kan, en dat lijkt me een mooi bruggetje naar de Staatssecretaris, hebben we dat natuurlijk al gedaan, bijvoorbeeld door te kijken naar wat je kunt proberen met een gebiedsgerichte aanpak enzovoort.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank, voorzitter. Juist in dit soort langdurige projecten, waarbij iedereen investeert, is een bepaalde zekerheid op een gegeven moment natuurlijk ook van belang voor alles en iedereen. Met de samenwerking met de regio, waaraan de Minister net refereerde, zijn we inderdaad al gestart. In allerlei regio's worden gebiedsprogramma's voorbereid. Dat was ook een beetje vooruitlopend op de werkwijze onder de NOVI, waarbij heel integraal gekeken wordt. Je schetst eigenlijk met elkaar een puzzel, die op dat moment niet bepaald wordt door de vraag op hoeveel projecten of hoeveel middelen we nu 75% zicht hebben, maar door de vraag: waar werken we aan met elkaar?

Ik denk dat die samenhangende visie op die investeringen ook ontzettend belangrijk is voor de dimensionering van wat er nodig is. Als je in samenhang kijkt naar wat je wilt én op het spoor, én voor de fiets én op de weg et cetera, kun je ook in dimensionering goed op elkaar afstemmen. Als dan project A iets eerder kan worden gestart dan project B, weet je wel dat je in samenhang de oplossing voor ogen hebt. Dat maakt dat je stapsgewijs die puzzel kunt gaan leggen. Je kijkt dus naar de ruimtelijke ontwikkeling, de economische ontwikkeling, de reisontwikkeling, de klimaatadaptatie; dat kun je daarin allemaal meenemen. Je maakt dus slimmere keuzes als je zo gebiedsgericht werkt. Wanneer je stap voor stap die investeringen doet, weet je aan welk totaalplaatje je aan het werken bent. Dat is in de samenhang met de regio's echt ook financieel van belang, want het zijn niet allemaal rijksprojecten of projecten die voor rijksfinanciering in aanmerking komen. Maar dan weet je wel dat de lokale, regionale en rijksinvesteringen goed op elkaar zijn afgestemd. Zo krijgen we uiteindelijk met elkaar meer waar voor ons geld, denk ik. De integraliteit met de woningbouw werd ook nadrukkelijk genoemd door een aantal van u. Zo werken wij de afgelopen jaren al intensief samen met BZK. BZK heeft bepaalde woondeals voor ogen. Gelukkig is er ook net bijna 0,5 miljard aan geld weer beschikbaar gekomen voor het bouwen van 50.000 nieuwe woningen. Daarbij is heel nadrukkelijk meteen gekeken naar hoe het met de ontsluiting zit. Een mooi voorbeeld is misschien Utrecht, waarbij er geïnvesteerd is vanuit het MIRT, er veel nieuwe woningen zijn gebouwd en er ook vanuit BZK een extra bijdrage is gekomen voor de ontsluiting van die wijk. Daarbij is dan, omdat het een binnenstedelijke wijk was, primair gekozen voor ontsluiting via het verbeteren van fiets en ov. Maar als een wijk meer buitenstedelijk ligt, heb

je natuurlijk ook een goede aansluiting nodig op het wegennet, omdat iedereen die in zo'n woning komt, daar natuurlijk ook moet komen en er weer weg moet komen. Dus die integrale aanpak brengen we nu al waar mogelijk in de praktijk.

Er was een vraag over sturing in de ruimtelijke ordening. Doen we dat wel in voldoende mate? Ik denk dat dit kabinet – nu trekt mijn collega Kajsa Ollongren weer die kar, maar ik mocht dat ook een tijdje doen – weer nadrukkelijker, ook via de NOVI, die binnenkort aan uw Kamer wordt gestuurd, echt meer keuzes maakt en richting geeft aan de ruimtelijke ordening. We willen heel veel in Nederland. Er kan hier ook heel erg veel. Maar hoe beter we daarover ook met elkaar nadenken, hoe meer er daadwerkelijk kan, zonder dat het heel erg knelt. Daar zal zeker ook een brief aan de Kamer over komen. Die discussie wordt in de context van de NOVI verder met de Minister van BZK hier in Den Haag gevoerd, maar ook heel nadrukkelijk decentraal in al die gebiedsprogramma's die er gemaakt worden.

Dan was er de vraag op welke manier duurzaamheid ook wordt meegenomen bij de afweging van projecten en opgaven. Het Mobiliteitsfonds is natuurlijk een van de instrumenten waarmee wordt gewerkt aan een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Maar om tot de afweging te komen – daar ging het eigenlijk over – wordt ook expliciet naar bijvoorbeeld verkeersveiligheid gekeken, maar ook naar zaken als klimaatbestendigheid en duurzaamheid. Die worden dan in kaart gebracht in het MIRT-proces, maar ook in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. In die maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt ook dat soort informatie in kaart gebracht. Het is natuurlijk altijd een politieke keuze wat je in welke mate weegt. Het zal nooit een systematiek zijn waar je een project in stopt en waar dan automatisch uitkomt welk project wel en welk niet; het is ook altijd een keuze. Maar je moet de beslisinformatie hebben om te weten op welke manier je dat wilt meewegen. Via die MKBA wordt die bredere maatschappelijke informatie in kaart gebracht.

Dan is het misschien nog goed om iets te zeggen over het effect van corona op het Mobiliteitsfonds. We zien natuurlijk hele grote effecten op de korte termijn. Wat betreft de langere termijn: recent is de publicatie Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 uitgebracht, die heel duidelijk laat zien wat de langetermijntrends zijn. Infrastructuurinvesteringen en -projecten kosten natuurlijk vaak veel tijd en zijn zaken die je voor de langere, structurelere termijn doet. Natuurlijk moeten we het toetsen, maar er is voor nu eigenlijk geen reden om structureel af te wijken van de WLO-scenario's.

Het is interessant om te bekijken wat we leren van deze coronaperiode over het efficiënter benutten van onze infrastructuur. Of het nu gaat over de weg, het spoor of het fietspad: als we allemaal tegelijk op pad gaan, dan is het altijd te druk. Het spreiden geeft ons een kans om efficiënter gebruik te maken van de infrastructuur en dus ook efficiënter na te denken over de vraag welke investeringen we nog moeten doen om de bereikbaarheid en de mobiliteit van Nederland zo goed mogelijk te krijgen. Laten we dus echt proberen te leren van de lessen die we nu zien en bekijken of we daarmee kunnen bijdragen aan een nog efficiëntere investering.

Voorzitter, dat waren de belangrijkste vragen waaraan ik, in aanvulling op wat de Minister allemaal heeft gezegd en waar ik me 100% bij aansluit, nog iets wilde toevoegen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag een interruptie van de heer Dijkstra. Ga uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Fijn dat de Staatssecretaris die vraag over corona beantwoordt in de zin van langetermijntrends. Zeker als we corona onder controle hebben en

het veilig kan, zullen de cijfers weer echt groeien. We zagen percentages van tot 4% op het spoor geloof ik. Tegelijkertijd zie je, zeker nu, de vraag naar individueel vervoer. Het is nog veel te vroeg om beleid te maken op investeringsbeslissingen, maar ik wil dat individuele vervoer, juist vanwege de keuzevrijheid die ik als VVD aan mensen wil bieden, ook wel zien. Ik heb het idee dat sommige mensen niet graag in het ov stappen op dit moment als het niet per se hoeft. Dat was ook de boodschap van de rijksoverheid. Ik verwacht dus wel dat we blijvende effecten hebben van corona op de lange termijn, zeker als het gaat over die spreiding en dat thuiswerken, waarover we allemaal enthousiast zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

We zien dat op dit moment de deelname aan het ov echt weer grote sprongen maakt. Voor de bus zitten we soms al bijna weer op 90%. Het spreidingspatroon blijft wel nog een stuk vlakker dan het voor de crisis was en dat is echt goed nieuws. Dat betekent namelijk dat we met elkaar kunnen blijven inzetten op efficiency en dat er dus ook voor elke keuze ruimte is. Mensen moeten kunnen kiezen welke mobiliteit bij hen past. Het is denk ik voor ons allemaal een opgave om in de optelsom van al die individuele wensen ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit is. We zullen zien in welke mate het thuiswerken doorgaat als de coronacrisis voorbij is. Dat wil je misschien geen vijf dagen, maar wel een of twee dagen doen. Maar dat geldt nu nog niet. Nu geldt echt nog de oproep om zo veel mogelijk thuis te werken. Misschien blijft een deel daarvan bestaan en dat kan ons helpen om onze totale bereikbaarheid te verbeteren en onze investeringen efficiënter te maken.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank voor het al laten weten hoe het ongeveer in de praktijk in zijn werk zal gaan. We bespreken nu een wetsvoorstel en we spreken later over de criteria, maar in de praktijk wordt dus al wel degelijk bekeken hoe we dit kunnen toepassen. Ik ben benieuwd welke criteria er in de praktijk al wel worden meegenomen. Zijn daar al vaste criteria voor? Moet het per se aan het Parijsakkoord voldoen en gaat het project anders niet door? Wat voor randvoorwaarden zitten er aan de projecten die we nu al hebben?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

We hebben nu de bestaande systematieken. Maar nogmaals, welke systematiek je ook kiest, uiteindelijk zal het altijd gaan om een weging van de uitkomsten. In die zin doen we nu op een goede manier ervaring op in de gebiedsgerichte processen en in hoe we daarin tot een afweging komen. Dat gaan we allemaal benutten om tot een goed voorstel voor die criteria te komen. Nogmaals, daarover gaan we heel graag het gesprek aan met uw Kamer.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Mijn laatste vraag, volgens mij. Het voelt een beetje als een herhaling van de discussie over de Omgevingswet. Die heb ik ook gevoerd. Het voelt een beetje alsof we en-en kunnen doen. Dat vind ik altijd een lastige discussie. Alsof we én economische groei kunnen hebben én heel veel wegen kunnen aanleggen én de klimaatdoelen uit het Parijsakkoord kunnen halen. Maar heel veel dingen schuren. Ik ben dus toch benieuwd hoe we die weging gaan maken, zoals u zegt. Voor mij blijft dat te vaag. Ik wil ook in het Mobiliteitsfonds weten welke zaken zwaarder meewegen dan andere. Daar moet toch nu al over nagedacht zijn, ook op het moment dat we proberen deze systematiek in de praktijk te brengen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ja, maar we moeten er ook voor oppassen om te grote tegenstellingen te creëren waar die er niet altijd hoeven te zijn. Je kunt én willen investeren

in spoor én willen investeren in fietspaden én willen investeren in wegen, maar dan toch ook heel zorgvuldig willen kiezen waar je welke investering doet. Dat is precies waar het Mobiliteitsfonds over gaat: die afweging maken op basis van wat er op een bepaalde specifieke plek nodig is. Je moet het niet een dogmatische afweging laten zijn als «het mag nooit een weg zijn», waarbij je overigens weer een heel ander milieuperspectief hebt als alle auto's elektrisch zijn. Ik denk dat we echt moeten starten vanuit de vraag wat de behoefte, het knelpunt op een bepaalde locatie is en hoe we dat zo goed mogelijk oplossen.

Het is de intentie van het Mobiliteitsfonds om dan de spelregels en criteria te hebben om goed af te wegen hoe we bepalen wat de beste oplossing is en welke keuze we maken. Maar dat is echt een stap die we nog nader met u gaan zetten. Dit biedt het kader daarvoor. We gaan dus af van de schotten en we kunnen nadrukkelijker kiezen over de verschillende modaliteiten heen. Ik denk dat dat winst is. Ik hoor ook dat mevrouw Van Esch zegt: ik ben ook wel heel geïnteresseerd in de volgende fase. Dat kan ik me heel goed voorstellen. De Minister en ik kijken ernaar uit om dat gesprek met u te gaan voeren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet niet helemaal aan wie ik de vraag moet adresseren, maar daar komt men wel uit. De vraag is toch een beetje als volgt. We hebben het hier nu vrij uitgebreid over het fonds. Daarover wordt nu eigenlijk gezegd: dat is meer technisch en niet beleidsgeladen. Maar hoe het fonds wordt ingericht en welke beleidsinstrumenten et cetera worden gebruikt, moet wel in lijn zijn met andere wetgeving, zoals de Klimaatwet. Toch? Dus wat we in het fonds doen, moet in lijn zijn met bijvoorbeeld de klimaatdoelen zoals die vastliggen in de Klimaatwet.

De **voorzitter**:

De Minister en/of de Staatssecretaris. Maar ik denk... Nou,...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik opteer voor de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

We gaan daar niet over stemmen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het kabinet gaat over de eigen beantwoording. Laat ik gewoon eens starten. Dan kan de Staatssecretaris aanvullen. Natuurlijk moet je je altijd aan wet- en regelgeving houden. Dat geldt hierbij ook. Maar ik benadruk het toch nog maar een keer: met deze wijziging van de wet maak je die integrale afweging, die iedereen wil, mogelijk. Hoe die precies vormgegeven moet worden, moet echt nog worden ingevuld. We zijn daar met z'n allen niet tevreden over. «Grensoverschrijdend», «verkeersveiligheid» – ik hoef het hele rijtje niet te herhalen: we vinden allemaal dat dat niet goed meegenomen en afgewogen kan worden. Daar moeten we het dus met elkaar over hebben. Dat zit in de NMCA, de MIRT-spelregels en ook in de MKBA, waar u terecht ook aandacht voor vraagt. Wellicht kan de Staatssecretaris eerst nog aanvullen voordat...

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik wou zeggen, voorzitter: ik had het niet beter kunnen zeggen. We moeten ons allemaal aan de wet houden. Daar hoort de Klimaatwet ook bij. In de totale afweging van de keuzes die wij in Nederland maken, zullen we daar

ook rekening mee moeten houden. De Minister heeft, denk ik, heel goed uitgelegd hoe zich dat doorvertaalt in het proces waarin we hier zitten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Dus wat ik hoor, is: ja, wat we doen met het geld moet ook in lijn zijn met de Klimaatwet – het moet in lijn zijn met alle wet- en regelgeving die Nederland heeft, dus ook met de Klimaatwet – en hoe dat gebeurt, dat zit daaronder, in al die afkortingen waarover we het hadden. Daarover, over al die afkortingen, heb ik dan nog wel een vraag. Eerder in debatten hebben we het gehad over de WLO-scenario's, die daar eigenlijk weer helemaal onder liggen. Die zijn nu niet in lijn met het verdrag van Parijs. Ik had er eerder vragen over. Als je de basis van... Op de WLO-scenario's worden bijvoorbeeld de NMCA's en de MIRT-spelregels gebaseerd. Wordt dat dan allemaal in lijn gebracht met de doelen die we hebben vastgelegd in de Klimaatwet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U focust nu speciaal op de Klimaatwet. De omvorming van het fonds, waar we nu mee bezig zijn, wijzigt aan dat soort zaken natuurlijk niks. In de toekomst zal altijd rekening moeten worden gehouden met de op dat moment vigerende wetgeving. We hadden het eerder over ruimtelijke ordening. Ik noem de Omgevingswet. Er komt een NOVI. Dat zal wellicht weer het een en ander veranderen. Als dat dan van kracht is, houd je daar rekening mee. Er is de Klimaatwet. Daar houd je natuurlijk rekening mee. Zo geldt dat voor alles. Hoe dat dan precies wordt verwerkt in de aanpassing van al die spelregels – u noemde het: al die afkortingen – daarover gaan we graag met de Kamer in gesprek als we uitgewerkt hebben hoe dat precies gaat. Dat is een heel ingewikkelde exercitie. Daarom hebben we er ook volmondig mee ingestemd om dat bij de Kamer voor te hangen, om dat met de Kamer te bespreken. Dan kunt u zelf kijken of het volgens u allemaal goed verwerkt is, of niet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie mevrouw Van der Graaf, die enkele minuten geleden al wilde interrumperen. Ik zie verder de heer Laçin en de heer Schonis.

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

Even over de opmerking van de Minister dat het vooral een technische wijziging is. Als ik kijk naar de wet die het Infrastructuurfonds instelt en het doel dat daarin is geformuleerd, dan stel ik vast dat het gaat over het financieren en bekostigen van aanleg, beheer en onderhoud. Dit wetsvoorstel had tot doel: het faciliteren van mobiliteit van personen en goederen. Ik heb een amendement ingediend om dat doel te wijzigen in: bereikbaarheid. Dat zegt wel degelijk ook dat het meer is dan een technische wijziging. Het doel van het hele fonds is erop gericht om heel Nederland goed bereikbaar te maken. Vervolgens is het middel het financieren en bekostigen van de mobiliteitsoplossingen, het beheer en onderhoud en de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ik denk wel dat het goed is om dit op te helderen, ook omdat ik ervan overtuigd ben dat als dit Mobiliteitsfonds straks in functie is en het geld besteed moet worden, het ertoe doet op welke manier er over dit fonds is gesproken. De context van wat wij hier nu bespreken maakt deel uit van de wetsgeschiedenis. Het is wel degelijk heel belangrijk dat we met z'n allen het juiste doel onderkennen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het helemaal eens met mevrouw Van der Graaf dat het hier om een hele belangrijke wijziging gaat. Die wil namelijk iets heel belangrijks veranderen. Het ontschotten, de integrale afweging, gebiedsgericht: dat doel deel ik zeer. Maar wat is daarvoor nodig? Dat is toch een technische

wijziging. Dat doe je in de wet zelf. Je doet die technische wijziging met een bepaald doel voor ogen. Dat doel hebt u net omschreven, dus dat ga ik niet herhalen. Dat delen we, maar wat ervoor nodig is, is een aanpassing van de techniek. Daarom geven we u ook een begrotingsdummy. Dan kunt u zien waarom we deze technische wijziging doen, met het doel zoals door u omschreven. Ik denk dat we dan het misverstand opgehelderd hebben. Ik wil het zeker niet neerzetten als zomaar een technische wijziging waar je het niet over hoeft te hebben omdat het niks voorstelt. Zeker niet, het is een hele belangrijke wijziging die zich, nogmaals, vertaalt in een aantal technische zaken, maar wel met een bepaald doel, namelijk: ontschotten, integrale afweging, gebiedsgericht. Dat hebben we allemaal met elkaar gedeeld.

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

Heel goed, dat hebben we dat in ieder geval opgehelderd. Dat is dan ook opgetekend voor de wetsgeschiedenis.

Ik weet niet of er nog specifiek wordt teruggekomen op vragen van Kamerleden, maar ik had nog een vraag gesteld over de systematiek in het wetsvoorstel en de termijn waarop geprogrammeerd moet worden. In de eerste termijn heb ik de vergelijking gemaakt met de Deltawet, waar zes jaar vooruit geprogrammeerd moet worden, plus de twaalf jaar daarna nog indicatief. Ik heb ook vragen gesteld over de voeding van het fonds. Zijn dat vragen waar de Minister nog op terugkomt? Daar zou ik nog wel graag een antwoord op ontvangen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wat betreft de vragen in relatie tot het Deltafonds het volgende. We hebben met elkaar een MIRT-systematiek afgesproken, met bijbehorende spelregels. Dat doen we met de regionale overheden in een bepaalde cyclus. We hebben natuurlijk ook de wet- en regelgeving waarin in de hele MIRT-systematiek een vervolgstap wordt gezet. Het trechteren wat je in het MIRT doet, heeft ook consequenties. In de programmatische aanpak ga je met de regio's samen aan een gebiedsgerichte aanpak werken en dat zul je om de zoveel tijd moeten herijken. Of dat precies zes jaar moet worden? Dat zullen we moeten zien. Dat kan in het ene geval misschien sneller gaan als er hele dynamische ontwikkelingen zijn, terwijl het in het andere geval misschien wel acht jaar kan duren voordat zo'n programma herijkt wordt. Maar dat is ook iets wat we in de uitwerking van dat gebiedsgerichte werken nog met elkaar moeten afspreken: hoe gaan we dat precies doen?

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

Mag ik daar een vervolgvraag op stellen? Het wetsvoorstel zegt daar nu helemaal niets over. Daarin is niets over de programmeertijd en de begrotingscyclus opgenomen. Omdat het hier toch wel gaat over het instellen van een fonds, leek het ons eigenlijk wel voor de hand liggen om dat op te nemen. Mijn vraag is of er een bewuste keuze is gemaakt om dat niet te doen. En mijn tweede vraag is of we dit niet alsnog zouden moeten ophelderen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Kijk, we stellen hier niet een heel nieuw fonds in. Er is een fonds en daar zit een bepaalde systematiek achter. Wij zien dit als een verbetering van het fonds die een aantal dingen mogelijk maakt, maar de goede dingen die dit fonds al had, namelijk de langjarige investeringszekerheid, de hele betrokkenheid van de medeoverheden, het feit dat het geld voor infrastructuur is en niet meer afgepakt kan worden voor allerlei andere doelen en de jaarlijkse nieuwe financiële middelen, blijven hetzelfde. In principe hebben we dus gewoon nu een aanpassing gedaan om die integrale gebiedsgerichte afwegingen te kunnen maken en hebben we de rest niet

aangepast, omdat we gewoon over de rest in principe tevreden zijn. Komt er dan uit die gebiedsgerichte aanpak in de toekomst misschien iets als «nou, zo'n gebiedsprogramma, zo'n omgevingsprogramma, moet om de zoveel jaar herijkt worden», dan zouden we daar iets van kunnen vinden. We moeten echt gewoon zien hoe zich dat in de toekomst gaat ontwikkelen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik kan volgens mij zeggen dat behalve de heer Van Aalst iedereen blij is met deze wetswijziging of met het instellen van het Mobiliteitsfonds. Ik merk alleen in dit debat dat heel veel partijen, heel veel Kamerleden, toch ook wel de inhoud in willen duiken als het gaat om verkeersveiligheid, als het gaat om klimaat en als het gaat om milieu. Ik ben nog niet helemaal tevreden als het blijft bij een technische wetswijziging. Er zijn net allerlei afkortingen langsgeslagen. Mevrouw Kröger gooit er ook nog de WLO overheen, de klimaatscenario's voor welvaart en leefomgeving. Het gaat mij erom dat we dit wat concreter kunnen gaan maken. Daarom zou ik de bewindspersonen willen vragen op welke termijn we die invulling aan dit fonds kunnen geven, wat het tijdspad is, want ik denk dat ik dan straks met een geruster gevoel dit debat uitga. Meneer Van Aalst niet, maar ik hoop de rest wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom had ik straks eigenlijk al het voorstel gedaan om u voor de volgende MIRT-overleggen in de brief die we altijd sturen ter voorbereiding op dat debat even aan te geven bij iedere individuele afkorting wat we daar aan het doen zijn en wat het tijdspad een beetje is, om u er iets meer grip op te geven. Ik zeg er meteen bij dat we dan niet de systematiek klaar hebben – dat kan gewoon niet – maar we zullen dan zo goed mogelijk het proces schetsen, hoe dat gaat lopen en wanneer u wat kunt verwachten. Dat zeg ik u graag toe.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik had eigenlijk een vraag voor de Minister en een vraag voor de Staatssecretaris. Maar goed, ik zie dat we weer een beetje door elkaar lopen. Ik had nog gevraagd naar de hoofdwegennetindicator. Die hebben natuurlijk wel voor de weg binnen de NMCA, maar die hebben we niet voor het spoor. Ik heb nog niet gehoord of we een vergelijkbare indicator voor het spoor gaan ontwikkelen, zodat we tussen die twee modaliteiten een eerlijke afweging kunnen maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is zeker de bedoeling dat er een eerlijke afweging gemaakt gaat worden. Maar of dat nou betekent dat er bij de een een indicator bij komt of dat er bij de ander eentje afgaat of dat er iets heel nieuws voor komt, daar kan ik echt nu het antwoord nog niet op geven. Maar de inzet is natuurlijk om echt tot een goede integrale afweging te komen. Ook daar dus een beetje een onbevredigend antwoord. Dat heb je meestal als een wetsvoorstel goed gedragen wordt. Dan stappen we door naar de uitvoering: hoe gaan we het nou doen? Ik ben blij met dat enthousiasme. Laten we proberen om waar we al duidelijkheid kunnen geven over deze vragen, dat te doen in de brief die we voor het volgende MIRT naar u toe zullen sturen.

De heer **Schonis** (D66):

De Minister had een juiste inschatting gemaakt. Dat is inderdaad een beetje een teleurstellend antwoord. Maar goed, ik snap dat dingen niet sneller kunnen gaan dan ze gaan.

De **voorzitter**:

Nou, u had er ook een toezegging in kunnen horen, dacht ik zo. Oké. Dank u wel, Minister. Dat is dan denk ik de start van de tweede termijn van de Kamer. Ik heb gehoord, aan mijn linkerkant, dat wij dat gaan doen in 1 minuut en 40 seconden. Ik wil graag het woord geven aan de heer Van Aalst. Ga uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Als al die linkse partijen juichend op tafel staan, zou ik me als VVD maar zorgen gaan maken. Ik ben blij dat ik daar niet bij hoor. De PVV laat de automobilist niet in de kou staan. En ik ben blij als mijn collega Laçin zegt dat ik onzin uitkraam. Ik zie dat als een compliment. Het is een goede zaak dat wij het heel erg oneens zijn op dit punt.

Voorzitter. Ik heb geen enkele twijfel – maart komt eraan; dat wordt een mooie periode – dat de kiezer de VVD zal afstraffen met de 130 naar 100, met hun vrachtwagenheffing, hun accijnzen en nu weer dit vreselijke Mobiliteitsfonds, dat alleen maar duurzaamheidsprojecten zal gaan inplannen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Mobiliteitsfonds één grote operatie is om meer geld dat door de automobilisten wordt opgehoest naar duurzaamheidsplannen te sluizen;

van mening dat de modaliteit die de meeste financiën opbrengt, het ook verdient dat terug te zien in infrastructurele investeringen voor die beruchte modaliteit;

verzoekt de regering in het Mobiliteitsfonds vast te leggen dat financiële middelen die door een bepaalde modaliteit worden opgebracht, ook ten goede komen aan die modaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (35 426).

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

Voorzitter. Dat was mijn inbreng. We gaan hier vast nog vaker over spreken.

De **voorzitter**:

Ja, te beginnen met mevrouw Kröger, want die heeft een interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is de heer Van Aalst dan ook van mening dat de kosten die door een bepaalde modaliteit worden veroorzaakt, dan ook door die modaliteit moeten worden betaald?

De **voorzitter**:

Die vraag herken ik.

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

Ja, die kwam net ook al voorbij: als we dan alle kosten meenemen, dan ook de economische schade en zo. Mijn interrupties waren helaas op maar dit kwam ook voorbij bij de collega van de Partij voor de Dieren en bij de collega van GroenLinks, maar ik wil u er wel aan herinneren dat die € 6.000 in de maand van u ook betaald wordt met al die wegen, alle dingen die we hier aanleggen en al die belasting die wordt opgehoest door al die ondernemers en automobilisten.

De **voorzitter**:

Dan wil ik het woord geven aan de heer Dijkstra. Gaat uw gang.

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

Ik dank de bewindspersonen voor het werk dat hierin is gestopt. Het is weliswaar technisch, maar er zit natuurlijk veel achter. Daar gaan we ook nog van horen. Voor ons is van belang dat die euro zo goed mogelijk rendeert, dat we daar zo veel mogelijk voor terugkrijgen richting de reiziger. Hoe die reist, maakt mij niet uit. Ik vind alles best. Ik vind ook niet dat we mobiliteit of bereikbaarheid moeten inperken.

Waar ik nog wel graag antwoord op heb, is de volgende vraag. Beheer en onderhoud wordt steeds meer. Ik verwacht ook nog wel wat tegenvallers op aanbestedingen, u misschien ook. Het kan niet zo zijn dat dat alles opslokt of dat één oplossing alles opslokt. Dat kan natuurlijk nooit het geval zijn. Soms heb ik wat angst als ik wakker word, maar ik ben ook blij dat tot 2030 alles is vastgelegd. Ik hoop dat dat zo blijft. Maar voor de toekomst zijn we al dingen aan het inplannen. Daarbij kunnen we kijken wat de beste oplossing is. Dus in een integrale benadering en in slimmer en innovatiever kan de VVD zich goed vinden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wij zijn blij met de wet, maar wij zien ook dat heel veel van waar we blij mee zijn, afhangt van hoe het daaronder geregeld wordt in alle modellen et cetera. Daar zit nog een heel grote vraag. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Mobiliteitsfonds bereikbaarheidsopgaven en oplossingen in een bredere maatschappelijke context gaat bezien;

overwegende dat de gekozen oplossingen voor vele decennia invloed zullen hebben op modaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid van ons mobiliteitssysteem;

overwegende dat de modellen die de opgaven en oplossingen identificeren en beoordelen op impact en oplossend vermogen, van groot belang zijn in de afweging van oplossingsrichtingen;

verzoekt de regering om bij de modernisering van de onderliggende modellen, zoals NMCA en MKBA, het brede welvaartsbegrip zoals geformuleerd door de commissie-Grashoff en gebruikt door PBL en SCP, in te bedden in de gebruikte modellen en beleidskeuzes hieraan te wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (35 426).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daarnaast hebben we een amendement ingediend dat eigenlijk beoogt dat de doelen van de wet ook op wetsniveau bijdragen aan brede welvaart en dat het behalen van de klimaatdoelstellingen geborgd zijn. Daarnaast tekenen wij het amendement van collega Van der Graaf mee over het hoofddoel van de wet rond bereikbaarheid. Hoewel dit gaat over een technische wijziging, zoals de Minister zegt, gaat het daadwerkelijk ook over een visie op wat mobiliteit is, waarbij wat ons betreft bereikbaarheid centraal staat.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank, voorzitter. Ook het CDA is blij dat deze wet er is. Ik denk dat het een mooie stap is naar de toekomst, hoe we mobiliteit zien en hoe we Nederland bereikbaar kunnen houden. We zijn al een beetje de inhoud ingegaan in het debat, want het echte werk gaat komen als de NMCA, de MKBA en de MIRT-spelregels er komen. Daar kijken we allemaal reikhalzend naar uit. Volgens mij wordt dat ook een prachtig debat dat van links naar rechts gaat, van asfalt naar klimaat. Wij hopen als CDA dat vooral verkeersveiligheid en de regio daar goed in naar voren zullen komen. Het CDA heeft verder geen amendementen en ook geen moties.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de bewindspersonen voor de beantwoording. De SP is blij met deze wet en het Mobiliteitsfonds, alleen moet de onderliggende systematiek nog uitgewerkt worden. Daarin willen wij heel duidelijk een plek hebben voor leefbaarheid, voor milieu, voor klimaat, voor natuur. Op dat vlak dien ik geen motie of iets dergelijks in, omdat andere partijen al verschillende amendementen en moties hebben ingediend. Die zullen wij zeker steunen. Ik wacht ook op de brief over het MIRT, om te kijken hoe dat allemaal gaat in de tijd. Daar ben ik benieuwd naar.

Ik heb zelf aandacht gevraagd voor de fietser en de voetganger. Daarover heb ik een motie, die niet per se geld kost, maar die wel de nadruk legt op de fietser en de voetganger.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met de komst van het Mobiliteitsfonds gebiedsgericht werken meer mogelijk wordt gemaakt;

overwegende dat daarmee het Mobiliteitsfonds ook meer invloed gaat hebben op de infrastructuur voor voetgangers en fietsers;

van mening dat deze vorm van mobiliteit gestimuleerd moet worden;

verzoekt de regering om bij het gebiedsgericht werken de infrastructuur voor fietsers en voetgangers een nadrukkelijke plek te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (35 426).

De heer Laçin (SP):

Daar wil ik het bij laten, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Nee, u bedankt. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank, voorzitter. Op het gevaar af dat ik wellicht wat vroegtijdig ben, zal ik twee moties indienen die betrekking hebben op het voorstadium dat ik net noemde. Hoe komt zo'n project straks op het lijstje voor het fonds te staan?

De eerste is een motie over de MKBA- en de NMCA-systematiek en de hoofdwegenindicator.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot Mobiliteitsfonds zodat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat;

overwegende dat naast het veranderen van de wet ook een omslag in het denken over hoe we omgaan met mobiliteit zoals die momenteel is verwoord in de NMCA- en de MKBA-systematiek voor infraprojecten, nodig is om dat doel daadwerkelijk te bereiken;

overwegende dat de NMCA en de hoofdwegenindicator momenteel enkel economische verlieskosten in kaart brengen van files op snelwegen;

verzoekt de regering de NMCA up-to-date te brengen zodat deze aansluit op de doelstelling van het Mobiliteitsfonds;

verzoekt de regering tevens om voor de hoofdwegennetindicator een gelijkwaardige variant op te stellen zodat de economische verlieskosten van het spoor ook in kaart kunnen worden gebracht en binnen een MKBA voor een infraproject beter met elkaar kunnen worden vergeleken;

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 17 (35 426).

De heer Schonis (D66):

De tweede gaat over de gebiedscoördinator.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat burgers met goede initiatieven kunnen komen om een infrastructureel project te verbeteren;

overwegende dat dergelijke burgerinitiatieven het draagvlak van infrastructurele projecten kunnen vergroten en tot innovatieve en nieuwe ideeën kunnen leiden;

verzoekt de regering bij nieuwe infrastructurele projecten een gebiedscoördinator aan te stellen die zorgt dat burgerinitiatieven die met dat project samenhangen, tijdig en serieus worden meegenomen in de verdere besluitvorming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (35 426).

De heer Schonis (D66):

Merci.

De voorzitter:

Dat was het. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank, voorzitter. Ik heb twee moties. Die ga ik zo voorlezen, maar ik wil eerst nog een paar woorden zeggen. Ik merk dat ik in principe blij ben dat we ervan af zijn dat we nu 53% vaste investering in autosnelwegen hebben, maar ik merk dat ik er toch tegenaan blijf hikken dat we straks iets loslaten, en dat er dus alsnog meer investeringen kunnen zijn die juist indruisen tegen de klimaatafspraken die we hebben. Ik hink dus een beetje op twee gedachten. Ik merk ook dat ik het gevoel heb in een soort omgevingswetdiscussie te zijn beland waarin we het nu nog niet hebben over criteria, die wat ons betreft essentieel zijn en die eigenlijk wel degelijk in het debat hadden moeten zitten. We hebben het er wel over gehad, maar we gaan daar nu geen beslissing over nemen.

Dan nog snel de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gelden uit het Infrastructuurfonds of straks het Mobiliteitsfonds tot 2030 vastliggen conform de huidige verdeelsleutel waarbij meer dan de helft van het geld gaat naar het aanleggen van meer asfalt voor autowegen;

constaterende dat er grote verschillen zijn in de mate waarin mobiliteitsprojecten bijdragen aan het verergeren of bedwingen van de klimaatcrisis en het aanleggen van meer asfaltwegen absoluut niet duurzaam is;

van mening dat er geen tijd te verliezen is om, conform het Parijsakkoord, de opwarming van de aarde te beperken tot niet meer dan 1,5 graad;

spreekt uit dat het, vanwege de klimaatcrisis, onwenselijk is om nog tien jaar conform planning te investeren in meer asfaltwegen;

verzoekt de regering te onderzoeken welke geplande asfaltprojecten tot en met 2030 nog teruggedraaid kunnen worden;

verzoekt de regering tevens de vrijkomende gelden te investeren in duurzame mobiliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 19 (35 426).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

De tweede motie is heel kort.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat andere ministeries beleidskeuzes maken die resulteren in een toename van het aantal verkeersbewegingen;

verzoekt de regering in samenspraak met andere ministeries beleid te maken dat is gericht op het terugdringen van verkeersbewegingen en nieuw beleid, ook van andere ministeries, hierop te toetsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (35 426).

Dan geef ik het woord aan mevrouw Van der Graaf.

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

Dank u wel, meneer de voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de reactie in de eerste termijn en voor hun antwoorden.

In de eerste termijn heb ik al aangegeven dat wij als ChristenUnie hopen dat de geest waarin dit fonds nu wordt ingesteld, waarmee die schotten zullen worden opgeheven, echt mag doorwerken, ook in de cultuur en in alle plekken waar met dit fonds gewerkt wordt. De Minister heeft daar ook goede woorden over gesproken.

Voorzitter. Ik heb al aangegeven dat ik een amendement heb ingediend. Dat is medeondertekend door de collega's Stoffer en Kröger, maar ook door de heer Schonis en mevrouw Postma. Dat amendement heeft echt als doel om te benadrukken dat dit fonds erop gericht is om de bereikbaarheid in heel Nederland te verbeteren. Dat is het doel. Dat doen we door mobiliteitsoplossingen te financieren die duurzaam, veilig en innovatief zijn. Wij denken dat het belangrijk is dat er vanuit deze geest wordt gewerkt met dit fonds.

Ik heb een motie van de heer Schonis medeondertekend.

Ik zie uit naar de brief die is toegezegd voor het MIRT, met daarin een nadere toelichting op de punten die in de huidige NMCA-systematiek worden aangepast en op de knelpunten die daarbij naar boven komen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Ik dank ook de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording van alles wat er speelt rondom deze wet. Laat ik ook helder zijn: de SGP staat positief tegenover deze wet. Maar dat was al wel helder, denk ik.

Dank ook dat de MIRT-spelregels hier worden voorgehangen. Ik denk dat het heel goed is om het daar met elkaar over te hebben. Ik ben natuurlijk ook benieuwd naar hoe de bewindspersonen aankijken tegen de amendementen die ik heb ingediend. Eén daarvan heb ik samen met mevrouw Van der Graaf ingediend.

Ik ben misschien nóg positiever dan de Minister, want die was positief. Qua verkeersveiligheid en NMCA, zeg ik: als deze wet net zolang meegaat als de vorige, dan denk ik dat de data zo halverwege de periode spic en span overeind staan en helemaal klaar zijn. Dan kunnen we dat dus prima meenemen. Laten we er dus gewoon mee beginnen, en dan wordt het in de komende periode vast geweldig en helemaal perfect om mee te nemen.

Daar laat ik het bij, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, ook voor het positieve eind. Dan kijk ik even naar de bewindspersonen. Ze hebben ongeveer tien minuten nodig, begrijp ik. Dan gaan we om 17.10 uur door. Het is natuurlijk verleidelijk om 17.05 uur te zeggen, gezien de opkomst van de vorige keer op de afgesproken tijd, maar laten we gewoon om 17.10 uur verdergaan. Waarvan akte.

De vergadering wordt van 16.57 uur tot 17.13 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug bij dit wetgevingsoverleg over de Wet Mobiliteitsfonds. Ook de kijkers thuis welkom terug. Ik geef eerst het woord aan de Minister voor de tweede termijn van het kabinet. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ik zal nog één vraag beantwoorden. Ik doe alle amendementen en de Staatssecretaris zal de moties doen. Om ook maar weer even aan te geven dat we niets meer hebben met portefeuillevredelingen of whatever. Het leek de enige logische knip. Ik doe dus de amendementen en de Staatssecretaris de moties.

Er was nog één vraag, van de heer Dijkstra, over beheer en onderhoud. Uw Kamer weet dat dit een steeds groter beslag legt op onze financiële middelen. Daar hebben we al meer discussies over gehad. De heer Dijkstra zegt: het kan toch niet zo zijn dat het Infrastructuurfonds, straks het Mobiliteitsfonds, in feite alleen maar een instandhoudingsfonds wordt? Nou nee, dat is onze insteek ook zeker niet. Los van beheer, onderhoud, vervanging en renovatie zal er wat ons betreft echt behoefte zijn aan nieuwe investeringen. Nogmaals, welke vorm dat krijgt, zal uit het nieuwe proces moeten blijken. Maar er is sprake van bevolkingsgroei. Er is een verstedelijkingsproblematiek. We willen betere bereikbaarheid. Er zal dus ongetwijfeld ook geld nodig zijn voor nieuwe projecten. In de aanloop naar de begroting en het MIRT zullen we daar met u verder over komen te spreken. Maar het is echt zeker de bedoeling.

Misschien nog één omissie. De heer Van Aalst zei: er zouden allerlei rare hobbyprojecten uit gefinancierd kunnen worden. Ik wil hier toch nog even benoemen dat het absoluut niet zo is dat er in één keer allerlei rare dingen uit dit fonds kunnen worden betaald. De reikwijdte van het fonds verandert niet. Het gaat er alleen om dat je mogelijkheden opent voor doelmatiger gebruik van de infrastructuur. Het is dus niet zo dat er, weet ik veel, ineens een nieuwe BOB-campagne of allerlei onderzoek uit betaald zou kunnen worden. Het is echt gericht op de gebiedsgerichte aanpak. Maar ik begrijp dat de heer Van Aalst daar misschien anders over denkt.

De voorzitter:

Het roept in ieder geval een vraag op.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is natuurlijk gek. Enerzijds is het alleen een technische wijziging. Vervolgens stelt de heer Dijkstra van de VVD: hoe zit het dan met het onderhoud? «Nee, dat doen we dan weer anders.» Dat is toch gek, want het was toch allemaal een-op-een een technische wijziging? Nou, dat blijkt niet zo te zijn. Anderzijds hebben ook de voorstanders van dit plan volgens mij net gezegd: we moeten de nadere uitwerking nog wel zien. Maar de Minister kan hier al wel even vertellen dat er allemaal niets verandert. Ik vind het allemaal heel merkwaardig. Het geeft heel veel ruimte. In de memorie van toelichting wordt letterlijk gesproken over gedragsmaatregelen en allerlei andere rare dingen. Dat betekent dat er zo meteen uiteindelijk geen asfalt aangelegd wordt, maar dat er rare gedragsmaatregelen mee worden genomen. De Minister mag volhouden dat het allemaal niet verandert, maar ik geloof er helemaal niets van.

De voorzitter:

Ik herken de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op het gevaar af dat we de hele discussie heropenen, wat me geen goede zaak lijkt: de heer Van Aalst zegt nu weer dat het alleen een technische wijziging is, maar ik heb ook goed aangegeven dat het een heel belangrijke wijziging is van het fonds. Die uit zich natuurlijk in de techniek. Dat kunt u allemaal zien in de dummybegroting. Ik heb alleen nog maar even

willen onderstrepen dat het niet zo is dat we willekeurig ieder voornemen of project zomaar hieruit zouden kunnen betalen. Dat is echt onzin. Het moet ingebed zijn in het gebiedsgerichte proces. Het is niet zo dat iets wat er totaal niks mee te maken heeft, er zomaar uit gefinancierd zou kunnen worden. We gaan niet bijvoorbeeld een onderzoeksinstituut hieruit betalen, ik noem maar wat, ook al zou dat voor de verkeersveiligheid best interessant kunnen zijn. Het moet echt gebiedsgericht aan een oplossing bijdragen.

Dan de amendementen. Ik vrees dat ze nu niet op volgorde liggen.

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat het eerste amendement het amendement op stuk nr. 8 van Schonis is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Dat amendement moet ik helaas ontraden vanwege wat ik zojuist al aangaf in de richting van de heer Van Aalst. Hier wordt gevraagd om een veilig, robuust, innovatief en klimaatadaptief mobiliteitssysteem voor personen en goederen met respect voor de leefomgevingseffecten. Ik zou eigenlijk willen verwijzen naar het amendement van de hand van mevrouw Van der Graaf, dat we hierna bespreken. Dat amendement kan ik wel oordeel Kamer geven, maar hier gaat u het verbreden en doet u eigenlijk ook iets aan de reikwijdte van het fonds. Dat is nou echt niet de bedoeling. Het is echt een mobiliteitsfonds en niet een leefomgevingsfonds of iets dergelijks, als je er zoiets van zou willen maken. Volgens mij wordt de door u nagestreefde bedoeling dus prima ondervangen in het amendement van mevrouw Van der Graaf. Daar kan ik dus duidelijk over zijn: dat geef ik oordeel Kamer.

De voorzitter:

Dat heb ik opgeschreven. De heer Schonis wil een vraag stellen.

De heer Schonis (D66):

Zoals ik net aangaf, is het amendement niet alleen gericht op de leefomgeving. Het sluit aan op mijn eerdere vraag over mitigerende maatregelen: kun je die wel of niet uit het huidige fonds betalen? De Minister heeft aangegeven dat op dat punt geen verandering mag worden aangebracht ten opzichte van de huidige situatie. Maar goed, ik lees het er ook niet in terug. Ik ga hier dus nog even op kauwen, maar ik denk dat de Minister... Nou, ik ga hier even op kauwen. Ik denk dat we elkaar wel aanvoelen, maar ik moet even kijken hoe we het verwoorden.

De voorzitter:

Dat is goed om te horen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als je het helemaal naar de techniek en naar de letter van het amendement bekijkt, zou je hieruit in theorie ook projecten kunnen gaan financieren die alleen gericht op duurzaamheid. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Het moet altijd gerelateerd zijn aan de bereikbaarheid, waar we het allemaal voor doen. Dat is eigenlijk het punt.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 8 is dus ontraden en het amendement op stuk nr. 13 is oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, zeker. Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 10 van de heer Stoffer. Daarvoor geldt ook: ontraden, eigenlijk met dezelfde argumentatie, want het gaat daarbij ook over de verkeersveiligheid et cetera. O

nee, dat is een ander amendement. Excuus, dit gaat over de vraag van de heer Stoffer om in de wettekst toe te voegen dat in het MIRT wordt aangegeven in hoeverre projecten en programma's bijdragen aan de duurzame bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Wij willen natuurlijk altijd maximale transparantie betrachten naar de Kamer. Daar hebben we natuurlijk ook die halfjaarlijkse cyclus voor, maar het zou ondoenlijk zijn om bij ieder project vooraf aan de Kamer al die aspecten op te nemen in het programmaboek. Dat neemt niet weg dat als u bij een MIRT-bespreking vraagtekens hebt bij een individueel project of daar meer informatie over wilt, dat altijd kan. Maar om dat op voorhand van alle projecten al aan te gaan leveren, is eigenlijk ondoenlijk. Dus daarom ontraad ik dit amendement.

De heer **Stoffer** (SGP):

We hebben het toch over het amendement op stuk nr. 10?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, het amendement op stuk nr. 10.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb niet gezegd dat alles moet. Er wordt nadrukkelijk aangegeven: voor zover als redelijkerwijs mogelijk. Daar zit dus natuurlijk wel een bepaalde rekkelijkheid in: niet ieder detail enzovoorts moet erin. Dat zeg ik ter toelichting.

De **voorzitter**:

Ik vraag me toch af of er elke keer als een appreciatie is uitgesproken, een korte toelichting moet komen over verdere overwegingen. Dat heeft verder niet zo heel veel nut.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan er misschien nog één ding aan toevoegen. Dit wetsvoorstel ziet natuurlijk niet specifiek op deze regelgeving. We hebben hier al jarenlang staand beleid voor. Als de heer Stoffer daar wijzigingen in wil – dat is natuurlijk zijn goed recht en dingen kunnen altijd beter – zou ik hem willen voorstellen om dat mee te nemen in de herijking van de MIRT-spelregels, die we toch al met elkaar herijken. Als hij los van de dingen die specifiek ingaan op de omvorming naar het Mobiliteitsfonds, kans ziet om überhaupt aan de MIRT-spelregels of aan de informatievoorziening aan de Kamer zaken te verbeteren, kan hij dat daar natuurlijk ook altijd inbrengen.

De **voorzitter**:

Heel goed, dan zijn we bij het amendement op stuk nr. 11.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja. Het amendement op stuk nr. 11 wil ik ook ontraden. Het amendement betreft een toevoeging in de wet dat een investering bijdraagt aan een brede welvaart en aan klimaatdoelstellingen. We hebben een heel algemene overkoepelende formulering in artikel 2 over waarvoor deze wet bedoeld is. Hieraan wil mevrouw Kröger allerlei andere zaken toevoegen. Het wil niet zeggen dat we die niet meenemen, maar dat doe je niet in het doel van deze wet, want dat is gericht op de bereikbaarheid. Dat is eigenlijk een beetje hetzelfde verhaal als ik in de richting van de heer Schonis heb aangegeven waar het gaat over de duurzaamheid en de leefomgeving. Ik denk echt dat het goed geborgd wordt in de onderliggende uitwerking van MIRT-spelregels, NMCA en MKBA – vooral in de MKBA – maar het hoort hier niet in thuis.

De **voorzitter**:

Toch heeft mevrouw Kröger nog een reflectie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Zeker, voorzitter, daar zitten we hier immers voor.

De **voorzitter**:

Nou ja, wel in deze fase bij de amendementen. Maar ga uiteraard uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is toch wel een beetje de essentie van het debat dat we gevoerd hebben. Ik proef het volgende bij een heleboel leden en dat zit ook in de verschillende amendementen. In hoeverre is het louter een soort technisch omkatten van een fonds of zeg je ook: nee, we spreken ook uit wat we beogen met «bereikbaarheid»? Dan is het bijdragen aan brede welvaart en klimaatdoelstellingen wat we onder andere beogen. Ook verkeersveiligheid en nog een aantal dingen horen daarbij. Dat is wat we beogen met «bereikbaarheid». Maar eigenlijk vind ik het jammer dat de Minister dit fonds dat niet op die manier meer wil laten beogen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dit fonds richt zich op de bereikbaarheidsdoelen. Daarom was ik ook wel enthousiast over het amendement van mevrouw Van der Graaf. Dit fonds is niet hét fonds dat de klimaatdoelstellingen dichterbij moet brengen. Natuurlijk houden we daar rekening mee bij de dingen die we doen in dit fonds, zoals met alle vigerende wet- en regelgeving, dus ook met de uitwerking van het Klimaatakkoord en noem het allemaal maar op. Maar dat is niet het doel van dit fonds. We hebben heel veel doelen met elkaar. Die beschrijven we niet allemaal in dit fonds. Dit fonds gaat over de bereikbaarheid. Daarom staat dat omschreven in het doel. Voor alle andere zaken zullen we goed moeten zorgen dat die geborgd zijn in de uitwerking en dat daar rekening mee wordt gehouden. Dat is de reden waarom dit ontraden wordt.

Dan heb ik nog het amendement op stuk nr. 12 van de heer Stoffer. Ik was daarstraks even in de war over dit amendement. Dit amendement gaat over het toevoegen van «veiligheid» aan de reikwijdte. Ook dat is iets waarvan ik zou zeggen: het zit al in de titel. Dat geldt ook voor het amendement van mevrouw Van der Graaf – de heer Stoffer heeft dat meeondertekend – dat daarmee rekening houdt. Ik wil het niet als apart doel opvoeren, net zoals ik dat niet wil met de klimaatdoelstellingen. Dat is immers niet het doel van het fonds. Het fonds is gericht op bereikbaarheid. Dat moet veilig, slim en duurzaam zijn. Het is niet specifiek op veiligheid gericht. Nogmaals, we gaan hier bijvoorbeeld niet een BOB-campagne uit betalen. Nee, het is gericht op de infrastructuur en het beter benutten daarvan. We hebben er andere middelen voor om die beleidsdoelen te realiseren.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. De moties. De motie op stuk nr. 14 van de heer Van Aalst vraagt de regering om weer nieuwe schotten aan te leggen in het Mobiliteitsfonds, terwijl wij nu juist ontschotting willen. Ik ontraad deze motie.

De motie op stuk nr. 15 van mevrouw Kröger vraagt om het brede welvaartsbegrip zoals dat is geformuleerd door de commissie-Grashoff in te bedden in de gebruikte modellen en beleidskeuzes. De Minister heeft er net al iets over gezegd dat we natuurlijk zorgen dat we binnen de kaders blijven en daar zeker rekening mee kunnen houden, maar zoals de motie is geformuleerd, gaat die daar eigenlijk te ver in. We zijn zeker van plan

om breder te kijken naar mobiliteit in de NMCA, zoals verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en emissies. Het is heel complex en het gaat te ver om het hele brede welvaartsbegrip, waar de motie aan refereert, erin in te bedden. In de MKBA nemen we wel zo veel mogelijk alle maatschappelijke kosten en baten mee in de analyse. Zoals de motie nu is, ontraad ik deze. Mevrouw Kröger weet ook dat we met elkaar nog die hele discussie gaan voeren over het afwegingskader.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat ik ingewikkeld vind, is dat wij eigenlijk al het beleid toetsen op het brede welvaartsbegrip en dat daarom ook PBL en SCP daarop doorlichten. Dan zou het toch volstrekt logisch zijn dat wij dat als kader gebruiken om bestedingen van miljarden te kunnen afwegen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, maar of iets een kader is om bestedingen te kunnen afwegen, is nog iets anders dan de inbedding in modellen, want niet elk model leent zich voor de inbedding van de totale breedte van het begrip «brede welvaart». Zoals de Minister net heeft aangegeven, komen wij naar de Kamer toe met een voorhang op een heel aantal punten. Dan kan mevrouw Kröger ook beoordelen of naar haar mening voldoende van dat brede welvaartsbegrip is ingebed. Wij kijken daarnaar, maar ook lettend op wat de systematiek van die modellen is en wat wel en niet passend is in een zeker model. Ik zou dus zeggen: laat ons die vertaalslag even maken, mevrouw Kröger, en oordeel dan of er daarvan naar uw mening voldoende in zit. Voor dit moment ontraad ik daarom deze motie.

De motie op stuk nr. 16 van de heer Laçin vraagt fietsers en voetgangers nadrukkelijker een plek te geven in gebiedsgericht werken. Als de heer Laçin goed begrijpt dat zoiets onderdeel is van een gebiedsbrede aanpak – dat heb ik hem ook horen zeggen – en dat het ook niet per se uit het Mobiliteitsfonds bekostigd hoeft te worden, want het kan ook een regionale bijdrage zijn... Ik zie aan hem dat hij dat ook zo ziet. Dan geef ik deze motie oordeel Kamer.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 17 van de heer Schonis, die vraagt om naast de hoofdwegennetindicator ook zoiets te ontwikkelen voor het spoor, zodat de verlieskosten van het spoor in kaart kunnen worden gebracht. Die motie krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 18 van de heer Schonis en mevrouw Postma, verzoekt eigenlijk om te verzekeren dat de omwonenden goed bij grote infrastructurele projecten betrokken worden. De Minister heeft daar iets over gezegd. Er gebeurt ook al veel met omgevingsmanagers en dergelijke, maar wij begrijpen wel de essentie van de motie. Ze krijgt oordeel Kamer.

Dan heb ik nog de motie op stuk nr. 19 van mevrouw Van Esch. Zij vraagt de regering om te onderzoeken welke asfaltprojecten tot en met 2030 nog teruggedraaid kunnen worden. Daar zijn wij niet toe bereid. De afspraken die we hebben gemaakt, willen we nakomen. Ik ontraad dus deze motie. Dat geldt helaas ook voor de motie op stuk nr. 20 van mevrouw Van Esch. Het terugdringen van vervoersbewegingen is geen doel op zich. We hebben wel doelen op CO₂-reductie, op efficiëntie en dergelijke, maar het terugdringen is geen doel op zich. Daarom ontraad ik ook deze motie.

De voorzitter:

Helder, dank u wel. Dat betekent dat we aan het eind van deze vergadering zijn gekomen.

Ik noem nog even de toezeggingen:

- De Minister zal in de loop van 2021 wijzigingen in de systematiek van de MIRT-spelregels, NMCA's en MKBA's aan de Kamer voorleggen, met excuus voor de afkortingen.

- De Minister zal voor het volgende notaoverleg MIRT per genoemde afkorting een stand van zaken en een processchets geven.
- In diezelfde brief zal ook worden ingegaan op de suggestie van de heer Schonis om voor het spoor een indicator te maken naar analogie van de indicator voor hoofdwegen.

Daarmee heb ik de toezeggingen voorgelezen. Voorts kan ik nog zeggen dat er op 22 september over de wet, de moties en de amendementen gestemd wordt.

Ik dank iedereen voor hun inbreng, beantwoording en belangstelling en ik wens iedereen een goede avond.

Sluiting 17.31 uur.