
3

MIRT

Aan de orde is het **VAO MIRT (AO d.d. 12/06)**.

De voorzitter:

Thans is aan de orde het VAO MIRT. Dat is altijd een hele zit, zo'n MIRT. Ik ben benieuwd hoeveel moties dat gaat opleveren. We hebben zeven deelnemers van de zijde van de Kamer.

De eerste spreker is de heer Schonis van de fractie van D66. Hij heeft, net als iedereen, twee minuten spreektijd. Het woord is aan hem.



De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Toen ik het VAO aanvraag, deed ik dat met de bedoeling om het over het PAS te hebben, de Programmatische Aanpak Stikstof, niet wetende dat wij morgen al het debat hierover zouden hebben. Ik had een motie in gedachten, die ik daarom niet heb gedaan.

Maar niet getreurd, want vorige week is vanuit de Mobiliteitsalliantie het Deltaplan Mobiliteit gepresenteerd. Daarin zijn een aantal aardige suggesties gedaan voor pilots rondom anders betalen, namelijk naar gebruik van onze auto. Daar heb ik toch een motie voor bedacht. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Mobiliteitsalliantie het Deltaplan Mobiliteit heeft gepresenteerd waarin wordt verzocht om pilots voor betalen naar gebruik van automobility;

overwegende dat in het regeerakkoord is afgesproken dat pilots worden gevoerd voor alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden;

overwegende dat de regio Amsterdam bij uitstek een geschikte regio is qua schaal en omvang om een dergelijke pilot uit te voeren;

verzoekt de regering om met de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland in overleg te treden over het voeren van een pilot voor alternatieve vormen van vervoer en betaling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Kröger en Drost. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 105 (35000-A).

Eén korte vraag, meneer Van Aalst. Kort!

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, als het over rekeningrijden gaat in dit kabinet, dan gaan we natuurlijk wel even wat doorvragen — helaas!

Mijn vraag aan de heer Schonis is eigenlijk: vindt u het ook niet gek dat we pilots gaan doen voor iets wat we toch niet gaan doen? Dus u wilt een pilot voor rekeningrijden, maar voorlopig wilt u rekeningrijden niet invoeren. Vindt u dat dan niet een beetje overbodig? Zou u dat dan niet gewoon aan een volgend kabinet over moeten laten?

Ik snap dat u uw knopen telt, gezien het standpunt van de VVD momenteel, maar lijkt het u niet een beetje een overbodige motie op dit moment, om een pilot te gaan doen naar iets wat we toch niet gaan doen?

De heer Schonis (D66):

Nee, meneer Van Aalst. Ik zie het niet als een overbodige motie. Ik zie ook de pilot niet als overbodig. Er is in het regeerakkoord afgesproken dat we deze periode niet komen tot een systeem van rekeningrijden. Deze regeerperiode houdt in 2021 op. In het deltaplan is duidelijk aangegeven dat we vanaf 2024 moeten denken over nieuwe vormen van financiering van onze automobility. Dus als je nu een pilot doet, kun je de vruchten daarvan gelijk meenemen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Von Martels van de fractie van het CDA.



De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter. U heeft gelijk dat het MIRT-overleg soms nogal wat moties oplevert. In dit geval wil ik namens het CDA drie moties naar voren brengen. Ik ga dus met gezwinde spoed van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord is afgesproken om pilots uit te voeren om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden;

overwegende dat een NLIS-weg (een Next Level Infra Systems-weg), een snelweg op palen die in de middenberm staat van de huidige snelwegen, de potentie heeft om op een innovatieve en duurzame wijze files te bestrijden;

verzoekt de regering met regionale partners te verkennen of en hoe NLIS als een van de pilots Anders betalen voor mobiliteit kan worden gerealiseerd als oplossing voor een of meer NMCA-knelpunten, en de Kamer hierover voor het notaoverleg MIRT te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 106 (35000-A).

Meneer Van Aalst, één vraag!

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter, één duidelijke vraag. Ik hoor iets over betalen naar gebruik. We doen nu al aan betalen naar gebruik. Dat noemen we gewoon brandstofaccijnzen. Hoe denkt de heer Von Martels dat een andere vorm van betalen naar gebruik leidt tot het verminderen van de files?

De heer Von Martels (CDA):

Gelukkig heeft het CDA zich vorig jaar ook al over deze kwestie gebogen. Wij hebben zelfs een motie ingediend, samen met de heer Sienot van D66. Er moet gewoon onderzoek worden gedaan naar alternatieve vormen. Hoe kunnen we die vinden? Daar zijn allerlei mogelijkheden toe. Daar zijn wij van overtuigd. Maar die moeten wel door het ministerie naar voren worden gebracht. Wij zien dit als een van de vele mogelijkheden. Vandaar het pleidooi om dit op deze wijze te doen.

De voorzitter:

Uw tweede motie.

De heer Von Martels (CDA):

Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat knooppunt Hoevelaken, de A1/A30 Barneveld en de A1/A35 Azelo-Buren beruchte fileknelpunten zijn;

verzoekt de regering zo snel mogelijk aan de slag te gaan met de oplossing van deze knelpunten en de Kamer uiterlijk voor het notaoverleg MIRT te informeren over de wijze waarop de realisatie van knooppunt Hoevelaken opnieuw wordt aanbesteed en wat de planning van de uitvoering gaat worden;

verzoekt de regering tevens zich tot het uiterste in te spannen dat het tracébesluit voor de A1/A30 Barneveld in 2023 genomen zal worden en indien kansen zich voordoen aansluiting te zoeken met het knooppunt Hoevelaken, indien dit niet leidt tot vertraging, zodat bepaalde verbeteringen mogelijk gelijktijdig kunnen worden aangebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 107 (35000-A).

De voorzitter:

Uw laatste motie.

De heer Von Martels (CDA):

Mijn laatste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goede capaciteit op het spoor van en naar Zandvoort van belang is tijdens reguliere dagen, tijdens evenementen en tijdens drukke stranddagen;

overwegende dat met het oog op de Formule 1 het nuttig kan zijn als tijdig een besluit valt over mogelijke verbeteringen;

overwegende dat met name verbeteringen nuttig zijn die ook buiten de Formule 1 bruikbaar zijn;

verzoekt de regering zich in te zetten dat alle betrokken partijen een redelijke bijdrage leveren aan de financiering en om na overleg met de Formule 1-organisatie, de provincie en de gemeente zo snel mogelijk de Kamer te informeren over concrete voorstellen die binnen de bestaande budgetten van het Rijk blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels, Amhaouch, Schonis en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 108 (35000-A).

Meneer Laçin, één vraag!

De heer Laçin (SP):

De motie wordt niet door mij ondersteund. Wat ik niet begrijp, is het volgende. Wij hebben die grotere capaciteit op het spoor en dergelijke tot nu toe niet nodig gehad. En nu komt er een Formule 1-race en gaan we daar met z'n allen geld van de overheid, van de belastingbetaler, in pompen, met de kanttekening dat het ook voor andere zaken goed moet zijn. Ik vind dit echt een hele rare manier van denken. Prima dat het er komt, maar laten we daar nou niet met z'n allen overheidsgeld en geld van de belastingbetaler in pompen. Is het CDA het daarmee eens?

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben het daar uiteraard niet mee eens, want anders zou ik de motie niet hebben ingebracht. Het gaat erom dat er plannen waren om het openbaar vervoer richting Zandvoort te verbeteren. Dan komt er een initiatief van onderaf. Wij

willen graag dat dit wordt ondersteund. Daarom willen wij bezien of daarvoor in redelijke verhoudingen ook financiële middelen voor op tafel kunnen komen.

De voorzitter:
Prima.

De heer Van Raan van de PvdD.



De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter. De uitspraak, het oordeel van de Raad van State over het PAS heeft zulke grote gevolgen dat zelfs Tom Poes weer in het taalgebruik is opgedoken, dankzij de minister en de heer Dijkstra.

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat luchthaven Schiphol door het leven ging als "prioritair project" onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS);

constaterende dat de Raad van State het Nederlandse natuurvergunningenbeleid in strijd heeft verklaard met het Europees recht;

constaterende dat de Raad van State als gevolg hiervan het PAS als grondslag voor vergunningverlening ongeschikt heeft verklaard;

constaterende dat Schiphol dankzij het PAS heeft kunnen groeien;

verzoekt de regering de vergunningverlening voor het huidige aantal vliegbewegingen op Schiphol (opnieuw) te laten toetsen aan de vigerende natuurbeschermingswetgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 109 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Lelystad Airport door het leven ging als "prioritair project" onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS);

constaterende dat de Raad van State het Nederlandse natuurvergunningenbeleid in strijd heeft verklaard met het Europees recht;

constaterende dat de Raad van State als gevolg hiervan het PAS als grondslag voor vergunningverlening ongeschikt heeft verklaard;

verzoekt de regering om het besluit om Lelystad Airport verder open te stellen niet te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 110 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat luchthaven Schiphol door het leven ging als "prioritair project" onder het Programma Aanpak Stikstof (PAS);

constaterende dat de Raad van State het Nederlandse natuurvergunningenbeleid in strijd heeft verklaard met het Europees recht;

constaterende dat de Raad van State als gevolg hiervan het PAS als grondslag voor vergunningverlening ongeschikt heeft verklaard;

constaterende dat Schiphol dankzij het PAS heeft kunnen groeien;

verzoekt de regering zich maximaal in te spannen om het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen tot het niveau ten tijde van de inwerkingtreding van het PAS, zonder deze vliegbewegingen te verschuiven naar andere Nederlandse luchthavens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 111 (35000-A).

De voorzitter:
Eén vraag van de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):
Volgens mij komt vliegveld Lelystad niet echt aan de orde in het MIRT. Ik vraag mij af waarom de heer Van Raan deze motie nu indient. Ik denk dat hij dat op een verkeerd moment doet. Ik snap dat hij zijn punt probeert te maken, maar laat hij dat voortaan doen op de geijkte momenten.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik hoor geen vraag, maar ik wil er wel op ingaan.

De **voorzitter**:
Nee, hoor.

De heer Remco Dijkstra van de fractie van de VVD.



De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Voorzitter. De VVD vraagt aandacht voor successen die wij met elkaar vieren bij infrastructuur en ik heb enkele zorgpunten die ik ook wil uiten.

Het is iedere dag weer een reuzenopgave om miljoenen Nederlanders mobiel te houden. Die opgave neemt alleen maar toe, omdat mensen steeds mobieler worden: veilig van A naar B, gemakkelijk, en betrouwbaar. Beter doorrijden helpt ook, net als voldoende breed asfalt, maar het kan ook slimmer via innovaties en toepassingen, zoals een app waardoor je je route beter kunt plannen, met aansluitmogelijkheden zodat je misschien kunt overstappen, waardoor echte alternatieven ontstaan; dingen die je misschien niet voor mogelijk hebt gehouden. Voor je werk ben je mobiel, voor familiebezoek, een boodschap doen, of omdat je iets leuks gaat doen in je vrije tijd. Betaalbaarheid en in alle vrijheid kunnen kiezen, dat staat centraal voor de VVD.

We bereiken veel met elkaar als het gaat om infra, voor de weg, het water, maar ook het spoor. Ik denk aan mooie grote projecten, zoals de A1, de A4, de A7, de A15, de A20, de A67, Kornwerderzand, diverse spoorverbeteringen, klein en groot en mobiliteit als een dienst in plaats van hoe we het nu met elkaar hebben geregeld.

Echter, er zijn ook zorgen. Ik denk aan grotere projecten die staken vanwege aanbestedingen die ongunstig uitpakken, tegenvallers in een tijd van voorspoed. Daar zit je niet op te wachten. Ik noem bijvoorbeeld het A28-knooppunt Hoevelaken, waar de aanbesteding is ingetrokken. De ViA15, waar weinig partijen meer over zijn om het project uit te voeren. Het Twentekanaal, waar we problemen hadden. Eerdere ervaringen bij de zeesluis IJmuiden, een grote tegenvaller voor de bouwers. Thans de Botlekbrug: vorige week nog bleek dat het 100 miljoen extra gaat kosten. Ook voor het Zuidasdok bij Amsterdam lijken honderden miljoenen meer nodig. Tel daarbij op de vele wensen voor miljarden van de grote steden, de honderden miljoenen die nodig blijken voor onderhoud, en er rest ons een enorme opgave. Ik wens de bewindspersonen veel succes toe. De VVD wil blijven investeren in Nederland om Nederland op een slimme manier mobiel te houden.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Een vraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Ik kwam ook tot de conclusie: soms hoor je dingen die je niet voor mogelijk houdt. Dat dacht ik ook de dag na het MIRT, toen de fractievoorzitter van de VVD keihard riep "we gaan rekeningrijden". Heeft de heer

Dijkstra zijn fractievoorzitter al tot de orde heeft geroepen omdat hij de verkeerde afslag heeft genomen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Nee, voorzitter. Nadenken doet de VVD altijd. Als dat nieuws is, is het heel bijzonder. We denken altijd na en we zien ook wel een ontwikkeling die gaande is. Er komen steeds meer elektrische auto's bij, zeker in de toekomst, de komende tien, vijftien jaar. Je ziet een accijnsopbrengst binnen de autobelastingen die fors is. Elektrische auto's betalen niet aan de pomp en betalen dus ook geen accijns, maar maken wel gebruik van de weg. Ik denk dat je dan op een gegeven moment een financieel gat hebt. Dat is waar de VVD op dit moment over nadent: hoe kun je dat dichten en moet je het dichten, met alle voors en tegens daarvan?

De **voorzitter**:
Eén vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik ben blij dat ik in de krant kon lezen dat de VVD eindelijk nadent over rekeningrijden en de kilometerheffing. Mijn vraag aan de heer Dijkstra is dan ook: als dit geconstateerd wordt als een serieus probleem, vooral als er meer elektrische auto's op de weg komen, waardoor je naar een ander systeem moet, moet dit kabinet dan niet nu al het KiM, het PBL of andere partners aan het werk zetten om die scenario's goed uit te werken, zodat een volgend kabinet er voortvarend mee aan de slag kan?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Nee, dat moet je niet doen, want wij hebben met elkaar afgesproken dat we dat deze periode niet doen, en wat mij betreft de volgende periode ook niet. Het vergt een enorme omschakeling, in autobelastingen of in gedrag. Het moet eerlijk zijn. Ik denk dat dat de boodschap is die de VVD wil uitdragen. Als je iets doet, moet het eerlijk zijn, ook voor mensen in de regio, die vaak meer rijden. Het probleem dat we nu constateren — en dat is een serieus probleem — is dat je zo meteen accijnzen misloopt. Je kunt natuurlijk ook de autobelastingen verlagen. Dan doe je helemaal niks. Of je gaat voor elektrische auto's motorrijtuigenbelasting laten betalen. Dat zijn allemaal varianten, maar daar moet eerst de kiezer zich over kunnen uitspreken. Het moet eerst in een verkiezingsprogramma staan. Daar gaat nog heel veel tijd overheen. Voor die tijd hoeven we er echt niet aan te beginnen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De volgende spreker is mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Een drietal moties, dus ik ga snel van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de recente uitspraak van de Raad van State over de PAS mogelijk grote gevolgen heeft voor geplande infrastructurele projecten;

overwegende dat daardoor oplossingen voor bereikbaarheidsknelpunten mogelijk niet of veel later worden gerealiseerd en deze knelpunten blijven bestaan of erger worden;

verzoekt de regering om in kaart te brengen welke projecten het grootste risico hebben om vertraging op te lopen en voor deze knelpunten te onderzoeken welke alternatieve beleidsopties er zijn om deze aan te pakken, en de Kamer voor de behandeling van het MIRT in het najaar hierover te informeren,

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. 112 (35000-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan een motie over het nadenken van de VVD, waar we het net over hadden. Ik denk dat je, als je serieus over iets nadenkt, ook serieus goed onderzoek moet doen naar de verschillende modellen en mogelijkheden. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ons huidige stelsel van autobelastingen door verschillende ontwikkelingen niet toekomstbestendig is;

overwegende dat er breed maatschappelijk draagvlak is voor belastingen die uitgaan van betalen naar gebruik;

overwegende dat het onderzoeken van verschillende varianten nodig is om de politieke besluitvorming hierover te faciliteren;

verzoekt de regering om verschillende modellen uit te werken voor een systeem van autobelastingen, gebaseerd op het uitgangspunt van "betalen naar gebruik", en de nodige pilots hierop in gang te zetten om ervaring op te doen, zodat een volgend kabinet goed geïnformeerd voortvarend aan de slag kan gaan,

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. 113 (35000-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel van onze fileknelpunten niet kunnen worden opgelost met meer asfalt voor meer auto's, onder andere omdat steden niet meer autoverkeer kunnen bergen;

verzoekt de regering om steden die dat wensen in staat te stellen te experimenteren met vormen van betalen naar gebruik op snelwegen om en door steden,

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. 114 (35000-A).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot zou ik heel erg graag de minister het volgende willen vragen. Volgens mij is het regeerakkoord duidelijk. Er komt geen systeem van rekeningrijden in deze kabinetsperiode. Maar daardoor is het des te belangrijker om de komende tijd te gebruiken om experts ...

De voorzitter:

Helder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

... het KiM of het PBL aan het werk te zetten om die verschillende modellen echt goed uit te werken ...

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

... zodat er daarna politieke besluitvorming over plaats kan vinden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Van Aalst van de fractie van de Partij voor de Vrijheid.



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

Dank u wel, voorzitter. U houdt de druk er goed op.

Voorzitter, laat ik maar snel beginnen. Ik heb een viertal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de aanpak van de N35 tot prioriteit is gesteld door de Kamer;
- er aan deze prioriteit echter geen gehoor wordt gegeven;

van mening dat:

- dit onrecht doet aan de breed gedragen urgentie;
- dit de inwoners van Overijssel dupeert;

verzoekt de regering zo snel mogelijk uitvoering te geven aan de motie die de N35 tot prioriteit stelde en met de provincie Overijssel tot een sluitende financiering te komen,

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. 115 (35000-A).

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

Dan de volgende motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de maximumsnelheid nu bij het openstellen van een spitsstrook naar beneden wordt aangepast;
- dit ook het geval is bij een lage verkeersintensiteit;

van mening dat dit volstrekt onnodig is;

verzoekt de regering de reguliere maximumsnelheid te handhaven bij het openstellen van de spitsstrook, mits de verkeersintensiteit dat toelaat,

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. 116 (35000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een keuze is tussen een oeververbinding naar Feyenoord City of een oeververbinding naar de Krimpenerwaard;

van mening dat het onwenselijk is om bij een impasse in een oeverloos besluitvormingsproces te blijven hangen;

verzoekt de regering bij een impasse over de keuze tussen een oeververbinding naar Feyenoord City of een oeververbinding naar de Krimpenerwaard de knoop zelf door te hakken,

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. 117 (35000-A).

De heer Remco Dijkstra heeft nog een vraag over deze motie.

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

Ja, over die oeververbinding. Wat is voor de PVV belangrijk? Welke criteria hanteer je om te zeggen: die komt daar, in het midden of aan de rechterkant?

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

Ik hoop eigenlijk op een gedragen advies uit de regio. Ik constateer alleen dat het waarschijnlijk gaat tussen een goede oplossing en een oplossing die alleen een prestigeproject oplevert. Om dat te voorkomen, wil ik graag dat de minister de knoop doorhakt, zodat we tot de meest optimale verbinding komen in plaats van een prestigeproject.

De voorzitter:

Uw vierde motie.

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

Die is eigenlijk de allerbelangrijkste. We hebben het kort gehad over het nadenken van de VVD. Dat is misschien nog wel een aandachtspuntje, als ik terugkijk naar het regeerakkoord dat er nu ligt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met het rekeningrijden de burger nog verder wordt uitgemolken;

van mening dat dit absoluut voorkomen moet worden;

verzoekt de regering om nooit, nooit, nooit het rekeningrijden in te voeren,

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. 118 (35000-A).

Eén vraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Een korte vraag, voorzitter. Hoe gaat de PVV t.z.t. de teruglopende inkomsten van de accijnzen betalen, meneer Van Aalst? Want ik denk niet dat dat nooit, nooit, nooit zal gebeuren.

De heer Van Aalst (PVV):

Je moet gewoon keuzes maken. D66 schetst elke keer het beeld dat het zo goed gaat met de elektrische auto, maar volgens mij rijden er nog amper van die dingetjes rond, tenzij ze gesubsidieerd worden door D66. Op dit moment hebben automobilisten nog steeds te maken met het uitmelken door dit kabinet als je kijkt naar de brandstofaccijnzen, dus volgens mij hebben we andere problemen op te lossen in plaats van mee te doen aan de natte droom van D66 om alles groen te maken.

De voorzitter:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Laçin van de fractie van de SP.



De heer Laçin (SP):

Voorzitter, dank. We hebben het over een aantal onderwerpen gehad tijdens het MIRT. Ik heb de binnenvaart genoemd. Ik ben blij om te horen dat de minister zich blijft inzetten om de ASV binnenboord te halen wat betreft de green deal. De binnenvaartschippers zijn een belangrijke groep om het transport over water te verbeteren. Daar zouden we goed naar moeten luisteren.

Richting de staatssecretaris wil ik het hebben over de Lelylijn. We hebben vorig jaar gevraagd om de spoorverbinding Lelylijn te onderzoeken. Toen zei de staatssecretaris dat het te duur was. Inmiddels is er veel steun vanuit lokale bestuurders, politici en het bedrijfsleven. De staatssecretaris heeft tijdens het MIRT gezegd dat ze niet naar een treinverbinding gaat kijken, maar wel naar hoogwaardig ov via een bus. Maar een bus is geen trein en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de 1,7 miljoen Nederlanders in de drie noordelijke provincies voor treinvervoer afhankelijk zijn van het knooppunt bij station Zwolle;

overwegende dat lokale bestuurders, politici en het bedrijfsleven veel potentieel zien in de aanleg van de Lelylijn;

van mening dat een bus geen alternatief is voor een goede treinverbinding;

verzoekt de regering om in het onderzoek voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland de spoorverbinding Lelylijn als serieuze optie mee te nemen,

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. 119 (35000-A).

De heer Laçin (SP):

Tot slot weer terug naar de minister: het PAS. Ik heb daar wat dingen over gezegd. De uitspraak van de Raad van State is helder: het heeft grote gevolgen. Morgen is er een plenair debat over dit onderwerp. De minister heeft toegezegd dat zij de infraprojecten zo snel mogelijk in kaart gaat brengen en naar ons gaat sturen. Daarom geen motie van mijn hand maar wel het volgende. De minister zegt na het debat doodleuk voor de camera dat zij een list gaat verzinnen voor Lelystad Airport. We hebben daar ook schriftelijke vragen over gesteld, samen met GroenLinks en de Partij voor de Dieren. Een list verzinnen om de uitspraak van de hoogste bestuursrechter te omzeilen. Dat heeft grote gevolgen. Heeft de minister enig besef van wat deze uitspraken doen met het vertrouwen in de politiek van alle mensen die dit zien en horen en het dossier Lelystad Airport volgen? Dat vertrouwen is al enorm geschaad en deze uitspraak helpt er niet bij om het vertrouwen te herstellen.

Daar laat ik het bij, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Over zeven minuten moet het volgende debat beginnen. De beide bewindspersonen moeten, neem ik aan, even nadenken over de moties. Vijf minuten, lukt dat?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst al mijn moties afhandelen en dan heeft de staatssecretaris er zo meteen ook nog twee. Eerst nog even de vragen.

De heer Laçin heeft nog een keer de aandacht gevestigd op de Algemeene Schippers Vereeniging in het kader van de binnenvaart. Dat belang onderstreep ik ook. We zijn daar goed mee in gesprek en ik hoop ook dat we daar resultaten uit kunnen halen.

De tweede opmerking die de heer Laçin maakte — de heer Van Raan heeft er ook iets over gezegd — ging over mijn gebruik van het woord "list" naar aanleiding van het PAS. Ik ben al wat ouder dan misschien een aantal in deze zaal. Ik ben inderdaad nog uit de tijd dat "Tom Poes, verzin een list!" een hele gewone uitdrukking was. Die betekende dat je gewoon een slimme oplossing moest verzinnen. Als je kijkt naar wat er in de Van Dale staat bij het woord "list" — ik dacht: ik kijk daar even naar — dan blijken beide opvattingen mogelijk te zijn: én gewoon een inventieve oplossing én een sluwe streek. Het moge duidelijk zijn dat het mij te doen was om het eerste: gewoon een slimme oplossing. Op geen enkele manier — dat wil ik toch nog maar even openbaar in dit debat zeggen — ben ik van plan om rare trucjes uit te halen of wat dies meer zij.

De heer **Laçin** (SP):
Voorzitter ...

De voorzitter:
Nee, meneer Laçin. Ik wil snel schorsen straks voor een eenvoudige doch voedzame maaltijd, dus we gaan vrolijk door met de minister.

Eén zin.

De heer **Laçin** (SP):
Ik wil ook heel graag eten, maar ik heb ook een vraag. In de context van Lelystad Airport zou de minister wel moeten kunnen bedenken dat dit verkeerd opgevat zou worden. Is zij het daarmee eens?

De voorzitter:
Heel goed!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Je kunt inderdaad het woord op twee manieren uitleggen. Ik heb het op de eerste manier bedoeld. Het is heel goed dat u mij op deze manier de kans geeft om nog eens even helder te onderstrepen dat er van de verkeerde opvatting van het woord "list" echt absoluut geen sprake is en dat dit dus absoluut niet mijn intentie is.

De voorzitter:
Prima. De moties.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 105 is van de hand van de heer Schonis en verzoekt de regering om met de gemeente Amsterdam, de vervoersregio en de provincie Noord-Holland in overleg te treden over het voeren van pilots, zoals ook in het regeerakkoord is beschreven. Ik neem aan dat hij niet bedoelt dat dit alleen met Amsterdam en Noord-Holland moet zijn, maar dat dit met de rest

van het land ook zou kunnen. De motie kan ik overnemen omdat deze in lijn is met onze bedoelingen.

De voorzitter:
Bestaat er bezwaar tegen het overnemen? Ja, dat is het geval. Dan hoor ik graag nog een oordeel van de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De motie is in lijn met het regeerakkoord en is in die zin overbodig. Dan zou ik de motie ontraden.

De voorzitter:
Ontraden. De motie op stuk nr. 106.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Het is niet anders. De motie is wel in lijn met wat we willen.

De voorzitter:
Heel goed.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De motie op stuk nr. 106 van de hand van de heer Von Martels verzoekt de regering of en, zo ja, hoe NLIS — "de hoge snelweg" zullen we maar even voor het gemak zeggen — als een van de pilots voor Anders Betalen voor Mobiliteit kan worden gerealiseerd. Die kan ik oordeel Kamer geven.

Dan de motie van de heer Von Martels op stuk nr. 107, die verzoekt de regering zich tot het uiterste in te spannen dat het tracébesluit voor de A1/A30 Barneveld in 2023 genomen kan worden et cetera. Die kan ik ook oordeel Kamer geven, want dat wil ik graag proberen.

Dan kom ik bij de moties op stukken nrs. 109, 110 en 111 van de hand van de heer Van Raan, die alle zien op het PAS. Deze moties wil ik allemaal ontraden, want ze zijn prematuur. We zijn natuurlijk aan het kijken wat al de consequenties zijn van het PAS. We zullen daar morgen met uw Kamer verder over debatteren. Op dit moment vind ik de moties echt ontijdig. Bovendien staan er constatering in waar ik me niet in kan vinden, namelijk dat het Nederlandse beleid in strijd is met het Europees recht in brede zin.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Eén korte vraag over de motie op stuk nr. 110. Omdat u die ontraadt, neem ik aan dat u gewoon doorgaat met de voorbereidingen om het besluit te nemen om Lelystad te openen. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja.

De voorzitter:
Dan de motie op stuk nr. 112.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor de motie op stuk nr. 112 van mevrouw Kröger geldt hetzelfde. Deze is prematuur. Ik heb u al aangegeven dat we alles in kaart gaan brengen. Om nu al een stap verder te zetten richting alternatieve beleidsopties vind ik op dit moment echt te vroeg. Met de rest waar u naar vraagt, namelijk om alles in kaart te brengen, zijn we heel hard aan de slag.

De voorzitter:

Ontraden dus, hè?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De voorzitter:

Eén vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De motie vraagt ook om te identificeren welke projecten het grootste risico hebben, want er zijn nogal wat projecten in het MIRT-boek. Ik kan me voorstellen dat er projecten zijn die heel duidelijk op korte termijn vertraging oplopen en projecten die dat minder hebben. Kan dat meegenomen worden in de verkenning?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is inderdaad ook ons plan. We kijken eerst waar de nood het hoogst is: waar komen we direct in mogelijke vertraging terecht? De wat minder in het oog springende projecten komen natuurlijk wat later. Zoals ik ook in het debat heb gezegd, is de bedoeling sowieso dat we in aanloop naar de MIRT-overleggen in het najaar gezamenlijk met de regionale overheden — het zijn vaak combinatieprojecten en soms hebben zij het voortouw — in kaart hebben hoe die projecten ervoor staan en wat mogelijke consequenties zijn. Dat hebben we ook in het debat besproken.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 113.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die verzoekt de regering om verschillende modellen uit te werken voor een systeem van autobelastingen, gebaseerd op het uitgangspunt van betalen naar gebruik, en de nodige pilots hierop in gang te zetten. Ook die motie wil ik ontraden, want het ministerie van Financiën is aan zet op het punt van belastingen en accijnzen in het autogebied. Het ministerie van Financiën heeft aangegeven daarnaar een verkenning te starten om te bezien hoe dit op de lange termijn houdbaar is.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 114, ook van mevrouw Kröger. Die motie verzoekt de regering om steden die dat wensen, in staat te stellen te experimenteren met vormen van betalen naar gebruik op snelwegen en door steden. Ook die motie moet ik ontraden, want het is niet aan de orde dat steden dat op eigen houtje kunnen doen. Zoals het in de motie van de heer Schonis eigenlijk wél goed

staat, gaat het er natuurlijk om dat de pilots moeten passen binnen het regeerakkoord, zoals ze daar beschreven staan. Het kan niet zo zijn dat gemeenten dit soort dingen op eigen houtje kunnen gaan doen.

De voorzitter:

Eén vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij staat nergens "op eigen houtje". Dat is een interpretatie van de minister. Het punt is of het, als steden dat zouden willen, in overleg met de minister een pilot kan worden, zoals bedoeld in het regeerakkoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan is de motie overbodig en ontraad ik haar om die reden, want dat zijn precies de pilots waarover we nu met de Mobiliteitsalliantie en verschillende steden en regio's in gesprek zijn.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 115.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 115 is van de heer Van Aalst en heeft betrekking op de N35. Het verzoek is om zo snel mogelijk uitvoering te geven aan de motie die de N35 tot prioriteit stelde en met de provincie Overijssel tot een sluitende financiering te komen. Ik weet niet wat de heer Van Aalst verstaat onder "zo snel mogelijk"; dat is natuurlijk altijd een rekbaar begrip. Ik zou hem eigenlijk willen verzoeken om deze motie aan te houden als ik "zo snel mogelijk" zo mag zien dat we hier bij het komende NO MIRT duidelijkheid over moeten hebben. Als u zegt dat het volgende maand moet gebeuren, dan moet ik de motie ontraden, maar als u het redelijk vindt dat dit voor het volgende MIRT-overleg gebeurt, dan zou ik u verzoeken om de motie tot die tijd aan te houden.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik twijfel nog even of dat niet te lang gaat duren. Ik zou onze minister eigenlijk willen verzoeken om een list te verzinnen om dit toch mogelijk te maken, maar ik ga nog even nadenken of ik de motie wel of niet aanhoud.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 116 van de hand van de heer Van Aalst. Die verzoekt de reguliere maximumsnelheid te handhaven bij het openstellen van de spitsstrook, mits de verkeersintensiteit dat toelaat. Daar hebben we eerder met de Kamer over gecorrespondeerd. Die motie moet ik vanwege verkeersveiligheidsaspecten ontraden.

Ook de motie op stuk nr. 117 is van de heer Van Aalst. Die motie vraagt om bij een impasse over de keuze tussen een oeververbinding naar Feyenoord City of een oeververbinding naar de Krimpenerwaard de knoop zelf door te hakken. Ik heb u ook in het AO duidelijk kenbaar gemaakt dat ik dat niet ga doen. Het zwaartepunt ligt bij de regionale proble-

matiek. Er is met de regio afgesproken dat zij een gezamenlijk voorkeursadvies gaat geven. Het is ook echt voorname-lijk regionaal. Ze betalen het meest, enzovoort. Ze moeten daarom dus echt zelf tot een advies komen.

De laatste motie van de heer Van Aalst, de motie op stuk nr. 118, verzoekt de regering om "nooit, nooit, nooit het rekeningrijden in te voeren". Met "nooit nooit" moet je altijd kijken hoe het zit met dubbele ontkenningen, maar het staat er drie keer. Uiteindelijk komt het er dus op neer dat u zegt: "nooit het rekeningrijden in te voeren". Dat wil deze regering ook niet. Dit is dus in lijn met het regeerakkoord. Ik kan de motie dus overnemen.

De voorzitter:

Bestaat daar bezwaar tegen? Ja, dat is het geval. Dan gaan we er dus over stemmen. Dan wil ik nog even een oordeel van de minister horen, want we gaan erover stemmen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als de motie niet wordt overgenomen, moet ik de motie ontraden wegens overbodigheid. Dat is hetzelfde als bij de motie van de heer Schonis.

De voorzitter:

De motie is ontraden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit kabinet legt iets vast in een regeerakkoord over deze kabinetsperiode, maar dit kabinet gaat toch niet zeggen dat er in Nederland nooit een systeem van rekeningrijden komt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik lees de motie letterlijk. Het verzoek is aan de regering. Dat zijn wij op dit moment en wij gaan het niet doen.

De voorzitter:

Dan hebben wij nog twee moties voor de staatssecretaris, de moties op de stukken nrs. 108 en 119.

□

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie op stuk nr. 108 verzoekt de regering om zich in te zetten voor een goede bereikbaarheid van de Formule 1 per spoor. Zoals ik heb aangegeven tijdens het AO MIRT ben ik al in gesprek met betrokken partijen over de bereikbaarheid van Zandvoort. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij de gemeente en bij de organisatie van dit evenement. Wij voeren ook een analyse uit naar de vraag welke maatregelen noodzakelijk zijn. Daarin maken we onderscheid in investeringen die alleen voor dit evenement nodig zijn en investeringen die daarnaast bijdragen aan een goede bereikbaarheid van Zandvoort en die structureel bijdragen aan regionale of nationale prioriteiten. Dat onderscheid moeten we maken, want de organisatie en de gemeente hebben natuurlijk ook een verantwoordelijkheid te nemen. Met die toelichting kan ik het oordeel over deze motie aan de Kamer laten.

Dan de motie op stuk nr. 119 van de SP. De heer Laçin zei: een bus is geen trein. Dat ben ik helemaal met hem eens: een bus is geen trein. Laten we vandaag allemaal even helder vaststellen dat een bus geen trein is en een trein geen bus. In dat opzicht ben ik het geheel met de heer Laçin eens. Maar laten we ook constateren dat ov meer is dan alleen de trein. Het is steeds zoeken naar de vraag hoe we ervoor zorgen dat de ov-reiziger zo veel mogelijk en zo goed mogelijk bediend wordt. In de context van het Toekomstbeeld OV 2040 hebben we twee jaar met elkaar gesproken over alle belangrijke prioriteiten die bij elkaar zouden passen in het toekomstbeeld van het ov. Daar is uitgekomen dat we de versnelling tussen de Randstad en Noord-Nederland in het Toekomstbeeld OV 2040 heel serieus meenemen.

De Lelylijn is niet in het Toekomstbeeld OV 2040 met al die partijen vastgesteld. Wel de stedenring en de snelle verbinding. Daar wordt serieus onderzoek naar gedaan. Omdat ik de verzoeken heb gehoord en over de problematiek rondom Zwolle heb gehoord, heb ik daarnaast tegen de Kamer gezegd: laten we kijken of een hoogwaardige busverbinding een bijdrage kan leveren. Die bijdrage wordt nu al afgeserveerd. Zo ver ben ik echt niet. Ik zou het zonde vinden om deze optie niet te onderzoeken. Ik ga dus een busverbinding onderzoeken om te kijken of die een bijdrage kan leveren. De motie, zoals ze nu geformuleerd is, ontraad ik.

De voorzitter:

Helder. Eén vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

De conclusie die de staatssecretaris trekt, klopt niet. Ik heb de optie van een bus niet afgeserveerd. Ik heb alleen gezegd dat in het onderzoek ook de trein als serieuze optie meegenomen moet worden, zodat de kosten en baten van beide verbindingen naast elkaar gelegd kunnen worden. Dan kunnen we er een weloverwogen besluit over nemen. Dat is mijn verzoek. Dus niet om de bus niet te onderzoeken en alleen naar het spoor te kijken, maar beide tegelijkertijd te doen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie zegt: "van mening dat een bus geen alternatief is voor een goede treinverbinding". Daarmee serveert u wat mij betreft de optie van de bus af. Daar ben ik niet toe bereid. De treinverbinding is een keer onderzocht. In het Toekomstbeeld OV is natuurlijk ook gesproken over de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Door alle partijen is gezegd dat we gaan voor de ring en de snelle verbinding naar het noorden. In aanvulling daarop ben ik bereid om de ov-bus — het moet echt een hoogwaardige verbinding zijn — te onderzoeken en te kijken wat de toegevoegde waarde is. Laten we dat eerst doen, dan kunnen we daarna altijd nog verder spreken.

Meneer Laçin, ik weet zeker dat wij elkaar nog over dit onderwerp zullen tegenkomen.

De voorzitter:

Helder. Tot zover dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dinsdag stemmen wij over de moties. De staatssecretaris gaat ons verlaten. Hartelijk dank voor haar aanwezigheid.