
4

Strategische keuzes bereikbaarheid

Strategische keuzes bereikbaarheid

Aan de orde is het **tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid (CD d.d. 30/03)**.

De voorzitter:

We komen bij het tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid. De eerste spreker van de zijde van de Kamer is mevrouw Van Ginneken van D66. Aan de zijde van het kabinet spreken minister Harbers en staatssecretaris Heijnen. Aan u het woord, mevrouw Van Ginneken.



Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. We hebben een heel nuttig debat gehad over de grote vraagstukken rondom bereikbaarheid. Dit is wat mij betreft voor herhaling vatbaar. Veel dank aan de bewindspersonen voor hun toezeggingen, onder andere rondom het inzichtelijk maken hoe bepaalde regelingen mobiliteit uitlokken. In het debat kwam de IMA ter sprake, de Integrale Mobiliteitsanalyse. Dat is een belangrijk uitgangspunt voor beleid. Daarover heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) elke vier jaar wordt opgesteld en als uitgangspunt geldt voor ons mobiliteits-, infrastructuur- en bereikbaarheidsbeleid;

overwegende dat de IMA achterhaald kan zijn, bijvoorbeeld door de economische conjunctuur, maatschappelijke ontwikkelingen of beleid;

verzoekt de regering te voorzien in een jaarlijkse handzame publicatie die inzicht biedt in de belangrijkste ontwikkelingen op het Nederlandse vervoer- en transportsysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 120 (29385).

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Dan een tweede punt: betaalbaarheid. Ik heb nog een vraag aan de staatssecretaris. Kan ze toezeggen dat ze over een jaar de Kamer gaat informeren over de effecten van het Duitse €49-ticket en welke lessen wij daar voor ons land uit zouden kunnen trekken? We zien onder andere in Amsterdam een mooi alternatief voor minima. Daarover heb ik een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende de initiatieven van onder andere de gemeente Amsterdam om aan minima gratis toegangsbewijzen beschikbaar te stellen voor het stadsvervoer;

verzoekt de regering de mogelijkheden, belemmeringen en kosten inzichtelijk te maken van het aan minima ter beschikking stellen van vervoersbewijzen voor de NS en voor het streekvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en De Graaf.

Zij krijgt nr. 121 (29385).

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Tot slot. Ik had ook nog wel wat moties willen indienen over bereikbaarheidsnormen. Daarom heb ik mij aangesloten bij moties die collega's gaan indienen op dat punt. Bij dezen dank.

De voorzitter:

Dank u, mevrouw Van Ginneken. Dan is het woord aan de heer Koerhuis. Hij spreekt namens de VVD.



De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Eén motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering in het MIRT dit jaar voorstellen wil doen om de vervangingsopgave in te halen voor wegen en vaarwegen en volgend jaar voor spoorwegen;

constaterende dat ProRail heeft aangegeven de informatie beschikbaar te hebben over de vervangingsopgave voor spoorwegen;

overwegende dat we in het MIRT altijd integrale afwegingen maken tussen wegen, vaarwegen en spoorwegen;

verzoekt de regering om in het MIRT dit jaar ook voorstellen te doen om de vervangingsopgave in te halen voor spoorwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 122 (29385).

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Zoals iedereen weet, ben ik een Kamerlid uit Oost-Nederland. Ik heb ook het rapport gezien van onder andere de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur: Elke regio telt. Ik moet zeggen dat Noord- en Oost-Nederland in het MIRT van vorig jaar beter bedeed hadden kunnen zijn. Het is goed dat we dit als Kamer nog enigszins recht hebben getrokken. Symbolisch voor de verbinding tussen de Randstad en Noordoost-Nederland zijn de knooppunten Hoevelaken en Barneveld. Graag vraag ik nogmaals de toezegging van de minister dat we hier niet gaan schuiven en dat deze twee aanlegprojecten blijven staan.

De bestuurders van Oost-Nederland zaten op de publieke tribune tijdens het commissiedebat. Na afloop heb ik hen gesproken. Ze zijn bezorgd. Samen met de heer Boerman en als Kamer hebben we vorig jaar hard gevochten voor de N36, de N50 en de N35. Ze zijn er bezorgd over dat het kabinet wil gaan schuiven. Dat wil het kabinet niet integraal doen; dat wil wegen en vaarwegen dit jaar doen en spoorwegen pas volgend jaar. Kunnen de minister en de staatssecretaris toezeggen dat zij hun zorgen zo veel mogelijk wegnemen tijdens hun gesprekken voor het voorjaars-MIRT?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan is het woord aan de heer Madlener, die zal spreken namens de fractie van de PVV.



De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik reed net door de Thomassentunnel, de belangrijke goederencorridor vanaf de Maasvlakte richting het oosten. Daar stond een autootje op de linkerbahn met pech. Twee banen waren afgesloten. Dan kom je in een file. Die file ontstaat en wordt steeds langer. Talloze vrachtwagens staan daar nu stil. Ik kom hier drie kwartier later aan. Die auto staat er nu nog. Dan denk ik: als we nou files willen voorkomen, is die snelle berging heel belangrijk. Maar goed, dat is even een punt van ergernis. We gaan het er volgende week in het debat ook nog over hebben.

Ik heb drie moties. Ik zal ze snel oplezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat bij WNL heeft gezegd dat de beste tijd voor de auto nog moet komen;

constaterende dat de ACEA beweert dat nieuwe benzineauto's €2.000 duurder worden doordat er in 2025 nieuwe Europese milieunormen ingevoerd gaan worden;

overwegende dat Nederlanders op dit moment een hoge belastingdruk kennen als het gaat om automobilititeit;

verzoekt de regering om nu en in de toekomst de betaalbaarheid van automobilititeit te garanderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 123 (29385).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om in 2030 betalen naar gebruik in te voeren;

constaterende dat autorijden hierdoor veel duurder gaat worden;

constaterende dat betalen naar gebruik zeer hoge kosten ten aanzien van implementatie en exploitatie met zich meebrengt;

verzoekt de regering om per direct af te zien van het voornemen om betalen naar gebruik in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 124 (29385).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat per 1 juli de accijnskorting op brandstof afloopt;

constaterende dat automobilisten minimaal 13 cent extra gaan betalen voor een liter benzine;

constaterende dat de brandstofprijs nog steeds hoog is;

overwegende dat veel Nederlanders zich nog steeds bont en blauw betalen voor boodschappen in de supermarkt, energie en brandstof;

verzoekt de regering om de accijnskorting op brandstof, die per 1 juli afloopt, te verlengen tot en met 31 december 2023,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 125 (29385).

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zit nog net binnen mijn tijd, voorzitter.

De voorzitter:

Waarvoor mijn dank en complimenten, maar er is wel een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb een vraag voor de heer Madlener. Hebben we niet afgesproken dat betalen naar gebruik budgetneutraal gaat worden ingevoerd? Hoe moet ik dan uw constatering duiden dat betalen naar gebruik ervoor gaat zorgen dat autorijden duurder wordt voor automobilisten?

De heer **Madlener** (PVV):

Deze vraag verbaast mij enigszins, want wij behandelen toch hetzelfde dossier? De heer Koerhuis weet toch net zo goed als ik dat dit heel veel geld kost door de invoeringskosten en de systeemkosten om dit in de lucht te houden? Dat geld gaat naar allerlei incasseerbedrijven. Dat gaat dus niet meer direct naar de staatskas om wegen aan te leggen. Nee, dat gaat gewoon naar allerlei dienstverleners. Er gaat dus heel veel geld extra in de inning zitten, heel veel miljoenen van de automobilisten. Die miljoenen zijn nergens goed voor; dat zijn allemaal administratiekosten en invoeringskosten. Hoelang zijn ze al niet bezig om dit project in de lucht te krijgen? Al die slimme mensen, al die ambtenaren, zijn nu aan het denken over hoe dit moet, want het is een onmogelijk project. Dat is allemaal geld voor niks en dat wordt allemaal betaald door de automobilist. Ik vind het dus vreemd dat de heer Koerhuis deze vraag stelt. We hebben in de scenario's ook gezien dat verreweg de meeste automobilisten, ook met een heel klein autootje, in totaal veel meer gaan betalen als ze de kilometers blijven rijden die ze willen rijden. Dus ja, ik geloof dat we op dit moment niet dezelfde dossierkennis bezitten.

De voorzitter:

In ieder geval niet dezelfde mening, waarvoor dank. Dan is het woord aan mevrouw Van der Graaf, die spreekt namens de ChristenUnie.



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

Dank u wel, voorzitter, voor het woord. We hebben een goed debat gehad over strategische bereikbaarheid en we hebben ook naar de toekomst doorgekeken. Daarom de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering werkt aan bereikbaarheidsnormen voor voorzieningen;

verzoekt de regering bij uitwerking van deze normen te komen tot voldoende concrete reistijdgrenzen of reistijdnormen tot voorzieningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Koerhuis, Krul en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 126 (29385).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering voornemens is om in 2030 een systeem van betalen naar gebruik voor het wegverkeer in te voeren, wat zal leiden tot een beweging van autogebruik naar ov;

overwegende dat het regionale openbaar vervoer zich gesteld weet voor forse kostenstijgingen, wat kan leiden tot tariefwijzigingen of afkalven van het lijnennetwerk;

verzoekt de regering in gesprekken met de ov-sector het invoeren van betalen naar gebruik en de daarmee gepaard gaande verwachte reizigersgroei nadrukkelijk mee te wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 127 (29385).

Er is een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De constatering wordt gedaan dat door betalen naar gebruik minder mensen met de auto gaan rijden en meer mensen met het ov gaan reizen. Volgens mij zijn we nog niet zover. Als u het mij vraagt, moeten we er juist op inzetten dat méér mensen — niet: minder mensen — met de auto gaan rijden als we betalen naar gebruik invoeren.

De voorzitter:

Oké. Ik heb misschien niet per se een vraag gehoord.

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

Ik verbaas mij een beetje over deze opmerking van liberale kant, van de VVD. Laat de mensen er hun eigen afweging in maken. Als mensen thuis denken "het lijkt me toch verstandiger om met het ov te gaan", dan juicht de ChristenUnie dat toe. We vinden het belangrijk dat we ook goed

blijven investeren in het openbaar vervoer. We vinden het belangrijk om ook de verwachte reizigersgroei mee te nemen als we kijken naar het systeem van betalen naar gebruik.

De voorzitter:

Dan is er nog een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

De verwarring wordt nu helemaal compleet over het dossier "betalen naar gebruik". Het wordt een platte heffing. Dat betekent dat mensen geen wegenbelasting meer betalen voor het hebben van een auto, maar alleen betalen voor het gebruik ervan. Dat zorgt ervoor dat het autobezit zal toenemen. Als het autobezit toeneemt, is het maar de vraag of mensen de auto die toch voor de deur staat, niet gaan pakken. Dus ik snap niet hoe de ChristenUnie erbij komt dat betalen naar gebruik in het huidige systeem zal leiden tot meer gebruik van het openbaar vervoer; als er al een overlap is, want we weten allemaal dat je niet zomaar je auto gaat verlaten om in de trein te stappen als je geen trein of bus voor de deur hebt.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Daar zit onze zorg, dat mensen geen bus voor de deur hebben. Daarom dienen wij deze motie in. Ook tegen de heer Madlener zou ik willen zeggen: laat mensen hun eigen afweging daarin maken. En laten we ervoor zorgen dat het openbaar vervoer een goed alternatief is voor mensen. Dat is de agenda die de ChristenUnie nastreeft.

De voorzitter:

U mag nog een kort vraag stellen, meneer Madlener, als u dat wilt.

De heer Madlener (PVV):

De ChristenUnie weet toch dat de auto acht keer meer vervoerswaarde heeft dan het openbaar vervoer? Het is dus een fantasie dat iedereen een bushalte voor de deur heeft voor een bus die je ook nog eens brengt naar de plek waarheen je wilt. Dat gaat gewoon niet. Ik wil mijn vraag herhalen: hoe komt de ChristenUnie erbij dat mensen met het huidige systeem, dat nu wordt opgetuigd met betalen naar gebruik, een platte heffing, meer met het openbaar vervoer zouden gaan en minder met de auto? Dat was ook de vraag van de heer Koerhuis. Ik heb er nog geen antwoord op gehoord. Het klopt namelijk niet.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Mensen maken altijd een eigen afweging; die moeten ze ook maken. We hebben het debat over strategische bereikbaarheid met elkaar gevoerd. Er liggen vraagstukken op het gebied van vervoersarmoede. En ja, dat zag ook op de auto. We hebben toen ook met elkaar gewisseld dat het niet de visie van de ChristenUnie is, wel van de heer Madlener en de heer Koerhuis, dat iedereen dan maar een auto zou moeten hebben. Nee, zegt de ChristenUnie, als we willen dat mensen goed, zelfstandig op pad kunnen, dan vinden we het belangrijk dat we ook investeren in fijnmazig ov en in innovatieve oplossingen binnen het ov. Er ligt een

opdracht voor het kabinet om ook daarnaar te kijken. Dus ja, wij maken ons zorgen over het afkalven van de lijnen op dit moment. We krijgen dagelijks burgers uit de provincies aan de lijn die zeggen: bij ons dreigen volgend jaar nog meer lijnen te verdwijnen. De urgentieconferentie over het ov heeft niet opgeleverd wat wij ervan hadden gehoopt. We kijken ook nog even naar de staatssecretaris, of zij daar zo meteen misschien toch nog even op in kan gaan. Welke boodschap is er dan wél richting de provincies? Als wij willen dat mensen op een goede manier via het openbaar vervoer kunnen reizen, dan vraagt dat om nadrukkelijke keuzes, ook als we kijken naar de toekomst, en om strategische keuzes, als we weten dat het stikstofvraagstuk met name bij de wegen ligt en wat minder bij het spoor. Er liggen daar kansen om ook andere afwegingen te maken. Ook daar hebben we in het debat met elkaar over gesproken.

De voorzitter:

Tot zover. Dan is het woord aan de heer Stoffer, die spreekt namens de SGP.



De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet het voornemen heeft om vanwege de stikstofproblematiek budget en personele capaciteit te verschuiven van aanleg naar instandhouding;

van mening dat voorkomen moet worden dat belangrijke aanlegprojecten onnodig op de lange baan geschoven worden, zodat aannemers aan het werk kunnen blijven;

verzoekt de regering

- geen onomkeerbare stappen te zetten tot afstemming met provincies heeft plaatsgevonden;
- op korte termijn per aanlegproject inzichtelijk te maken wat de genoemde keuze zou betekenen voor het project zelf en voor de doorstroming;
- te bezien wat de mogelijkheden zijn om vanuit het oogpunt van nationale en regionale bereikbaarheid en verkeersveiligheid belangrijke aanlegprojecten zo veel mogelijk door te zetten, zo nodig met gebruik van de ADC-toets en natuurcompensatie, en met benutting van provinciale en private stikstofexpertise,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Koerhuis.

Zij krijgt nr. 128 (29385).

De heer **Stoffer** (SGP):
Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vervangings- en renovatieprogramma achterloopt op de prognose vanwege budgetbeperkingen en de stikstofproblematiek;

verzoekt de regering een afwegingskader op te stellen voor de programmering van vervangings- en renovatieprojecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer.

Zij krijgt nr. 129 (29385).

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Dan zou ik nog gebruik willen maken van mijn laatste minuut spreektijd. Ik dacht namelijk dat het wel gepast was om de minister en de staatssecretaris en alle medewerkers van Rijkswaterstaat te feliciteren met hun 225ste verjaardag, die ze gisteren mochten vieren. Ik schat in dat ik die felicitaties wel namens alle collega's overbreng. Een uitvoeringsdienst die het zo lang zo goed volhoudt, verdient wel een felicitatie vanaf deze plek, dacht ik. Bij dezen dus!

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan is ten slotte het woord aan de heer Krul, die spreekt namens het CDA.



De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb drie moties, dus ik ga gauw aan de slag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het recht op bereikbaarheid van bijvoorbeeld werk, school, zorg en familie, leidend zou moeten zijn in de te maken afwegingen op het gebied van de aanleg en onderhoud van infrastructuur;

overwegende dat het kabinet werkt aan bereikbaarheidsnormen en de Kamer met de nieuwe Mobiliteitsvisie over de stand van zaken hiervan heeft geïnformeerd;

verzoekt het kabinet volgend jaar uitgewerkte bereikbaarheidsnormen inclusief minimumnormen en drempelwaardes te hanteren bij het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Krul, Koerhuis en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 130 (29385).

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter. Mobiliteit moet geen voorrecht zijn voor mensen in dichtbevolkte gebieden, maar een basisrecht voor heel Nederland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een belangrijk deel van de middelen op het gebied van de aanleg van infrastructuur nu naar het onderhoud van infrastructuur wordt geschoven;

overwegende dat middels de cyclische jaaragenda bij het MIRT de rol en inspraak van regionale partners vastligt en geborgd is, maar deze procesborging ontbreekt met betrekking tot de middelen voor onderhoud;

verzoekt het kabinet het onderhoud en de instandhoudingsopgave te integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus en de rol en inspraak van regionale partners hierin te borgen, en de MIRT-cyclus vanaf volgend jaar op deze wijze te hanteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Krul en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 131 (29385).

De heer **Krul** (CDA):

Tot slot, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister heeft toegezegd dat de projecten uit het MIRT-boek niet verdwijnen, maar opschuiven;

overwegende dat daarmee in de toekomst een belangrijk deel van de financiering voor deze MIRT-projecten zal ontbreken en dat uitstel ook voor meerkosten zorgt;

verzoekt het kabinet een visie, strategie en aanpak te ontwikkelen hoe het Rijk de projecten na de aanlegstop weer gaat opstarten, en daarin als uitgangspunt te nemen dat er niet gesneden hoeft te worden op, of een keuze gemaakt te worden uit, de projecten die nu in het MIRT-boek zijn opgenomen, en de Kamer jaarlijks te informeren over de stand van zaken van deze visie, strategie en aanpak,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Krul.

Zij krijgt nr. 132 (29385).

De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Wij dienen als rijksoverheid een betrouwbare partner te zijn voor onze decentrale overheden, en die verantwoordelijkheid ook uiterst serieus te nemen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Ik schors de vergadering voor vijf minuten. Er is een behoorlijke hoeveelheid moties ingediend. Na die vijf minuten zullen de staatssecretaris en de minister die beknopt van een appreciatie voorzien.

De vergadering wordt van 10.35 uur tot 10.42 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het tweeminutendebat Strategische keuzes bereikbaarheid, met maar liefst dertien moties. Ik vraag aan meneer Harbers en mevrouw Heijnen om ze beknopt van een appreciatie te voorzien.

□

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dat zal ik doen.

Goedemorgen. Dank aan de heer Stoffer, die vanuit de Kamer het 225-jarig bestaan van Rijkswaterstaat gisteren memoreerde. Dat is volgens mij een hele mooie en gedenkwaardige mijlpaal voor een organisatie die ook de komende 225 jaar nog heel veel werk te doen heeft, denk ik. Ik doe eerst de moties en dan een enkele resterende vraag.

De motie op stuk nr. 120 van mevrouw Van Ginneken: oordeel Kamer. Vooral in overleg met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dat heel veel cijfers al ontsluit, ga ik kijken wat er allemaal al ligt, hoe we dat gebundeld kunnen publiceren en hoe we dat in de loop van de jaren steeds verder kunnen verrijken.

De motie op stuk nr. 123 van de heer Madlener moet ik, met al mijn liefde voor de auto, helaas ontraden, aangezien de motie nogal absoluut is met de woorden "de betaalbaarheid van automobilititeit (...) garanderen". Ik wijs erop dat een flink aantal zaken voor die betaalbaarheid buiten het domein van de overheid liggen. We gaan bijvoorbeeld niet

over de productie- en ontwikkelkosten van auto's. Je weet ook nooit precies wat de brandstofkosten in de toekomst gaan doen. Bij wat we doen vanuit de overheid, letten we altijd goed op de betaalbaarheid. Maar deze absolute garantie kunnen we niet op deze manier geven. Daarom ontraad ik 'm.

De motie op stuk nr. 124 is al heel vaak ingediend. Wij verschillen op dat punt van mening. Wij werken aan de invoering van betalen naar gebruik en daarom ontraad ik deze motie.

Ik kan niet anders dan de Kamer verzoeken om de motie op stuk nr. 125 aan te houden. Dit betreft het beleidsterrein van de staatssecretaris van Financiën, die over fiscaal beleid gaat. U zou daarover met hem in gesprek kunnen gaan, bijvoorbeeld tijdens het commissiedebat Autobelastingen op 28 juni.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Madlener met de vraag of die 'm aanhoudt. Als die 'm niet aanhoudt, dan zal-ie ontraden worden.

De heer Madlener (PVV):

Ik hou 'm niet aan.

Minister Harbers:

Dan wordt-ie ontraden, want dan is het een ongedekte motie.

De heer Madlener (PVV):

De dekking staat inderdaad niet in de motie. Ik heb daarbij zelf het stikstoffonds in gedachten. Tegenwoordig hoeft je trouwens niet meer te dekken, want het kabinet dekt zelf ook niet meer. Het is aan eenieder om die dekking zelf te verzinnen, maar wat mij betreft is het stikstoffonds de beste dekking voor deze motie.

Minister Harbers:

Dan zit het ook weer op het terrein van collega's. Het staat ook niet in de motie. Er zijn dus allerlei redenen om de motie te ontraden.

De motie op stuk nr. 126 is van mevrouw Van der Graaf en andere leden van de Kamer. Dank voor de steun om de bereikbaarheidsdoelen uit te werken. Daar zijn we volop mee bezig, maar het is nog wel een partij werk, zoals ik laatst in het debat ook al uitlegde. Ik zou de motie oordeel Kamer willen geven, maar dan zou ik die wel graag als volgt willen lezen. De punten die de Kamer verzoekt in deze motie nemen we mee bij het uitwerken van de varianten voor de bereikbaarheidsdoelen die we in het najaar aan de Kamer willen voorleggen. Ik wil de experts de ruimte geven om, als die het resultaat dichterbij brengen, tot andere invullingen van de bereikbaarheidsdoelen te kunnen komen dan alleen de twee die in deze motie staan. We zullen ze dus meenemen en in kaart brengen, maar misschien zijn er straks nog slimmere keuzes mogelijk. Met die verdere uitleg geef ik de motie oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 128 van de heer Stoffer geef ik oordeel Kamer, want die past binnen datgene wat we met de provincies in de verschillende MIRT-regio's aan het bespreken zijn. We bekijken met hen ook met name of we projecten kunnen definiëren die wellicht sneller kunnen gaan dan sommige heel grote projecten waarvan we op voorhand weten dat ze heel veel stikstofuitstoot vergen.

De motie op stuk nr. 129 past ook binnen datgene wat we aan het doen zijn. Sterker nog, dit hebben we onszelf ook voorgenomen. Het is ook een verzoek van de MIRT-regio's. Nu we de schuif van aanleg naar instandhouding maken, wordt het des te belangrijker dat we de hele instandhoudingsopgave samen met de MIRT-regio's in kaart brengen en prioriteren. De maakbaarheid in een jaar blijft nog altijd beperkt. Daar zal je dus in moeten prioriteren. Dat kunnen we alleen doen met de regio's, en dat gaan we op deze manier doen. De motie krijgt dus oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 130. Volgens mij zitten we helemaal op dezelfde lijn. Wij willen dit allemaal. Ik zou de heer Krul eigenlijk het volgende willen vragen. Wij werken gewoon conform wat er in zijn motie staat, maar ik zou hem willen vragen om die nog even aan te houden, precies om de redenen die ik net aan mevrouw Van der Graaf gaf. We werken binnen dat actieprogramma mobiliteitsvisie nu veel verschillende varianten uit. We brengen daarbij overwegingen over effectenhaalbaarheid in kaart en ook hoe je dan uiteindelijk de resultaten bereikt die we met z'n allen willen, namelijk gewoon over het hele land een dekkende gelijkwaardige bereikbaarheid. U ontvangt die varianten voor de begrotingsbehandeling als onderdeel van het actieprogramma mobiliteitsvisie. Ik kan me voorstellen dat we dan het debat voeren, en ook met elkaar bepalen wat we nu hebben en welke varianten het worden. Vanzelfsprekend gaan we ze vanaf dat moment toepassen in de MIRT-besluitvorming. Ik zou eigenlijk niet op dat inhoudelijke werk vooruit willen lopen, maar deze hele afweging in het najaar met elkaar willen maken. Dan kunnen we deze motie er ook weer bij betrekken, als die wordt aangehouden.

De heer Krul (CDA):

Dan heb ik er toch even een vraag over, voordat ik er een oordeel over vel. Ik hoor de minister tegen mevrouw Van der Graaf zeggen: we denken aan hetzelfde; we zijn bezig met het uitwerken van die bereikbaarheidsdoelen. Ik zou willen vragen of de minister kan duiden wat volgens hem dan het verschil of de overeenkomst is tussen bereikbaarheidsdoelen en bereikbaarheidsnormen.

Minister Harbers:

Hier staat "bereikbaarheidsnormen inclusief minimumnormen en drempelwaardes". Het is nieuw voor de overheid en planbureaus zijn daarmee bezig, dus het kan gewoon zo zijn dat ze zeggen: we komen tot heel veel betere criteria die uiteindelijk hetzelfde effect bewerkstelligen. Als je nu al de keuze maakt dat het pers se een minimumnorm moet zijn, maar die in de praktijk moeilijk hanteerbaar blijkt te zijn of niet tot de goede keuzes leidt, dan vermoed ik dat we weer een ander debat hebben. Ik zou alle professionals ook echt gewoon de ruimte willen geven om met ons, met elkaar — ik bedoel dan niet alleen de Kamer, maar ook ons als kabinet — die zoektocht te doen naar hoe we hetzelfde bereiken, ook passend binnen het rapport Elke regio telt.

Het kabinet is niet doof en blind voor deze signalen en ziet ook dat er verschillen zijn in Nederland die we dichterbij elkaar moeten brengen.

De heer Krul (CDA):

Dat begrijp ik en ik erken ook dat die ambitie er echt wel is. Maar er zit wat ons betreft wel een fundamenteel verschil tussen enerzijds zeggen dat we onze doelen stellen, en anderzijds de toch fundamentele uitspraak dat mobiliteit en bereikbaarheid een recht horen te zijn. Dat zit 'm nou net in het begrip van de normen, want daaraan kan je dus rechten ontlelen. Dat is nou net wat wij voor heel Nederland willen. Deze motie pleit er, in tegenstelling tot de motie waar we de vorige keer een debat over gevoerd hebben, niet voor om nu plotsklaps iets te doen, maar pleit juist voor die cyclus die überhaupt pas volgend jaar begint. Ik ga het even overwegen. Ik begrijp dat die motie dan nu op "ontraden" staat, maar dat zij dan maar even zo.

Minister Harbers:

Het verzoek is: aanhouden. In deze strikte uitleg zou ik 'm nu moeten ontraden, want de kans is ook aanwezig dat we in het najaar gewoon met misschien nog veel betere dingen komen. Over wat de heer Krul zojuist aangeeft: van normen die meteen in de wet vastliggen, weten we ook dat die er niet gelijk volgend jaar kunnen zijn. We werken heel vaak in het MIRT zo dat we zeggen: we zien wat eraan komt en we nemen het alvast mee in de afwegcriteria. Daar doe ik dan ook gewoon mijn best voor en daar doen we samen ons best voor. Maar het neemt in de praktijk wel iets langer in beslag om de normen waaraan iedereen zijn recht kan ontlelen, in wet- en regelgeving vast te leggen. Dus dan zou het verzoek om dat meteen volgend jaar toe te passen ook heel ingewikkeld worden. Ik heb veel woorden nodig en als die motie niet wordt aangehouden, ontraad ik die op dit moment met teleurstelling. Maar ik ben ervan overtuigd dat als we hier in het najaar bij de begrotingsbehandeling staan, we elkaar heel dicht hebben kunnen naderen. Dat is in ieder geval mijn inzet.

De motie op stuk nr. 131 van de heer Krul geef ik oordeel Kamer. Vanzelfsprekend doen we dit samen met de regio's. Er is één ding waarbij ik wel uitleg moet geven. Dat is de vraag om inspraak van de regio's op bijvoorbeeld hinderafspraken en prioritering. Vanzelfsprekend praten alle regio's daarover mee, maar het kan niet zo zijn dat iedere regio daarop ultieme inspraak heeft. Want bij de operatie met de grote onderhoudsbeurten die we in het komende decennium gaan krijgen, gaan vervangings- en renovatieprojecten in de ene regio ook gevolgen hebben voor de andere regio. Dat betekent dus echt dat soms de conclusie wel is: we gaan dit vervangings- en renovatieproject doen, alleen de planning is anders, want als we het op het door de regio gewenste moment gaan doen, levert het gewoon hinder op in andere regio's waar ze dan wellicht ook net een vervangings- en renovatieproject hebben.

Het tweede element is het volgende. Nu we grote instandhoudingsportefeuilles gaan realiseren, kan het zo zijn dat als je twee bruggen moet bouwen maar er op dat moment voor geen van beide geld is, je zegt: dat komt allebei in die portfolio goed en allebei worden ze vervangen, maar dan alleen wel in het door Rijkswaterstaat te bepalen tempo, want we willen ook portefeuilles maken van gelijksoortige

vervangingen met alle leerervaringen van dien die dan meegenomen kunnen worden. Dus dan gaat Rijkswaterstaat over de planning. Dit even met wat uitleg erbij, maar voor de rest is dit helemaal in de geest waarin we willen werken. Dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 132 krijgt ook oordeel Kamer. Het is geen uitstel, maar pauzeren, wat we ook expliciet zichtbaar gaan maken in het MIRT-programmaboek, waarbij die projecten ook in de pauzestand zichtbaar blijven en er van jaar op jaar over wordt gerapporteerd. Sterker, met de MIRT-regio's gaan we periodiek dan ook weer kijken of de prioriteitstelling van die gepauzeerde projecten nog klopt op het moment dat je weer stikstofruimte hebt om de boel aan te pakken.

Dan heb ik nog twee vragen te beantwoorden. De heer Koerhuis vraagt nu al om een toezegging over Hoevelaken en Barneveld. Dit zijn echter precies de projecten, net als vele tientallen andere overigens, die we op dit moment met de regio's bespreken om met elkaar te kijken hoe we die schuif gaan invullen. Dus ik kan dat hier niet toezeggen. Tegelijkertijd hebben we een aantal categorieën uitgezonderd en kijken we ook met de regio's hoe we dit wel voor elkaar kunnen krijgen. Een ervan betreft de projecten waarbij de regio's samen met Rijkswaterstaat constateren dat die op relatief korte termijn stikstoftechnisch wel te realiseren zijn. Dus ik kan deze harde toezegging niet doen. Dit bespreken we met de regio's. Overigens, de keerzijde is ook geen goed nieuws voor de regio's, want als ik nu zeg dat ze er hoe dan ook in blijven staan, gebeurt daar de komende jaren ook helemaal niets, omdat er voor deze twee projecten op dit moment geen stikstofruimte beschikbaar is.

Tot slot de vraag van de heer Madlener. De intentie is altijd om zo snel mogelijk een weg weer vrij te geven. Wat er vanochtend precies bij de Thomassentunnel aan de hand was, weet ik nog niet, maar ik beloof u dat we volgende week wanneer we dat debat hebben, u daarop nog een toelichting zullen geven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Heijnen.



Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Drie moties en nog twee vragen.

De motie op stuk nr. 121 van mevrouw Ginneken laat ik graag aan het oordeel van de Kamer, maar ik wil er nog wel graag een toelichting bij geven. Ik ken namelijk de initiatieven van gemeenten. Ik vind het ook belangrijk dat iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Maar ik zie in het voorstel nog wel enkele praktische bezwaren voor de uitvoerbaarheid, bijvoorbeeld met betrekking tot privacyaspecten. Ik ben wel bereid om daarover het gesprek aan te gaan met NS, met de vervoerders, met collega's in het kabinet en ook met gemeenten, want die hebben toegang tot data met betrekking tot de minima. Ik zal hen vervolgens vragen om dat inzichtelijk te maken.

De motie-Koerhuis/Van der Graaf op stuk nr. 122 wil ik ontraden. Ik verwacht in het najaar een gevalideerde kostenraming van ProRail. Dat is de basis voor het in het voorjaar van 2024 te nemen besluit over een nieuw basis-kwaliteitsniveau-instandhoudingsspoor. Dat is een hele belangrijke bouwsteen om uiteindelijk de complete financiële puzzel te kunnen leggen. Dit wordt dan ook betrokken bij de begrotingsvoorbereiding van het jaar daarna. In het algemeen geldt dat de situatie van wegen verschilt van de situatie van het spoor. Waar je bij wegprojecten een stikstofprobleem ziet, waardoor veel projecten stilliggen, is dat bij het spoor niet aan de orde. Bij het maken van keuzes wil ik niet vooruitlopen op de cijfers. Dat is ook de reden waarom ik deze motie ontraad.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u mag een verhelderende vraag stellen, maar we gaan niet onderhandelen over de appreciatie van de minister.

De heer Koerhuis (VVD):

O nee, dat ga ik niet doen. ProRail heeft aangegeven die informatie wel beschikbaar te hebben, zodat wij die afweging kunnen maken. Ik begrijp dat het ministerie nog naar die informatie wil kijken, maar het MIRT is waarschijnlijk in december. Er is nog genoeg tijd voor het ministerie om naar de informatie van ProRail te kijken, zodat we een integrale afweging kunnen maken. Waarom moeten we nou wachten tot december volgend jaar?

Staatssecretaris Heijnen:

Omdat ik de gevalideerde cijfers wil hebben voordat wij een echte afweging kunnen maken. Er is een eerste grove schatting gemaakt door de directeur van ProRail, maar ik wil de gevalideerde cijfers hebben voordat we overgaan tot het mogelijk heroverwegen of verschuiven van prioriteiten.

De heer Krul (CDA):

Stel dat de motie wordt aangenomen en we dus moeten beslissen om bijvoorbeeld minder aan aanleg te doen en meer aan onderhoud. Wat zou dat dan betekenen voor projecten als de Lelylijn?

Staatssecretaris Heijnen:

De reden dat ik eerst tot die integrale afweging wil komen, is dat het belangrijk is dat je eerst alle cijfers goed op orde hebt. Zoals aangegeven is er een verschil. Bij wegprojecten is er op dit moment een verschuiving van aanleg naar onderhoud, omdat er een stikstofprobleem is. Bij spoorprojecten hebben we daar geen of heel weinig last van. Dat betekent ook dat de uitdaging anders is. Ik wil ook niet gaan speculeren over wat dat vervolgens voor projecten zou betekenen. Natuurlijk betekent een verschuiving van ontwikkeling naar onderhoud, zoals de heer Koerhuis voorstelt, iets voor de ambities die je hebt.

De voorzitter:

Echt ongelofelijk kort, meneer Koerhuis, want we lopen een beetje uit de tijd.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik stel de schuif niet voor, de staatssecretaris stelt de schuif voor! Alleen zegt ze dat ze dat volgend jaar december wil doen in plaats van december dit jaar. Dat geeft heel veel bestuurlijke onrust in het land. Ik zou die zo snel mogelijk willen wegnemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er mag van ons worden verwacht dat wij het plan van aanpak op een degelijke manier en op basis van feiten aan de Kamer presenteren. Helaas lopen de cijfers die mijn collega Harbers heeft over de weg, achter bij die van mij over het spoor. Dat loopt niet helemaal parallel. Ik ga de afweging maken op het moment dat ik de gevalideerde cijfers heb. Zo hebben wij dat ook intern afgesproken. Daar is gewoon geen misverstand over.

De motie op stuk nr. 127 van mevrouw Van der Graaf laat ik graag aan het oordeel van de Kamer. Al het staande beleid wordt meegenomen in de Integrale Mobiliteitsanalyse. Dat geldt ook voor betalen naar gebruik zoals dat door het kabinet is voorzien. Uiteraard ga ik ook met de ov-sector in gesprek over de uitkomsten en de effecten van betalen naar gebruik op de ov-sector.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over het Duitse Klimaticket. Ik kan toezeggen dat we daar weer naar kijken. De timing van de brief is wel afhankelijk van de evaluatieplanning in Duitsland. Ik zal eventueel nog contact opnemen met mijn Duitse collega om te kijken wanneer die voorligt, maar ik kan toezeggen dat wij er vervolgens naar zullen kijken.

Dan had mevrouw Van der Graaf nog een vraag over het afsprakenpakket om te voorkomen dat er een neergang van het ov gaat plaatsvinden. We hebben een NOVB-conferentie gehad in februari. Daar zijn verschillende oplossingen voor de korte termijn uit gekomen. Sommige daarvan kunnen worden uitgewerkt. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan nieuwe, goedkopere proposities voor reizigers, mogelijkheden om te onderzoeken of tariefdifferentiatie een optie is, en stevig blijven inzetten op voldoende personeel om te komen tot volwaardige dienstregelingen. Dat is ook heel erg belangrijk. Voor de andere maatregelen, die voor een groot deel heel erg goed zouden zijn, is geconstateerd dat op dit moment echt de financiële middelen ontbreken. Voor 2023 levert het Rijk gelukkig al wel een degelijke financiële bijdrage door de transitievergoeding ter beschikking te stellen. Dat gaat om 150 miljoen euro extra. Daarmee komt de extra bijdrage van het Rijk voor het ov op 3,6 miljard in de periode 2020-2023. Ik herken de uitdagingen in het openbaar vervoer en voer daar regelmatig gesprekken over, ook samen met de partners in het NOVB, maar er is na 2023 geen ruimte voor extra geld vanuit het Rijk.

Dat waren de antwoorden op de vragen, voorzitter.

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

De staatssecretaris schetst hier de grenzen van de financiële middelen. We hebben gezien dat er recent vanuit het kabinet klimaatplannen zijn gedeeld. Ook daarmee kwamen financiële middelen vrij, om het maar zo te zeggen, maar daarin ontbrak het openbaar vervoer. Dan is mijn vraag aan de staatssecretaris: heeft het kabinet gekeken naar de optie

om het openbaar vervoer daarin een onderdeel te laten zijn? Dat zou namelijk juist een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de klimaatdoelstellingen en zou aan de andere kant ook een groot vraagstuk in de provincies kunnen oplossen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard hebben we alle opties heel goed met elkaar bekeken, maar er is ook steeds heel specifiek gekeken naar de impact van maatregelen versus de kosten die deze met zich meebrengen. Daar zijn bepaalde afwegingen in gemaakt. Er zijn nog veel meer goede plannen, maar het Klimaatfonds, dat toch heel groot is, heeft als nadeel dat het geld uiteindelijk toch een keer eindig is. Dan worden afwegingen gemaakt, ook op basis van de impact en de klimaatwinst die de maatregelen met zich meenemen. Dat is natuurlijk wel spijtig, want ik zou natuurlijk ook graag zien dat er extra middelen ter beschikking komen op bepaalde vlakken. Maar dat blijft vooralsnog nog even zoeken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik dank u voor de beantwoording van de twee vragen en de appreciatie van de moties.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik schors de vergadering voor een enkel ogenblik en daarna beginnen we met het tweeminutendebat Verduurzaming luchtvaart.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.