

5 Auto

Aan de orde is het **tweeminutendebat Auto (CD d.d. 15/06)**.

De voorzitter:

We gaan gelijk door met een volgend tweeminutendebat, over de auto. Ook dat is met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De heer Koerhuis heeft zich op dit onderwerp als eerste ingeschreven. Hij heeft ook het verzoek gedaan tot het houden van dit debat. Ik geef hem het woord. Hij zal spreken namens de VVD. Gaat uw gang.



De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Ik sta voor de bereikbaarheid van heel Nederland. Ik sta voor alle mensen die snel en veilig van A naar B willen, naar werk, naar familie en vrienden, of op vakantie, op de manier die ze nodig hebben, met de auto, de fiets, de bus, de trein of het vliegtuig. De meeste mensen hebben de auto nodig. We zien helaas dat na corona de files weer terug zijn. Goed dat we de afgelopen periode vanuit het MIRT-fonds meer geld hebben gereserveerd voor wegen. We zullen de aankomende periode investeren in de vervanging en opwaardering van bruggen, viaducten en tunnels. Als we in de toekomst wegen willen verbreden, dan zal de verbreding van bruggen, viaducten en tunnels altijd het moeilijkst zijn. We kunnen hiervoor de bermmaatregelen die we de afgelopen jaren hebben genomen, het beste doortrekken naar de bruggen, de viaducten en de tunnels die we gaan vervangen. Graag een stand van zaken.

Als regio-Kamerlid sta ik voor de bereikbaarheid van de regio. Goed dat we vanuit de verkeersveiligheidsgelden hebben geïnvesteerd in de N36 en de N50, de twee onveiligste wegen van Nederland, in mijn eigen provincie Overijssel. Graag een stand van zaken.

Mevrouw Van der Plas en ik hebben een motie aangenomen gekregen om samen met de provincie Overijssel oplossingen te zoeken voor de N35, de belangrijkste weg in Overijssel die Zwolle en Twente verbindt, en de omlegging om Mariënheem heen. Graag een stand van zaken.

De beste tijd van de auto ligt voor ons. De auto wordt schoner en veiliger. Als Nederland lopen we voorop in elektrisch en op waterstof rijden. Ik vind dat we ook voorop moeten lopen in autodata en dat autorijders eigenaar moeten blijven van eigen autodata. Europese landen die grote autofabrikanten hebben, willen dat autofabrikanten toegang krijgen tot autodata. Graag een toezegging om samen met de BOVAG en de Europese landen die dezelfde belangen hebben als Nederland, een positionpaper op te stellen voor de Europese Raad om autorijders eigenaar te laten blijven van eigen autodata.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De heer Van Baarle zal het woord voeren namens DENK.



De heer **Van Baarle** (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse brandstofprijzen tot de hoogste van Europa behoren;

verzoekt de regering om te bewerkstelligen dat de Nederlandse brandstofprijzen substantieel lager worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Baarle.

Zij krijgt nr. 416 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering de verkeersboetes heeft ingezet om een gat op de begroting van JenV te dekken;

verzoekt de regering om de automobilist niet als melkkoe te gebruiken en in de toekomst verkeersboetes niet meer in te zetten om gaten in de begroting te dekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Baarle.

Zij krijgt nr. 417 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de maatregel om niet meer 130 toe te staan op de snelweg nauwelijks milieuwinst oplevert;

verzoekt de regering automobilisten weer toe te staan om 130 te rijden op de snelweg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Baarle.

Zij krijgt nr. 418 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat automobilisten in Europa veel geld kwijt zijn aan autovignetten;

verzoekt de regering om er in Europees verband op aan te dringen dat autovignetten worden afgeschaft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Baarle.

Zij krijgt nr. 419 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gemeentelijke parkeerheffingen de pan uit rijzen en de automobilist lokaal ingezet wordt als melkkoe;

verzoekt de regering om de lokale parkeerheffingen wettelijk te maximeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Baarle.

Zij krijgt nr. 420 (31305).

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik dank u vriendelijk, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De derde spreker is de heer Krul, die spreekt namens het CDA. Gaat uw gang.



De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik zal het proberen kort te houden om wat tijd in te halen.

Het CDA heeft in juli een motie ingediend die het kabinet oproept om het vertrouwen met de regio te herstellen inzake alles wat speelt rondom de N35. We hebben gisteren mogen lezen dat de minister dat afdoet met de woorden "we zijn in gesprek met de provincie". Ik zou hem echt nadrukkelijk willen aansporen om wat concreters neer te leggen. Wat gaan we nou echt doen om dat geschade vertrouwen te herstellen, wetende dat we nou eenmaal in een hele penibele en precaire situatie zitten ten aanzien van stikstofruimte?

De tweede vraag die ik wil stellen, gaat over de motie-Geurts. De motie-Geurts spoorde ons aan om al in 2030 het aantal verkeersongelukken te halveren. We hebben heel vaak van de minister gehoord "ik kom met complexe denkrichtingen" en "ik ga nadenken over wat ingewikkeldere maatregelen in het najaar". Het is nu najaar. Ik weet dat we inmiddels een demissionair kabinet hebben, maar dat ontslaat de minister, denk ik, niet van de verplichting om hiermee door te gaan. Ik vraag me af hoe het daarmee staat. En ik heb een interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Als er stikstofproblemen zijn, moeten we die natuurlijk oplossen. Maar in de kleinste variant voor de N35, voor de omlegging om Mariënheem heen, gaat het om het verplaatsen van die weg, ik denk van 100 of 200 meter. Hoe kijkt de heer Krul aan tegen een verplaatsing van een weg van 100 tot 200 meter, de snelheid gelijk houdend, maar puur om dat dorp te ontzien? Ik vraag me af of daar dan wel stikstofproblemen uit komen.

De heer **Krul** (CDA):

Volgens mij moet ook daar een vergunning voor aangevraagd worden. Ik heb eerder aan de minister het volgende aangegeven, en dat ben ik helemaal eens met de heer Koerhuis. Op het moment dat de verkeersveiligheid in het geding is, op het moment dat de veiligheid van mensen in het geding is, verwacht ik dat deze minister desnoods tot aan de rechter opkomt voor de mensen als hij om wat voor reden dan ook in de knel komt als het gaat een stikstofvergunning. Dat is wat ik verwacht en daar trekken wij al een tijdje samen in op.

De voorzitter:

Helder. Dank voor uw inbreng. Dan is het woord aan mevrouw Van Ginneken. Zij zal spreken namens D66. Gaat uw gang.



Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik heb twee moties. Die raken beide het autogebruik door bedrijven en/of werknemers. De eerste motie ga ik voor de zekerheid indienen, maar misschien kan de minister 'm overbodig maken met een toezegging. Het gaat namelijk over het volgende. Tot aanstaande zondag kunnen ondernemers nog elektrische busjes kopen, waar ze dan met hun B-rijbewijs in mogen rijden, ook als die busjes net iets zwaarder zijn dan 3.500 kilo, waar je in andere omstandigheden eigenlijk een C-rijbewijs voor zou moeten hebben. Het kabinet werkt aan een definitieve oplossing voor deze situatie, maar de tijdelijke ontheffing loopt aanstaande zondag af. Dat vind ik problematisch voor de verduurzaming van het autogebruik. Zou de minister deze tijdelijke ontheffing willen verlengen totdat er een blijvend juridisch kader is vastgesteld? Daarvoor heb ik deze motie achter de hand.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor nieuwe zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kilogram op 1 oktober 2023 verloopt;

constaterende dat een blijvende juridische oplossing vertraagd is en ondernemers hierdoor geremd worden in hun verduurzamingsambities;

van mening dat het een onwenselijke prikkel creëert tot aanschaf van fossiele bedrijfsvoertuigen;

verzoekt de regering de tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen te verlengen tot een blijvend juridisch kader is vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 421 (31305).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mocht de minister dit nu niet kunnen toezeggen, dan zou ik heel graag deze motie vanmiddag nog in stemming willen brengen, omdat het gaat over een verlenging van een ontheffing die anders aanstaande zondag zou vervallen.

Voorzitter, dan mijn ...

De voorzitter:

Dan ga ik u even onderbreken, want er kan niet zomaar gestemd worden. Dan moet er een Kamermeerderheid zijn die een extra regeling van werkzaamheden accordeert en dan dat besluit neemt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat weet ik. Dan doe ik bij dezen het verzoek om de Kamer daarop te bevragen.

De voorzitter:

Dat kan ook niet zo mondeling. Dan moet u toch via een e-mailprocedure een meerderheid zien te vragen voor het beleggen van een extra regeling van werkzaamheden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Oké. Dan ga ik dat met de Griffie afstemmen.

Tot slot, voorzitter, mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de deelauto een duurzaam alternatief is voor de privéauto;

overwegende dat het onduidelijk is of en hoe de deelauto binnen groene fiscale voordelen valt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de deelauto nader gestimuleerd zou kunnen worden binnen bestaande groene fiscale regelingen voor werkgevers, zoals de MIA, de VAMIL, de EIA en de reiskostenvergoeding, en de Kamer daar voor 1 maart over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 422 (31305).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Dan is het woord aan de heer Alkaya, die namens de Socialistische Partij het woord gaat voeren. Gaat uw gang.



De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de plannen voor invoering van rekeningrijden voorlopig zijn gepauzeerd;

constaterende dat het openbaar vervoer kampt met grote personeelstekorten en een hoge werkdruk;

verzoekt de regering om het budget dat is gereserveerd voor invoering van rekeningrijden in te zetten om de beloning en werkomstandigheden van ov-medewerkers te verbeteren, en voor het einde van dit jaar een plan hiervoor te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 423 (31305).

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Rekeningrijden is controversieel verklaard, maar in de begroting staat nog steeds een budget van, uit mijn hoofd, 30 miljoen per jaar om hier onderzoek naar te doen. Dat budget valt dus vrij en deze motie vraagt om een andere invulling daarvoor te vinden.

De voorzitter:

Tot slot is aan de zijde van de Kamer het woord aan mevrouw Kröger, die zal spreken namens GroenLinks en Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een motie over deelmobiliteit, die best wel overeenkomt met de motie van mevrouw Van Ginneken, dus gaan we zo dadelijk even kijken wat we hiermee kunnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om de transitie naar duurzame mobiliteit te bevorderen, deze ook aantrekkelijk moet zijn;

overwegende dat elektrische deelmobiliteit helpt in de strijd tegen klimaatverandering en luchtvervuiling, maar ook de leefbaarheid van steden en mobiliteit van mensen vooruit helpt;

verzoekt de regering om een verkenning uit te voeren naar een top tien van ruimtelijke, wettelijke en fiscale instrumenten die de groei van elektrische deelmobiliteit bevorderen, en deze met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 424 (31305).

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de termijn van de Kamer. Er zijn negen moties ingediend. We schorsen vijf minuten, en daarna krijgen we het oordeel van de minister.

De vergadering wordt van 11.29 uur tot 11.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het vervolg van het tweeminutendebat Auto. Er zijn negen moties ingediend, waar de minister van Infrastructuur en Waterstaat nu een oordeel over gaat geven. Ik geef hem het woord.



Minister Harbers:

Voorzitter. De motie op stuk nr. 416 van de heer Van Baarle over de brandstofprijzen ontraad ik. Nog los van dat die hier niet gedekt is, is dat vorige week ook nog bij de Algemene Beschouwingen aan de orde gekomen.

De motie op stuk nr. 417, die vraagt om de verkeersboetes niet als dekking te gebruiken, ligt volledig op het beleidsterrein van JenV. Dat gaat daarover. Die motie moet ik dus op dit moment ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 418 over 130 kilometer per uur. De snelheid is verlaagd ten behoeve van stikstof. Van die ruimte zijn ook circa 30.000 woningen gebouwd. Nu de snelheid verhogen zou ook stikstofruimte vereisen, en dat kan niet zomaar. Die motie ontraad ik.

De motie op stuk nr. 419 verzoekt om de EU-vignetten af te schaffen. Dat lijkt mij echt aan een volgend kabinet, dus die zou ik ontraden.

De motie op stuk nr. 420 vraagt om maximalisatie van het parkeertarief. Parkeertarieven vallen onder de beleidsvrijheid van gemeenten; dat is vastgelegd in de Gemeentewet. Die kunnen dit instrument gebruiken om lokaal beleidsdoelen te realiseren, ook andere, zoals ten aanzien van luchtvervuiling en leefbaarheidsdoelen. Aan de vrijheid van gemeenten wil ik niet tornen, dus ik ontraad de motie.

De heer Van Baarle (DENK):

Deze minister presenteerde met tamelijk wat bombarie zijn autoplan. Een van de onderdelen daarvan is betaalbaarheid. Nu zijn de benzineprijzen weer rond de €2,10. Als mensen €2,10 voor een liter benzine moeten betalen, dan is dat toch in de verste, verste verte niet meer betaalbaar voor mensen? Waarom is het kabinet niet bereid om zich ervoor in te zetten dat autorijden betaalbaar wordt en dat de benzineprijzen omlaaggaan in plaats van omhoog?

Minister Harbers:

In z'n algemeenheid zet het kabinet zich daarvoor in. Tegelijkertijd leven we in uitzonderlijke tijden, ook ten aanzien van de energievoorziening. Dit is vorige week in de Algemene Beschouwingen aan de orde geweest. Er is een motie over ingediend. Het kabinet beraadt zich daar op dit moment op. Het was overigens een motie die preciezer was; die deed in ieder geval een preciezere dekkingssuggestie dan deze motie. Om die reden alleen al dien ik deze motie te ontraden.

De voorzitter:

De heer Van Baarle, afrondend.

De heer Van Baarle (DENK):

Dat is dus precies de crux. Het kabinet wilde er niks aan doen. Het heeft de motie ontraden. Die ging alleen over het niet laten doorgaan van het vervallen van de tijdelijke verlaging in het komende jaar. Dat voorkomt inderdaad dat benzine €0,20 duurder wordt volgend jaar, maar we blijven nog steeds €2,10 betalen. Het overgrote gedeelte van die €2,10 betreft accijns. Dat geld gaat dus naar de zakken van onder anderen deze minister. Ik zou een oproep willen doen aan deze minister: verlaag die accijns, want €2,10 is gewoon niet meer betaalbaar voor de mensen in het land.

Minister Harbers:

Die middelen gaan niet in de zakken van deze minister; die middelen gaan naar de algemene middelen. Daar is juist een heel debat over geweest. Maar ook het verlagen van de accijns vereist dekking, want de opbrengsten zijn wel geraamd in de rijksbegroting.

De voorzitter:

We gaan door met de motie op stuk nr. 421.

Minister Harbers:

Voorzitter. Over de motie op stuk nr. 421: we zijn volop bezig om te kijken wat er mogelijk is. Ik realiseer me dat er ook nog Kamervragen liggen van mevrouw Van Ginneken. Die wil ik op de kortst mogelijke termijn beantwoorden. Even voor de precisie: zondag loopt de datum af waarop eigenaren van dit soort voertuigen mee konden doen aan de pilotperiode, de gedoogperiode. Die loopt op zichzelf als je daarin zit nog tot 1 januari. Ik heb begrepen dat er veel bezorgdheid is voor diegenen die dan bij wijze van spreken maandag of volgende week het voertuig op naam gesteld krijgen; die geluiden krijg ik ook. Ik beraad me op de kortst mogelijke termijn ook op een oplossing daarvoor. Tegelijkertijd zijn er ook grote haken en ogen en uitvoerbaarheidsproblemen bij het overgaan op een nieuwe richtlijn, ook Europeesrechtelijk. Daar hebben we ook contact over met de Europese Unie. Dat zal ik allemaal duiden in die brief. Die komt op de kortst mogelijke termijn naar de Kamer. "Op de kortst mogelijke termijn" betekent hierbij echt dat het kwestie van dagen of een week is totdat ik bij de Kamer daarvoor op de lijn kom. Het meest urgente probleem hoop ik weggenomen te hebben door in ieder geval te stellen dat het voor de voertuigen die er nu in zitten, pas 1 januari afloopt. Als ik die brief volgende week stuur, hebben we daar duidelijkheid over. Voor die tenaamstelingsproblemen realiseer ik me zeer dat daar een probleem zit. Daar kom ik ook met een oplossing voor.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik waardeer het dat de minister snel komt met ideeën voor een oplossing voor de nieuw aan te schaffen auto's. Dan hoop ik dat ondernemers niet de komende week ineens allemaal heel veel fossiele busjes gaan bestellen en dan misschien nog een weekje wachten. Maar ten aanzien van de bestaande elektrische voertuigen waar bedrijven nu al mee rijden, wil ik even iets checken bij de minister. Zoals ik de regels begrijp, kan je met je B-rijbewijs nog in zo'n bus rijden als die voor 1 oktober te naam is gesteld op het bedrijf. Maar hoe zit dat dan met werknemers van dat bedrijf, die de bus natuurlijk niet op hun naam hebben staan? Kunnen zij erin blijven rijden? Ik hoor de minister zeggen dat het gedogen daarvan stopt per 1 januari. Dan zegt de minister eigenlijk dat al die mensen de komende maanden alvast maar dat C-rijbewijs moeten gaan halen. Is dat überhaupt haalbaar in de komende maanden? Welke kosten levert dat op voor de bedrijven?

Minister Harbers:

Precies die vraag heb ik me ook gesteld. Daar werken wij nu aan. Hoe ik daartegen aankijk, is onderdeel van wat ik met u op de kortst mogelijke termijn wil delen. Uiteindelijk zijn er altijd twee entiteiten: de eigenaar, het bedrijf dat het voertuig heeft, en degene die het bestuurt. Die moet over het juiste rijbewijs beschikken. Dat is een van de vele dilemma's waar ik me deze dagen het hoofd over breek.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik wacht dan het hoofdbreken van de minister een aantal dagen af. Vooralsnog houd ik mijn motie heel even aan en

ik beraad me erop of we in de tussentijd nog iets anders kunnen doen.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Ginneken stel ik voor haar motie (31305, nr. 421) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

Dank u wel.

De motie op stuk nr. 422 gaat over de groene fiscale regelingen. Die motie betreft een verzoek tot een fiscaal onderzoek. Voor een inhoudelijke reactie moet ik even doorverwijzen naar de staatssecretaris van Financiën. Ik verzoek daarom om deze motie even aan te houden. Dan zal ik dit voorleggen aan staatssecretaris Van Rij en hem verzoeken een appreciatie aan de Kamer te sturen.

De voorzitter:

Is mevrouw Van Ginneken ertoe bereid om de motie aan te houden?

Minister Harbers:

Ik kan hem ook verzoeken om voor de stemmingen een brief naar de Kamer te sturen.

De voorzitter:

Oké. Voorafgaand aan de stemmingen krijgen we dus een oordeel over de motie op stuk nr. 422.

Minister Harbers:

Ja.

De motie op stuk nr. 423 gaat ervan uit dat er budget gereserveerd was voor de invoering van rekeningrijden, maar de omschakeling naar betalen naar gebruik zou budgetneutraal plaatsvinden. Met andere woorden, als er systeemkosten zijn, dienen die verwerkt te worden in het tarief voor betalen naar gebruik. Alleen om die reden moet ik deze motie dus al ontraden, nog los van het feit dat betalen naar gebruik door de Kamer controversieel is verklaard.

De heer Alkaya (SP):

Hier zijn natuurlijk al talloze rapporten over verschenen, hele onderzoeken die gedaan worden om rekeningrijden mogelijk te maken. Die rapporten kosten natuurlijk geld. Volgens mij is er in de komende jaren ook budget gereserveerd om dat soort onderzoeken te blijven doen om dit in te voeren. Ik heb het dus niet over de kosten voor het rekeningrijden zelf, maar over de onderzoeken die daarnaar gedaan worden. Of zegt de minister: die laten we gewoon nog even in de boeken staan?

Minister Harbers:

Volgens mij komt dat uit de apparaatkosten van de departementen. Maar dat zijn niet de budgetten waarmee je de

beloningen en werkomstandigheden van ov-medewerkers kunt verbeteren. Uiteindelijk is het wel de bedoeling om, met de overschakeling naar betaling naar gebruik, alle kosten te verwerken in het tarief en daarin dus ook om te slaan. Althans, dat was het voornemen, maar dat is nu aan een volgend kabinet.

De motie op stuk nr. 424 over de top tien van instrumenten die de groei van elektrische deelmobiliteit bevorderen, krijgt wat mij betreft oordeel Kamer.

Dan staat er nog een aantal vragen. De heer Koerhuis vraagt naar de stand van zaken rond het doortrekken van bermmaatregelen. Hij bedoelt waarschijnlijk te vragen of we de verbredingen en rijbaanscheidingen om N-wegen veiliger te maken ook kunnen doorvoeren bij bruggen, viaducten en tunnels. Zoals de heer Koerhuis weet, hebben we in deze kabinetsperiode een bedrag van 200 miljoen beschikbaar gesteld en ook aan projecten toebedeeld. Ik heb de Kamer eerder gemeld dat daarmee het budget niet toereikend is om alle gewenste aanpassingen door te voeren. Zeker het aanpassen van bruggen, viaducten en tunnels vraagt vaak technische aanpassingen en kost heel veel geld.

De Kamer heeft bij het commissiedebat over het MIRT een motie aangenomen om inzicht te krijgen in de versnellings-opties voor verkeersveiligheid en voor vervanging en renovatie. Het streven is om in de MIRT-brief van dit najaar, die in november komt, invulling te geven aan deze motie. Dus daar krijgt u het gewenste inzicht.

De N36 en de N50 op het traject Kampen-Ramspol. Rijkswaterstaat heeft voor de zomer van dit jaar twee concrete projectvoorstellen opgeleverd voor het realiseren van fysieke rijbaanscheidingen op beide wegen. Rijkswaterstaat is nu met de regio aan de slag om dit uit te werken. Dat betekent dat nu detailontwerpen worden gemaakt en zo nodig gezorgd wordt voor verdiepende studies en het bijbehorende stikstofonderzoek. Volgens planning en zoals eerder gedeeld met de Kamer is die fase in 2025 afgerond. Daarna kan realisatie in 2028 plaatsvinden, inclusief de bijbehorende stikstofmitigatie. Zoals eerder toegezegd wordt tijdens de uitwerking van die plannen ook voortdurend gestuurd op versnelling. Onderdeel daarvan is dat we ook kijken of er onderdelen in zitten die no-regretmaatregelen zijn die versneld kunnen worden uitgevoerd.

Dan de motie over de N35. Dat is ook de vraag van de heer Krul. Wij zijn in gesprek met de provincie Overijssel. Dat zijn niet zomaar gesprekken; we zijn echt gemotiveerd om te kijken wat we wél kunnen doen op dit traject. Dat gaat bijvoorbeeld over het naar voren halen van de vervanging en renovatie van bruggen, en specifiek natuurlijk ook over de omlegging om Mariënheem. Ten aanzien van het eerste meld ik wel dat er op dit moment geen urgente vervangings- en renovatieopgaven gesignaleerd zijn die zich zouden lenen voor vervroegde aanpak. Maar goed, zoals gezegd: ook de rondweg om Mariënheem en andere verkeersveiligheidsmaatregelen zijn we volop aan het bekijken. Dat doen we natuurlijk ook met het oogmerk om maatregelen met elkaar mogelijk te maken, als die niet zorgen voor meer stikstofdepositie of stikstoftechnisch op afzienbare termijn realiseerbaar lijken te zijn en als ze passen binnen het resterende budget. Zoals eerder gezegd is dit echt nog even bezig. We hebben begin november het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ik wil daar echt voor die tijd uit zijn, maar de stand

van zaken van vandaag de dag is dus even dat we daar nog over aan het overleggen zijn. Ik hoop daar echt in de komende weken stap voor stap meer duidelijkheid over te krijgen.

De heer Koerhuis (VVD):

De grootste verkeersoverlast, het grootste verkeersveiligheidsprobleem, zit hem in Mariënheem. De provincie heeft al 100 miljoen op tafel gelegd en de minister heeft nog 15 miljoen staan. De kleinste variant is de weg een paar honderd meter verplaatsen. Wat is het, 100 of 200 meter? De originele weg kun je laten liggen, maar er moet echt een weg om Mariënheem heen komen. Hoe kijkt de minister daartegenaan? Wat kost die kleinste variant? Wat voor stikstofbijdrage levert het op als je bijvoorbeeld de maximumsnelheid gelijk houdt op een weg die 100 of 200 meter verplaatst wordt?

Minister Harbers:

Ik pretendeer niet dat ik de technische kennis heb om deze vraag zo even te beantwoorden. Bovendien was er voor de rondweg nog geen voorkeursvariant. Er zijn meerdere varianten. Ook deze vraag neem ik mee in de verdere overleggen en straks dus ook in de MIRT-brief van november.

De voorzitter:

Afrondend, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Is het de bedoeling dat de kleinste variant ... Het is geen rondweg, want die weg gaat met een knik door Mariënheem heen. Die knik kun je eerder laten ingaan, waardoor de weg in feite gewoon 100 tot 200 meter opschuift, zeg maar. Het is dus geen rondweg. Je creëert er geen extra verkeersbewegingen mee als je de maximumsnelheid hetzelfde houdt. Ik vraag de minister of hij dit specifieke voorbeeld misschien wil opnemen in de brief die hij daarover gaat sturen.

Minister Harbers:

Ja, ook dit inzicht neem ik mee.

Dan kom ik op de vraag over de N9. Ook die is onderdeel van de 200 miljoen. Er worden nu bushaltes en diverse obstakels in de berm verwijderd. De oversteekpunten bij Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug worden veiliger gemaakt. Volgens de planning start men daar dit najaar mee. Samen met de provincie Noord-Holland en de gemeentes Alkmaar en Bergen wordt een turbotronde en een ongelijkvloerse fietsoversteek gerealiseerd op het kruispunt N9 Kogendijk.

Voor de N18 worden gelden besteed uit de 200 miljoen en uit het programma Meer Veilig. Vanuit de 200 miljoen wordt het laatste kruispunt dat nog geen verkeerslichten heeft, daarvan voorzien. Het project rondom het kruispunt en de oversteken bij de traverse Lieveelde, dat eerder te maken had met financiële tekorten, wordt nu door Rijkswaterstaat verder opgepakt.

Dan is gevraagd om een toezegging om een positionpaper op te stellen voor de Europese Raad. Ja, die toezegging ga ik doen. Het is een belangrijk onderwerp, dat op Europees niveau geagendeerd moet worden. Ik zal daarvoor ook met de input van betrokken stakeholders zoals BOVAG een non-paper opstellen, zodat dat straks ook meegenomen kan worden bij het te verwachten voorstel voor regelgeving over toegang tot voertuigendata van de Europese Commissie. Zodra de Commissie dat heeft gepubliceerd, zullen we daar met die positionpaper op reageren. Ons uitgangspunt is overigens dat je als particulier zo veel mogelijk over je eigen data moet gaan.

Dan tot slot nog de vraag van de heer Krul, niet over ingewikkeldere maatregelen, maar wel over maatregelen die ook niet op voorhand altijd meteen honderd procent draagvlak hebben, maar waarschijnlijk wel noodzakelijk zijn om het doel van de motie-Geurts te behalen. We liggen nog steeds op schema met de uitwerking daarvan. We gaan daar ook gewoon mee door. Ik had ook niet de indruk dat verkeersveiligheid controversieel is verklaard door de Kamer, dus wij werken gewoon door. U krijgt de update in de verzamelbrief. Ik weet niet wanneer ik die heb toegezegd, maar die komt later dit najaar.

Voorzitter, daarmee heb ik, denk ik, alles beantwoord.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng en appreciatie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We gaan op 3 oktober stemmen over de negen moties. We krijgen nog wel voorafgaand aan de stemmingen een schriftelijk oordeel over de motie op stuk nr. 422.