

3

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2023

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023 (36200-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (36200-A);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2023 (36200-J).

De voorzitter:

Aan de orde is de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Een hartelijk woord van welkom aan beide bewindspersonen; fijn dat u bij ons bent. Vandaag is de eerste termijn van de Kamer aan de orde, dus we gaan alleen luisteren naar de Kamerleden.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Madlener, van de fractie van de Partij voor de Vrijheid. Hij heeft zich ingeschreven voor maar liefst vijftien minuten, dus daar gaan we eens even goed voor zitten. Het woord is aan de heer Madlener.



De heer **Madlener** (PVV):

Eens even mijn spreektekstje erbij pakken, voorzitter.

Voorzitter. De PVV staat voor vrijheid, de Partij voor de Vrijheid. Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor onze vrijheid, want hoe meer mobiliteit we ervaren, hoe groter de vrijheid is die we ervaren, of het nu gaat om naar je werk gaan, je kind naar school brengen, boodschappen doen, gewoon even lekker uitwaaien op het strand of op vakantie gaan. Het beschikbaar zijn van betaalbaar vervoer is een voorwaarde voor onze vrijheid. Ik ben bang dat onze vrijheid qua mobiliteit steeds meer onder druk komt te staan, want we worden geregeerd door milieu-idealistten, door activisten die ons hun geloof willen opdringen. Ik noem er drie.

Ten eerste is er druk van de klimaatlobby, die ons praktisch wil verbieden om nog op vakantie te gaan naar een mooie verre plek. Ik zie dat de heer Van Raan het al erg met mij eens is! Kijk naar Schiphol en wat daar gebeurt; Nederlanders moeten inmiddels naar Brussel toe om nog het vliegtuig te kunnen pakken en we krijgen allerlei belastingen.

Ten tweede staan we ook onder druk van de milieufundamentalisten, die onze auto eigenlijk ook willen afpakken. Ze maken het ons steeds moeilijker om nog met onze auto te kunnen rijden en ze willen hem steeds duurder maken.

Ten derde. Door onze grenzen wagenwijd open te laten staan, zijn er de afgelopen tien jaar al honderdduizenden, misschien wel een miljoen mensen bij gekomen in Nederland, terwijl wij niet voldoende huizen en wegen hebben

om al die mensen te huisvesten en al die extra auto's te faciliteren. Daarbij komt ook nog dat de aanleg van nieuwe wegen door het stikstofbeleid van dit kabinet bijna stil is komen te staan. Het komende jaar worden er gewoon geen nieuwe projecten gerealiseerd. We hebben daar in het notaoverleg MIRT onze grote zorgen al over uitgesproken. Het is stilstaand water.

Als het gaat om de asielzoekers staat de kraan natuurlijk wél wagenwijd open. Wat we nodig hebben, ook om onze mobiliteit te waarborgen, is een directe asielstop. Het wordt namelijk steeds drukker in ons land, en het wordt er niet bepaald gezelliger op in Nederland. De nieuwe woningen die dit kabinet wil gaan bouwen, 900.000 zelfs, moeten "autoluw" worden, met zeer weinig ruimte voor een eigen auto, weinig parkeerplaatsen, slechte ontsluiting en iedereen in het openbaar vervoer. Dat is het idee van dit kabinet. Er zijn natuurlijk mensen die dat fijn vinden, maar de meeste mensen willen gewoon graag die auto kunnen bezitten, of soms twee auto's per gezin; dat is heel normaal. Als dat niet meer kan, komt onze vrijheid dus onder druk te staan. Dat vinden wij niet acceptabel. Wij willen echt een ander autobeleid. We willen een beleid met lagere kosten, dus níet met rekeningrijden. We willen huizen waarbij nog plek is voor een auto, want je wilt toch niet wonen in een wijk waarin je constant ruzie moet hebben met je burens over die ene parkeerplek in de straat?

Voorzitter. Er zijn nu 28 milieuzones aangekondigd, plekken waar je met een normale brandstofauto straks niet meer mag rijden. Auto's die technisch nog prima zijn, worden op die manier waardeloos gemaakt en onze burgers worden op kosten gejaagd. Dat is natuurlijk ernstig. De PVV wil dat mensen zelf kunnen bepalen of ze voor het ov kiezen of voor de eigen auto. Houd onze auto's dus betaalbaar en stop met dat rekeningrijden. Verlaag daarnaast de autobelastingen. Nederlanders verdienen het toch niet om de Europese hoofdprijs te betalen voor hun auto of voor hun brandstof? Onze burgers verdienen toch beter dan de melkkoe te zijn voor dit spilzuchtige kabinet?

Terwijl de aanleg van wegen op een totaal dieptepunt is beland en de files dus weer snel toenemen, is deze regering vooral bezig om rekeningrijden op te tuigen. Het rekeningrijden blijft maar steeds opduiken, want het is het middel om de staatsinkomsten te waarborgen en om de files tegen te gaan en het is goed voor het klimaat. Maar ja, als je er even over nadenkt, is het vooral een goede manier om Nederlanders met een auto geld uit de zak te kloppen, om de vrijheid van Nederlanders in te perken en om een middel te creëren om iedereen te volgen en in de gaten te houden. Het zorgt voor een eng toekomstbeeld met een oppermachtige Staat, die een nieuwe knop heeft om aan te draaien om de inkomsten snel te kunnen opschroeven. Er zijn enorme nadelen aan het systeem. Het is een ongelofelijk ingewikkelde oplossing voor een simpel probleem. De systeemkosten gaan de pan uit rijzen. Denk ook aan privacyproblemen en fraudegevoeligheid. Willen we nu echt een overheid die al onze autoritjes gaat bijhouden of dat mensen die straks in het buitenland willen rijden, dubbel uitgekled worden door een prijs in Nederland te moeten betalen voor hun kilometers die zij in Frankrijk ook al met tol moeten betalen? Is dat het Nederland dat we willen? Is dat onze toekomst als automobilist? Wat de PVV betreft niet. Laten we mensen hun privacy gunnen en zorgen voor voldoende wegen en minder immigratie. Dan is het probleem opgelost. Zo moeilijk is het niet.

Terwijl alle linkse partijen altijd iedereen in het ov willen duwen en de auto uit willen pesten, is het een puinhoop op het spoor. Treinen vallen uit. Mensen staan tevergeefs te wachten op het perron. Op drukke trajecten rijden veel te korte treinen, die dus overvol zitten. Ergernis ten top bij de treinreiziger. Mensen moeten soms langer dan een uur staan. Het is niet uit te leggen. Ondanks de liefde voor de trein bij zo veel Kamerleden lukt het maar niet om een fatsoenlijk werkend ov-netwerk te beheren. De Europese plannen met marktwerking op het spoor, waarvoor de NS moest worden afgesplitst van ProRail in een treinbedrijf en een railbedrijf, ProRail, zijn volledig mislukt. We horen constant van de staatssecretaris dat zij de NS weer eens gaat toespreken. We hebben er gewoon te weinig over te zeggen. De staatssecretaris is gewoon machteloos. Eén keer in de tien jaar mogen we wat voorwaarden stellen aan een concessie, een contract, nota bene met ons eigen staatsbedrijf. Als het zich daar niet aan houdt, dan staat de staatssecretaris met lege handen. Dat hebben we keer op keer gehoord. De Kamer is bijna machteloos als het gaat om het nationale spoor. Dat moet stoppen. De volksvertegenwoordiging wil meer te zeggen hebben over het spoor, over de manier waarop de treinen moeten rijden, over de tarieven, over de personeelsvoorwaarden en eigenlijk over alles. Kijk naar alle moties die deze Kamer indient. Zij zijn eigenlijk een soort micromanagement van het spoor. Ieder station wordt wel genoemd, net zoals de personeelsvoorwaarden, de tarieven en noem maar op. En dat is ook logisch, want het is ons nationale spoor, zou je zeggen. Wij willen dus niet steeds horen dat onze staatssecretaris daar niet over gaat. Daarom vindt de PVV het tijd om op het gebied van onze spoorwegen echt een drastische stap te nemen.

De PVV wil net zoals het Verenigd Koninkrijk af van de zelfstandiging. Zij wil af van die kunstmatige splitsing tussen trein en rails. Die hoeft er ook niet meer te zijn, want die marktwerking is voorbij. Daarom wil ik voorstellen om, net als in Engeland, één nationaal spoorbedrijf te realiseren door ProRail en de NS te laten fuseren en te nationaliseren. Niet meer naar elkaar wijzen. Geen staatssecretaris meer die er niet over gaat en geen moties meer die niet kunnen worden uitgevoerd omdat we er niet over gaan. De Engelsen krijgen de Great British Railways. Wij willen de "Great Dutch Railways". Ja, u hoort het goed: de PVV wil de spoorwegen nationaliseren tot de "Grote Nederlandse Spoorwegen". Eigenlijk zoals het vroeger was: de Nederlandse nationale spoorwegen die onder regeringsverantwoordelijkheid kwaliteit en service moeten leveren tegen een betaalbare prijs. Ik wil graag een reactie hierop van de staatssecretaris.

Voorzitter. Over prijs gesproken ...

De voorzitter:

Een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik ben het hier helemaal mee eens. Ik probeer alleen te achterhalen wat de heer Madlener precies gaat voorstellen en of dat echt een serieus voorstel wordt, want de NS is al voor 100% in handen van de overheid. ProRail staat nog dichter bij de rijksoverheid, zou je kunnen zeggen. Wat bedoelt de heer Madlener precies met "nationaliseren"? Gaat we dan ook echt Arriva en al die andere vervoerders

terughalen? Geldt dit dus voor het hele spoorwegnet en niet alleen maar voor het hoofdrailnet? Moet dat allemaal in handen van de Staat komen? Bedoelt hij dat?

De heer Madlener (PVV):

Ja. Ik wil eigenlijk terug naar het systeem zoals het vroeger was. Ik wil dat de NS ook de beheerder wordt van de rails, de volledige concessie van alle rails in Nederland krijgt en onder de directe verantwoordelijkheid van het ministerie gaat vallen. Ik wil dat het hele bedrijf eigenlijk weer ambtenaar wordt, dat het weer echt een staatsbedrijf wordt, zoals het vroeger was.

De voorzitter:

Prima. U continueert.

De heer Madlener (PVV):

Over de prijs gesproken: die prijzen zijn net weer verhoogd. Daardoor moeten mensen die van het ov afhankelijk zijn, toch weer meer gaan betalen voor hun kaartjes voor de trein, bus en tram. Daar wil de PVV ook wat aan doen, want er zijn mensen die het echt niet meer kunnen betalen, maar wel afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Wij willen daarom de btw op trein-, tram-, bus- en metrokaartjes afschaffen om het ov betaalbaar te houden. Daar zit 9% btw op. Je kunt die verlagen naar nul.

Wij kunnen dat betalen als we de Flevolijn niet aanleggen. Wij hebben gehoord dat de Flevolijn 9 tot 12 miljard gaat kosten, terwijl die toch een heel beperkte vervoerswaarde heeft. Als we die lijn schrappen, kunnen we de btw op de treinkaartjes afschaffen. Dat kunnen we zo jarenlang betalen. En we kunnen dan ook de nationalisering goed uitvoeren, want het kost natuurlijk wel geld om die twee bedrijven te laten fuseren en om te bouwen. Dat geld is dus beschikbaar. Ik wil ook hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Er is nog een ander groot onderwerp waar we het over moeten hebben, en dat is water. We hebben daar al een overleg over gevoerd. Ik wil hier toch nog even herhalen dat er wat dat betreft veel aan de hand is. Nederland is gelukkig de veiligste rivierdelta ter wereld. Daar zijn we trots op. Dat willen we zo houden. In het laatste overleg over de waterveiligheid hebben wij onze steun uitgesproken voor veilige dijken en voor het snel vergoeden van de schade die is ontstaan door wateroverlast in de provincie Limburg. De motie-Graus waarin staat dat dat snel moet gebeuren, is aangenomen. Die moet worden uitgevoerd en de minister is daar gelukkig mee bezig. Maar we verwachten daar veel van, en de minister is daar ook mee bezig, gelukkig. We verwachten daar dus veel van, en ik wil hier dus ook nog even aan refereren en hier een reactie op vragen met de laatste stand van zaken.

Voorzitter. De Kaderrichtlijn Water komt met nieuwe normen. Die normen lijken zo streng te worden dat Nederland daar niet aan kan gaan voldoen. Dat kan dus een soort nieuwe stikstofcrisis worden. U weet dat dit kabinet grotsiert in crisissen, maar dit moeten we dus echt niet gaan doen. Als wij normen stellen aan onze waterkwaliteit waar wij niet aan kunnen voldoen, dan gaat alles op slot. Dan stappen al die milieufundamentalisten weer naar de rechter,

en de rechter gaat dan uiteraard onze eigen wetten, die we hier maken, toetsen, en zegt dan: ja sorry, ik kan die vergunning niet toestaan. Het kan echt een ramp betekenen. Net na de stikstoframp komt er dan weer een nieuwe ramp, een nieuwe crisis. En het kabinet zal crisissen misschien leuk vinden, maar wij vinden dat niet goed. Wij willen dat niet hebben. Het rivierwater dat in Nederland stroomt, begint in Zwitserland, in de bergen. Dat is daar helemaal schoon. Ieder land vervuult daar een beetje in en als laatste komt dat water dan aan bij onze grens. Op het moment dat het Nederland binnenstroomt, voldoet het al niet aan de normen. Je kunt dan wel nagaan dat het onmogelijk is om nog aan die normen te voldoen. Dat rivierwater stroomt vervolgens ons IJsselmeer in, en tja, dat is ons oppervlaktewater. Dus ik waarschuw hier nogmaals. We hebben daar al een overleg over gevoerd. Er is gisteren een motie van mij aangenomen dat we rekening moeten houden met dat vervuilen door andere landen. Daar ben ik heel blij om. Maar ik wil toch nogmaals vragen aan de minister om hierop te reageren. Ik roep de minister op: ga naar Brussel en eis normen die wel gehaald kunnen worden zonder Nederland op slot te hoeven zetten.

Dan tot slot, voorzitter. We zien steeds vaker berichten over te weinig drinkwater om de bevolkingsgroei te kunnen opvangen, en berichten dat we allemaal zuinig moeten doen met water. Ik zal het kort houden, maar ik voel dan aan mijn water dat deze minister wellicht achter de schermen bezig is met plannen om dat weer te gaan beprijzen, het duurder te maken. Ik vraag de minister: zijn er plannen om het drinkwater extra te gaan belasten voor huishoudens of niet? Zijn die in de maak of niet? En kunt u garanderen dat ons drinkwater in deze kabinetsperiode niet duurder wordt?

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed, dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Koerhuis van de fractie van de VVD.



De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Vandaag behandelen we de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We staan voor de bereikbaarheid van heel Nederland. We zijn voor alle mensen die snel en veilig van A naar B willen gaan, naar werk, naar familie en vrienden, of op vakantie, op de manier die ze zelf kiezen: de auto, de fiets, de bus, de trein en het vliegtuig. En we staan voor al die bedrijven en alle mensen die werken op deze bedrijven, die afhankelijk zijn van een bereikbaar Nederland, zoals rondom de Rotterdamse haven en Schiphol als internationale knooppunten voor personen en goederenvervoer, en rondom alle wegen, spoorwegen en waterwegen naar het achterland. De bevolking groeit al jarenlang fors en verhoogt de druk op onze infrastructuur. De wegen en het ov zitten overvol. We zetten ons ervoor in om het geld dat we beschikbaar hebben gesteld ook echt uit te geven, en de druk op onze infrastructuur te verlagen. We zien allemaal de druk op Schiphol en de NS. De problemen stapelen zich op, van lange wachtrijen tot geschrapte dienstregelingen. We zagen gisteren dat Schiphol een deel van de dienstregeling wil schrappen in de krokusvakantie. Ik had verwacht dat de nieuwe Schipholtopman de proble-

men zou hebben opgelost. Wat gaat de minister hieraan doen? We moeten die problemen oplossen, en ik roep op tot hogere lonen. Ik zie dat een deel van de loonsverhoging voor beveiligers alweer op de tocht is gezet, en dat bagage- en passagiersafhandelaars nog geen loonsverhoging hebben gehad. Ik hoor ook dat beveiligers tien verschillende begintijden hebben, en dat bagageafhandelaars geen goede automatische tilhulpen hebben. Wat gaat de minister hieraan doen?

De verkeersdraaischijven van Nederland zijn Amsterdam-Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Utrecht en Eindhoven. We zetten ons ervoor in dat mensen snel en veilig kunnen overstappen op alle verkeersknooppunten, tussen de auto, de fiets, de bus, de trein en het vliegtuig. De trein is, naast het vliegtuig, een goede manier om internationaal te reizen tot 750 kilometer. We zetten ons ervoor in om het internationale treinverkeer te verdubbelen tot 2030. Dat gaat over de lijn Amsterdam-Parijs-Londen en de lijn Amsterdam-Berlijn. De Europese Commissie gaat nu eindelijk een nieuw geïntegreerd Europees treinticketsysteem invoeren. Daarom vragen we de minister hoe we daar als Nederland op gaan inspelen en hoe we dit gaan integreren in het huidige vliegticketsysteem. We zien daarbij goede kansen om de treinen en de vliegtuigen met elkaar te versterken.

Het schip is de beste manier om goederen te vervoeren. Dat komt omdat een schip 50 keer zijn eigen gewicht aan vracht kan vervoeren. We zien echter dat de waterstanden in de vaarwegen van Nederland en Duitsland hiervoor te laag waren in de afgelopen zomer. We willen de minister vragen hoe we onze ambitie voor goederenvervoer over het water gaan halen tot 2030. De trein is na het schip een goede manier om goederen te vervoeren. We willen de staatssecretaris vragen hoe we onze ambitie over het spoor gaan halen tot 2030. Mijn collega Minhas zal hier straks op ingaan.

We richten ons in deze begrotingsbehandeling op de bereikbaarheid van de regio. We hebben in het MIRT-debat gesproken over ons voorstel om uit het MIRT-fonds 7 miljoen euro te investeren in de verkeersveiligheid van de N18. We hebben afgesproken om vandaag terug te komen op de dekking. Ik begrijp dat we een risicoreservering aanhouden voor de tol op de Blankenburgverbinding en de ViA15 na 2030, maar die tol wordt afgeschaft na 2030 als betalen naar gebruik wordt ingevoerd. Wat ons betreft kunnen we de eerdergenoemde risicoreservering gebruiken om die 7 miljoen te dekken. We gaan hiervoor een amendement indienen.

Het ov in de regio staat onder druk. We zien dat gemeenten voor doelgroepenvervoer vaak alleen naar de eigen regio kijken en niet naar de omliggende regio's. Dat maakt doelgroepenvervoer duur. Ik wil van de staatssecretaris weten of we de verschillende ov-vormen in Nederland met elkaar kunnen integreren en goedkoper kunnen maken.

De regionale luchthavens Eelde en Maastricht staan ook onder druk, terwijl regionale luchthavens juist de druk op Schiphol kunnen verlichten. We hebben in het MIRT-debat gesproken over ons voorstel om uit het MIRT-fonds 10 miljoen te investeren in de luchthavens. Wat ons betreft kunnen we dezelfde risicoreservering ook gebruiken om die 10 miljoen te dekken. Ik ga hiervoor ook een amendement indienen.

Ik begrijp dat de provincie Limburg een bijdrage van ons vraagt voor het omgevingsfonds Maastricht Aachen. Eindhoven heeft daarvoor van ons een bijdrage van vier keer anderhalve ton gekregen. Gezien de bijdrage van 8,75 miljoen euro van de provincie, vind ik dat we aan Maastricht Aachen eenzelfde bijdrage kunnen geven als aan Eindhoven. Graag een reactie.

Regionale havens staan ook onder druk, terwijl juist regionale havens de druk op de wegen en het ov kunnen verlagen. We zien dat de wettelijke eisen voor de veiligheid van zowel regionale luchthavens als regionale zee- en binnenhavens moeilijk te halen zijn. We zien ook dat in andere landen de landelijke overheid een deel van de kosten dekt om die wettelijke eisen te halen. Ik wil van de minister weten of we dit al in kaart hebben gebracht in Nederland.

Zoals iedereen weet, is verkeersveiligheid voor mij een topprioriteit. Mijn motie over uniformen en een herkenbare inrichting van schoolzones is aangenomen. Graag een stand van zaken.

Ik heb ook een toezegging gekregen over het aanpakken van opdrachtgevend pakket- en flitsbezorgerbedrijven die structureel verkeersoverlast veroorzaken. Graag een stand van zaken.

Voorzitter. Dan iets wat ik heel erg vind en waar ik al een paar keer Kamervragen over heb gesteld, namelijk roekeloze rijders die structureel met drank op rijden of structureel extreem te hard rijden, bijvoorbeeld 100 kilometer per uur in woonwijken of 150 kilometer per uur op landwegen, of bestuurders die opzettelijk op personen inrijden, bijvoorbeeld op hulpverleners, of zelfs personen doodrijden. Ik vind het niet uit te leggen dat deze roekeloze bestuurders weer de weg op mogen. Ik vind dat we de Wegenverkeerswet moeten wijzigen, zodat deze roekeloze bestuurders dat niet meer mogen. Graag een reactie van de minister.

Niet alleen op de weg, maar ook in het vliegtuig en de trein stijgt het aantal reizigers dat overlast veroorzaakt fors. Iedere ov- en vliegmaatschappij moet nu een eigen zwarte lijst van ov- en vliegaso's bijhouden. Vanwege privacyregels mogen ze die niet met elkaar delen. KLM en Transavia hebben aangekondigd dat ze dit wel gaan doen. Alle Nederlandse vliegmaatschappijen willen hierbij aansluiten. Wat is de stand van zaken? We willen dat alle internationale ov-maatschappijen ook hierbij aansluiten. Dan kan iemand die overlast veroorzaakt in een vliegtuig van de KLM op Schiphol, niet in Rotterdam in een internationale trein van de NS stappen. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

Er is gesproken over bodycamera's geven aan ov- en vliegtuigpersoneel, ov en vliegtuigen van camerabewaking voorzien en gebiedsverboden inzetten op stations en vliegvelden. Wat is de stand van zaken hiervan?

De voorzitter:

Ik doe zeven interrupties per fractie in deze termijn. Het woord is aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Even terug naar het voorstel van de VVD en de heer Koerhuis over roekeloze bestuurders. Op dit moment kun je iemand volgens mij maximaal tien jaar een rijontzegging

geven. Ik kan me goed voorstellen dat je in sommige gevallen, bij echt ernstige dingen, de ruimte wilt hebben om dat langer te doen. Maar van de heer Koerhuis hoor ik dat het dan levenslang is. Vaak zijn dit wel jonge mensen, vooral mannen, van een jaar of 20, 30. Zouden zij verder in hun leven niet toch wel weer in staat kunnen zijn om in een auto te rijden? In hoeverre is daar nog ruimte voor in het voorstel van de VVD?

De heer Koerhuis (VVD):

Een van de trieste gevallen die mij getriggerd hebben om met dit voorstel te komen, is het verhaal — iedereen kent het volgens mij wel en heeft het gezien — van iemand die op een politieagent is ingereeden, die vervolgens in een rolstoel terecht is gekomen. Deze persoon kreeg een paar jaar rijontzegging en mocht toen weer de weg op. Vervolgens is hij weer op een politieagent ingereeden en heeft hij deze doodgereden. Ik denk dat we dat verhaal allemaal kennen. Bij dat soort gevallen zeg ik: die had in eerste instantie al niet meer de weg op gemogen.

De heer De Hoop (PvdA):

Oké, ik snap dit geval, maar ik hoop vooral dat de rechter dit mag beoordelen en interpreteren, en niet de heer Koerhuis. Ik hoop dus dat die ruimte overblijft. Maar ik kan me ook voorstellen dat je toch nog een soort getraptheid in zo'n regeling wilt hebben, zodat iemand zich na een ernstig ongeval, een ongeval dat misschien iets minder ernstig is dan dit voorbeeld, na tien jaar opnieuw moet bewijzen om de weg op te kunnen. Als hij dan toch weer iets doet, ontnem je hem vervolgens alsnog levenslang zijn rijbewijs. Ik vraag de heer Koerhuis dus: zou zo'n soort getraptheid niet in het voorstel moeten zitten?

De heer Koerhuis (VVD):

De ruimte voor de rechter heb ik zeker in mijn voorstel zitten. Op dat andere punt zeg ik: laten we het debat aangaan. Ik hoor graag de reactie van de minister.

De heer Van Raan (PvdD):

Ook op dit punt zien we een mooi voorbeeld van de januskop, de twee gezichten, van de VVD. Aan de ene kant pleit de heer Koerhuis voor strengere straffen voor asociale rijders, zoals hij ze noemt. Dat geldt dus ook voor rijders die met alcohol achter het stuur slechter gaan rijden en over de weg "sleuren", zoals je dat kan zeggen in hun spraakgebruik. Maar aan de andere kant hebben we een heel bloedfanatieke VVD'er, de heer Aartsen, die bepleit dat we overal, ook bij de kapper of een kledingzaak, alcohol moeten kunnen drinken. Dat heet blurring. Denkt de heer Koerhuis dat de activiteiten van zijn collega, die dus op meer plekken alcohol drinken mogelijk wil maken, bijdragen aan het veiliger maken van het verkeer? Denkt hij dat die helpen bij het verlagen van de alcoholpromillages bij de automobilisten die hij zo hard wil aanpakken?

De heer Koerhuis (VVD):

Mensen kunnen thuis ook alcohol drinken. Als je het ons vraagt, moet het ook in het café kunnen. Volgens mij moet dat gewoon kunnen. Maar je moet niet met alcohol op gaan rijden. Dan moeten we inderdaad streng gaan straffen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dit is een prachtige VVD-uitleg: je moet kunnen drinken in het café. Laten we dat even vaststellen. Hartstikke goed, dat is een mooie overwinning.

De **voorzitter**:

Ik hoop ook op een motie.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, helemaal goed. Nou ja, dat hoeft al niet meer, want de VVD ... Maar het gaat hier dus om het bevorderen van drinken op plekken waar je eerst nog niet kon drinken, zoals bij de kapper of een kledingzaak. De collega van de heer Koerhuis pleit er eigenlijk voor om overal drankgebruik mogelijk te maken. Dan kan de heer Koerhuis dat wel afdoen met dat men moet oppassen en dat men thuis ook kan drinken, maar daarmee gaat de VVD volledig voorbij aan het wetenschappelijke bewijs dat er meer gedronken wordt als je meer drank aanbiedt. In campagne filmpjes zie je de VVD altijd als partij die de problemen oplost, maar we zien hier een prachtig voorbeeld van de VVD die de problemen veroorzaakt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zeg helemaal niet dat je een beetje op moet passen met rijden met alcohol op. Je moet gewoon helemaal niet met alcohol op rijden. Hij legt mij woorden in de mond die ik niet heb gebruikt. Als je lopend naar een dorp of stadscentrum gaat en bij de kapper of in een kledingzaak een drankje doet, dan zie ik daar het probleem niet van.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik denk dat ik net wat positiever ben over dit voorstel dan de heer Van Raan. Ik kan vanuit het CDA de heer Koerhuis heel goed volgen als hij mensen harder wil straffen die consequent de regels aan hun laars lappen en andere mensen daarvan slachtoffer laten zijn. Maar ik leg de heer Koerhuis nog wel iets voor. Ook op dit moment leggen we rijontzeggingen op, van vijf of tien jaar. Toch zien we in de praktijk dat deze mensen weer achter het stuur kruipen. Ook als je levenslang een rijontzetting geeft, zijn mensen dus soms zo hardleers dat ze toch nog achter het stuur kruipen. Bent u het dan met het CDA eens dat deze maatregel het risico in zich heeft niks op te leveren als we de pakans niet vergroten voor mensen die zonder rijbewijs of zonder toestemming om te rijden de weg op gaan?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Op de vraag in hoeverre mensen toch weer achter het stuur gaan zitten, hoor ik ook graag de reactie van de minister. Dat risico bestaat zeker, maar dat mag natuurlijk niet zomaar. Het is een misdrijf. Daar staat ook een gepaste straf op. Ik zei het ook tegen de heer De Hoop: als dat niet goed is, laten we daar dan het debat over aangaan. Ik hoor er ook graag de reactie van de minister op. Dan kunnen we dat aanpakken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook ik heb wel vragen bij dit voorstel. Volgens mij delen we als Kamer de zorgen over de veiligheid op de weg. Ik

snap heel goed dat je kijkt naar wat we daaraan kunnen doen. Ik ben wel benieuwd of die levenslange rijontzetting ook kan gaan om jonge mensen die een gruwelijke fout begaan maar die wellicht op hun 50ste wel een brave burger of huisvader zijn en met de auto hun kinderen naar zwembles kunnen brengen. Dat is voor mij een vraagstuk. Ik ben ook benieuwd hoe de heer Koerhuis kijkt naar een puntensysteem zoals ze in Duitsland hebben, waarbij je veel consequenter kijkt naar verkeersovertredingen, en op basis van die punten sneller ingrijpt en kortstondige rijontzettingen oplegt. Daarbij zet je dus eigenlijk veel meer preventief stappen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Mevrouw Kröger heeft het over een fout begaan, maar ik heb het erover dat mensen opzettelijk op bijvoorbeeld personen inrijden, zoals hulpverleners. Dat kan geen fout zijn. In dat soort gevallen zeg ik: dat had je niet moeten doen. Mevrouw Kröger heeft het ook over een puntensysteem. Dat is een ander voorstel. Ik doe nu dit voorstel, want ik wil vooral de hele erge gevallen aanpakken. Ik weet niet wat mevrouw Kröger precies wil aanpakken met een puntensysteem.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In de praktijk zie je wanneer er door rijden onder invloed een dodelijk ongeluk veroorzaakt wordt, dat het vaak gaat om mensen die al heel veel vaker de fout in zijn gegaan, die vaker te hard hebben gereden in de bebouwde kom of die vaker onder invloed achter het stuur hebben gezeten. Met zo'n puntensysteem ga je eigenlijk die lichtere vergrijpen registreren en daarop ingrijpen. Het is een preventieve maatregel om te voorkomen dat mensen uiteindelijk iemand doodrijden. Dus dit is een ander vraagstuk dan het opzettelijk op hulpverleners inrijden, maar het gaat natuurlijk wel om veel dodelijke slachtoffers. Hoe kijkt de VVD daarnaar?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ook met een beetje alcohol op moet je niet gaan rijden. Als in dit voorstel gewerkt wordt met punten in relatie tot het rijbewijs begrijp ik dat, maar er is voor mij wel een verschil tussen 100 kilometer per uur te hard rijden in een woonwijk of 5 kilometer per uur te hard rijden op een autosnelweg. Dus daar moet wel onderscheid in worden gemaakt. Van roekeloze bestuurders die 100 kilometer per uur rijden in woonwijken of 150 kilometer per uur op landwegen, vind ik: als je dat structureel doet, moet je gewoon de weg niet meer opgaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het jammer dat de heer Koerhuis een heleboel situaties vermengt. Aan de ene kant zegt hij dat hij mensen die structureel 100 kilometer per uur te hard rijden in een woonwijk, een permanente rijontzetting wil opleggen, evenals mensen die opzettelijk op hulpverleners inrijden. Maar ten aanzien van die eerste categorie zal je toch consequent moeten registreren of mensen de fout in gaan. Dus dan kom je toch op een puntensysteem. Dan kunnen we het hebben over hoe je die punten waardeert en wanneer je ingrijpt. Dus daarom toch mijn vraag: gaat het er niet veel meer om om preventief bezig te zijn? We willen namelijk voorkomen dat die ongelukken plaatsvinden en

structureel kijken naar het rijgedrag van mensen en de fouten die ze maken, en daar consequenties aan verbinden.

De heer Koerhuis (VVD):

Nu komt er een heel debat over een voorstel van mevrouw Kröger, maar ik heb toch echt een ander voorstel gedaan. Ik zou dan willen voorstellen dat mevrouw Kröger haar voorstel indient.

De voorzitter:

Ja, dat lijkt mij logischer. De heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Er zijn uiteraard veel emoties bij dit onderwerp. Gelet op de schrijnende voorvallen die we allemaal in de krant kunnen lezen, snap ik ook dat je sommige mensen echt harder aan moet pakken. Een levenslange rijontzegging of tien jaar lang rijontzegging ... Ik heb eigenlijk de volgende vraag. Zou een veel langere gevangenisstraf soms niet beter zijn en meer afschrikken dan een levenslange rijontzegging of tien jaar rijontzegging?

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, misschien wel. We staan hier als woordvoerder Verkeersveiligheid en niet als woordvoerder Justitie, maar misschien wel.

De heer Madlener (PVV):

Ik snap dat het misschien eerder bij Justitie zou thuishoren, maar goed, we hebben het hier nu over. Als het toch verstandiger zou zijn om die strafmaat op te hogen voor ernstige verkeersdelicten die bewust gemaakt worden, zoals de gevallen die u ook noemt, dan vind ik die strafmaat erg licht uitvallen in Nederland als iemand zo bewust risico neemt en andere mensen van het leven berooft. Dan vind ik een veel langere gevangenisstraf eigenlijk veel meer op zijn plaats dan een levenslange rijontzegging. Maar goed, ik zeg niet gelijk dat de PVV niet positief tegenover uw voorstel staat. We moeten het nog even afwachten. Alleen, de weg via de gevangenisstraf lijkt me dan veel directer en afschrikwekkender.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, eigenlijk dezelfde reactie als die in de richting van de heer De Hoop en de heer Van der Molen. Laten we hierover het debat met elkaar aangaan en ik hoor graag de reactie van de minister hierop.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik vind het verwerpelijk als mensen met alcohol achter het stuur kruipen, roekeloos rijden en de auto als wapen inzetten. Dus ik voel heel erg mee met het pleidooi van de heer Koerhuis. Alleen, het pleidooi aanhorend, komt bij mij op dat dit eigenlijk al kan. Op de website van de rijksoverheid staat ook: u kunt uw rijbewijs ook voorgoed kwijtraken. De rechter kan dit al opleggen na een toetsing. Ik ben dus eigenlijk heel erg benieuwd wat de heer Koerhuis nou materieel gezien precies wil veranderen.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat kan dus niet, want dat ligt aan de route die wordt gekozen. Ik heb bijvoorbeeld met het OM gesproken over die twee agenten op wie is ingereden. In de rechtszaal hebben ze gewoon ervaren dat in de wet staat: eerste keer maximaal vijf jaar, tweede keer maximaal tien jaar. Dat staat er. Ik zou dus willen voorstellen om daar levenslang aan toe te voegen, zodat het OM dat ook kan vragen in de rechtszaal en de rechter dat ook kan opleggen.

De route waar mevrouw Van Ginneken het waarschijnlijk over heeft, is die via het CBR. Daar kun je inderdaad, als je jaar in, jaar uit niet door de toets komt, in de praktijk zien dat iemand de weg niet meer op mag.

De voorzitter:

U continueert.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland zit in een vervoerstransitie waarbij al het vervoer elektrisch en schoon wordt. We zetten ons ervoor in dat auto's, schepen en vliegtuigen elektrisch en schoon worden. Om elektrische auto's ook te laten betalen voor het gebruik van wegen, begrijp ik dat we vanaf 2030 de kilometerheffing invoeren. De minister heeft de kilometerheffing aangekondigd als een platte heffing, plaats- en tijdonafhankelijk, zonder kastjes in de auto. De minister heeft ook aangekondigd dat we vanaf 2030 de wegenbelasting voor auto's afschaffen. Elektrische auto's betalen geen accijnzen en bijna geen bpm. Kunnen we vanaf 2030 autobelastingen niet nog eenvoudiger maken en ook de bpm afschaffen? Dat kunnen we dekken met de kilometerheffing. Dit vraag ik aan de minister.

We richten ons op het bereikbaar houden van de regio. We zijn scherp op de uitvoering, omdat we als eerste land ter wereld een kilometerheffing invoeren. We zien ook dat nieuwe elektrische auto's nog te duur zijn. Tweedehands elektrische auto's zijn er nog niet. Laadpalen worden te langzaam geïmplementeerd. De druk op het elektriciteitsnet is te hoog. Wat doen we om de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's te ontwikkelen? Ik heb al eerder voorgesteld om tweedehands elektrische auto's zo veel mogelijk in Nederland te houden en een export-bpm in te voeren voor elektrische auto's die nog geen bpm hebben betaald. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan? Wat doen we om laadpalen voor elektrische auto's sneller te plaatsen, vraag ik de staatssecretaris.

We hebben de doelstelling om 1,7 miljoen laadpunten te plaatsen voor 2030. Na lang vragen hebben we eindelijk een tijdpad voor 2030 gekregen, maar we hebben nog niet de locaties gekregen waar we die 1,7 miljoen laadpunten plaatsen. Wat doen we om de druk op het elektriciteitsnet te verlichten, vraag ik de staatssecretaris. Ik begrijp dat we de druk kunnen verlichten door slimme laadpalen te plaatsen, die elektriciteit kunnen opnemen als de prijs laag is en die elektriciteit kunnen terugleveren als de prijs hoog is. Graag een stand van zaken.

Om elektrische vrachtwagens ook te laten betalen voor het gebruik van wegen, voeren we vanaf 2026 de vrachtwagenheffing in. We gaan het eurovignet afschaffen en de wegenbelasting voor vrachtwagens zo veel mogelijk verla-

gen. Elektrische vrachtwagens betalen ook geen accijns en bijna geen bpm. Kunnen we vanaf 2030 vrachtwagenbelastingen ook niet nog eenvoudiger maken en ook hier de bpm afschaffen? Dat kunnen we dekken met de vrachtwagenheffing. Dit vraag ik aan de minister.

We gaan elektrisch vliegen stimuleren door te investeren in het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch vliegen, in walstrooinfrastructuur voor vliegtuigen en in het elektrificeren van alle grondoperaties op luchthavens, zoals elektrische pushbacks en taxi's. Hoe staat het met het bod aan het Groeifonds? Dit bod is nu toegekend maar moet nog worden uitgekeerd. En wat doen we vanuit de begroting nu al voor elektrisch vliegen? Graag een uitsplitsing tussen Schiphol en regionale luchthavens. Elektrisch vliegen gaat een revolutie zijn voor personenvervoer, waarbij elektrische vliegtuigen tussen regionale luchthavens gaan vliegen.

We gaan elektrisch varen ook stimuleren door te investeren in het onderzoeken en ontwikkelen van elektrisch varen, in walstrooinfrastructuur voor schepen en in het elektrificeren van alle wateroperaties in onze havens, zoals elektrische sleepboten. Hoe staat het met het nieuwe bod aan het Groeifonds? Het oude bod was niet toegekend. En wat doen we vanuit de begroting nu al voor elektrisch varen? Graag een uitsplitsing tussen de Rotterdamse haven en regionale havens.

Tot slot, voorzitter. De luchtvaart en scheepvaart willen graag een bijdrage leveren om CO₂ en stikstof te verminderen, maar wat gaan wij doen vanuit het klimaat- en stikstof-fonds om de luchtvaart en scheepvaart een bijdrage te geven?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Minhas, eveneens van de VVD.



De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Nog niet zo lang geleden sprak ik met een collega van mij. Ze komt uit Groningen. Ze vertrok om 6.00 uur 's ochtends om naar verwachting drie uur later met de trein aan te komen in Den Haag. Uiteindelijk duurde haar reis ruim vijf uur. De VVD vindt dat we daar echt wat aan moeten doen. Alleen al daarom is het goed dat we 3 miljard euro hebben gereserveerd in het coalitieakkoord om de Lelylijn aan te leggen. We kunnen echter niet wachten tot de Lelylijn. Tot die tijd moeten we ook wat doen om het Noorden betrouwbaarder en sneller te verbinden met de Randstad en met de rest van het land. Afgelopen maandag, tijdens het MIRT-debat, hebben we hiervoor aandacht gevraagd. Er zijn allerlei kansen om het Noorden beter bereikbaar te maken, onder andere door de Van Harinxmabrug, die over het Van Harinxmakanaal in Friesland loopt. Die is aan vervanging toe. De treinroute, de flessenhals, tussen Meppel en Zwolle is bijvoorbeeld ook toe aan verbetering om de aansluiting met de Randstad te verbeteren. Tot slot hebben we aandacht gevraagd voor de Nedersaksenlijn. Die biedt allerlei kansen, met name om mensen toegang tot werk, zorg en onderwijs te bieden. Omdat we in het Mobiliteitsfonds ruimte zien om daar snel ingrepen voor te doen, zal de VVD het initiatief nemen om

hiermee aan de slag te gaan. We zullen geld reserveren met een amendement, samen met D66 en het CDA, om onder andere de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal te vervangen en de route Meppel-Zwolle te verbeteren. Uiteraard zal de coalitie daarin meegaan. Het is onacceptabel dat je in Noord-Nederland woont en niet kan rekenen op een betrouwbare treinverbinding.

Voorzitter. Het openbaar vervoer tussen grote steden bestaat natuurlijk uit veel meer dan treinen of het aanleggen van nieuw spoor. In dat licht wil de VVD graag aandacht vragen voor het Bus Rapid Transit-systeem, ook wel BRT genoemd. Deze vorm van ov kan op sommige verbindingen een prima vervanging zijn van tram, trein, bus en ook wel lightrailverbindingen. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt bovendien dat zo'n BRT-systeem vaak veelal goedkoper is, de capaciteit soortgelijk is en de betrouwbaarheid dicht in de buurt komt van bestaande spoorverbindingen.

Voorzitter. Daarom wil ik aan de staatssecretaris vragen of zij hier pilots voor wil faciliteren. Ik zie mensen al denken: die hobbelige bus kan je toch niet vergelijken met een tram? Dat klopt. Dat hoeft ook niet, want het is geen standaardbus. In het buitenland zijn er allerlei goede voorbeelden en ik hoop dat we daar in Nederland van kunnen leren. We zien allerlei kansen voor pilots, bijvoorbeeld in de Meierij in Brabant, maar ook in Assen, Groningen, Amsterdam en Haarlemmermeer. Ik zal hier een amendement voor indienen, zodat we snel kunnen starten met de eerste pilots. Ik wil de staatssecretaris vragen of ze ook Rijkswaterstaat kan betrekken bij die pilots om de kans op realisatie te vergroten.

Voorzitter. Het zijn niet alleen mensen die gebruikmaken van het spoor. Vorig jaar was het drukste jaar ooit voor het spoorgoederenvervoer in Nederland. Bijna 50.000 goederentreinen passeerden de grensovergang met Duitsland, van en naar de Rotterdamse haven. De VVD is blij met deze ontwikkeling en ziet enorme kansen voor spoorgoederenvervoer in een "modal shift"-transitie, maar we zijn er nog lang niet. Vandaag de dag wordt in heel Europa slechts 11% van de goederen via het spoor vervoerd. Dat kan en moet natuurlijk beter. Als we het spoorgoederenvervoer echt aantrekkelijk willen maken en willen concurreren met het vervoer over de weg, dan moeten we ook kijken hoe we de tarieven in deze sector hebben ingericht. Hoe kan het zijn dat die in Nederland veel hoger zijn dan in de ons omringende landen, vraag ik aan de staatssecretaris. Dit verslechtert onze concurrentiepositie. Ik ben benieuwd wat zij eraan gaat doen om het spoorgoederenvervoer aantrekkelijk te houden. Dat geldt ook voor de 740 meter lange goederentrein. Daarmee kunnen we onze spoorcapaciteit veel beter benutten. ProRail onderzoekt momenteel weliswaar hoe we deze treinen kunnen inzetten. Ik hoor graag van de staatssecretaris wanneer zij de Kamer kan informeren wat daar de resultaten van zijn en welke stappen zij gaat zetten om de 740 metertrein daadwerkelijk te laten rijden.

De heer Alkaya (SP):

Er zijn heel veel mensen helemaal niet blij met het spoorgoederenvervoer. Denk bijvoorbeeld aan mensen die er in de buurt wonen, die bang zijn voor gevaarlijke stoffen die zo'n beetje door hun achtertuin rijden. Denk aan mensen die last hebben van trillingen en geluidsoverlast en die helemaal niets hebben aan de export. Dat is het vaak, hè.

Het komt binnen in de haven van Rotterdam en wordt gewoon doorgevoerd naar Duitsland en verder. De mensen die langs het spoor wonen, hebben daar helemaal niks aan. Ik vraag me echt af of de VVD helemaal geen oren heeft voor dat geluid, helemaal geen ogen heeft voor die mensen, omdat ze hier onverkort elke keer weer dat verhaal houden van meer goederenvervoer over het spoor en niet de andere kant ook belichten.

De heer Minhas (VVD):

In allerlei commissiedebatten over het spoor heb ik juist aandacht gevraagd voor overlast van spoorgoederentreinen. Ik ben zelf op werkbezoek geweest in Roosendaal, in het oosten van het land. Ik realiseer me heel goed dat spoorgoederenvervoer niet voor iedereen even fijn is. Gelukkig heeft de staatssecretaris daar een actieplan voor in het leven geroepen, met allerlei pijlers. Het spoor bij Moerdijk wordt bijvoorbeeld vervangen. Dat gebeurt allemaal om ervoor te zorgen dat spoorgoederentreinen de mensen die langs het spoor wonen niet te veel hinderen. Ik realiseer me dat de overlast er is, maar ik ga niet mee in het betoog van de heer Alkaya dat er niks aan gedaan wordt. Ik ben het wel met hem eens dat er veel meer aan gedaan moet worden.

De heer Alkaya (SP):

Dan kan de conclusie toch niet onverkort zijn: meer goederenvervoer over het spoor? Dan moet je toch ook oog hebben voor die andere kant? Ik waardeer het dat de heer Minhas dat zegt, maar in zijn eigen oproep aan het kabinet zegt hij eigenlijk met zoveel woorden dat er meer geld naar het spoorgoederenvervoer moet en dat er meer aandacht voor moet komen. Die andere kant is ook heel belangrijk. Daarom zou ik de heer Minhas en de VVD ertoe willen oproepen om niet slechts te redeneren vanuit het belang van de havenbedrijven en de doorvoerders, maar echt naar de hele samenleving te kijken: wat levert het goederenvervoer over spoor onder aan de streep op voor de samenleving? Volgens mij is dat hartstikke weinig, zo niet niks. We moeten veel meer kijken naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat de havenbedrijven niet buitensporig groeien, waarbij er goederen binnenkomen en vervolgens worden doorgevoerd naar het buitenland zonder dat Nederland er ook maar iets aan heeft.

De heer Minhas (VVD):

Daar wil ik een aantal zaken over zeggen. De heer Alkaya insinueert dat de groei van de havenbedrijven, onze economie, niet in het landsbelang is, maar die is in het belang van alle mensen die in Nederland wonen. Jazeker, want de groei van de havenbedrijven leidt ertoe dat ook uw achterban, de mensen die in het havengebied werken, zeker zijn van hun baan. Dat wil ik vooropstellen.

Ten tweede: ik ben het helemaal met hem eens. Ik ga de discussie absoluut niet uit de weg. We moeten aandacht hebben voor de mensen die langs routes als de Brabantroute wonen, omdat zij overlast hebben van spoorgoederenvervoer. Maar we hebben in het Toekomstbeeld OV wel vastgesteld dat het spoorgoederenvervoer moet groeien. Tegelijkertijd zeg ik erbij — die oproep doe ik hier dan ook aan de staatssecretaris — dat we ook oog moeten hebben voor de mensen die langs het spoor wonen, om ervoor te zorgen dat zij voldoende nachtrust krijgen.

De heer Alkaya (SP):

Tot slot dan. Het belang van de mensen die in de haven werken is natuurlijk ook legitiem. Ik wil ook niet dat de havenbedrijven gaan krimpen. Er zijn ook partijen die zeggen: we moeten minder economische groei hebben en we moeten ervoor zorgen dat dat soort bedrijven sluiten. Dat soort dingen hoort u mij niet zeggen. Dat belang is legitiem en belangrijk, maar die andere kant is ook belangrijk. Als ik hier geen interruptie zou plaatsen, zou ik de VVD in het begrotingsdebat alleen maar die ene kant horen benadrukken, van export, meer goederenvervoer, et cetera. Mijn pleidooi is dat we het belang van de samenleving voorop moeten stellen. Het belang van de werknemers is belangrijk, maar het belang van de mensen die langs het spoor wonen ook. Daarom zou ik niet onverkort zeggen, zoals de heer Minhas zei in zijn eigen betoog: meer geld en meer aandacht voor goederenvervoer over het spoor. Sterker nog, ik betwijfel dat; ik denk dat het minder zou moeten.

De heer Minhas (VVD):

De heer Alkaya betwijfelt dat, maar als je minder investeert in spoorgoederenvervoer, dan gaat dat ten koste van de mensen die in het havengebied werken en ten koste van de Nederlandse economie. Ik heb een beperkte spreektijd tijdens de begroting, dus ik kan niet alles benoemen, maar ik ben het helemaal met hem eens over de mensen die langs het spoor wonen. Zoals ik al zei, heb ik daar in allerlei spoordebatten al aandacht voor gevraagd. Laten we ervoor zorgen dat zij in een leefbare omgeving wonen en voldoende nachtrust hebben.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben blij met het pleidooi van de heer Minhas. Ik hoor hem nadrukkelijk zeggen dat hij zich bekommert om de mensen die langs het goederenspoor wonen. Zoals de heer Minhas weet, heb ik daar eerder dit jaar ook geslapen. Ik weet uit eigen ervaring hoe dat is. Ik heb dat destijds gedaan in het kader van mijn Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer. De heer Minhas vindt mij aan zijn zijde als gaat om het investeren in spoorgoederenvervoer, niet alleen vanwege economische redenen — daar heeft de heer Minhas volkomen gelijk in; dat steun ik absoluut — maar ook vanwege overlast en risico's. Heeft de heer Minhas een idee hoe de verhouding binnen die investeringen zou moeten zijn? Hoe kijkt hij naar onvermijdelijke, ingewikkelde keuzes ten aanzien van de prioriteiten bij het verdelen van die middelen?

De heer Minhas (VVD):

Ik vind dat als je groeit, je zeker rekening moet houden met wat voor consequenties die groei heeft. Als we dus gaan investeren in het verder aantrekkelijk maken van het spoorgoederenvervoer, dan hebben wij het wat mij betreft over het aantrekkelijk houden en niet over het aantrekkelijk maken van het spoorgoederenvervoer. Als we op deze manier doorgaan, hebben we straks helemaal geen spoorgoederenvervoer meer in Nederland. Wat er dan gebeurt, is dat al die goederen die nu over het spoor naar het buitenland gaan, weer de weg op komen en dan hebben we allerlei discussies over congesties op de weg. Ik vind dat je dus alle belangen op een goede manier moet afwegen, en daar horen ook de belangen bij die omwonenden hebben. Ik weet dat de staatssecretaris, en de vorige staatsse-

cretaris overigens ook al, een actieplan heeft gelanceerd. Ik heb daar bij het commissiedebat over het spoor eerder al aandacht voor gevraagd. Ik vind juist dat je op een goede manier oog moet hebben voor de belangen van de mensen die daar wonen. Dat betekent inderdaad ook dat je daar geld in moet investeren. Dat geld is er ook op het ministerie. Ik hoor graag van de staatssecretaris of dat voldoende is.

Voorzitter. Ik heb volgens mij heel veel gezegd over bereikbaarheid. Maar we hebben nog een heel ander belangrijk onderwerp in deze commissie. Dat onderwerp is vaak onderbelicht. Dat is het thema milieu. Het is volgens mij de hoogste tijd voor een goede visie op milieu, voor een liberale visie op milieu. Onze fractie heeft daar het afgelopen jaar hard aan gewerkt onder leiding van collega Haverkort. Ik neem u graag mee in die visie. Neem om te beginnen alleen al het woordje "milieu". Milieubeleid staat vaak synoniem voor regels, voor dwang, voor drang en maakt ondernemers argwanend en voorzichtig. De VVD heeft het liever over schone buurten. Ik hoor het collega Haverkort al zeggen: inwoners in dit land hebben behoefte aan frisse lucht, helder water en een schone bodem. Mensen thuis willen leven en werken in een schone buurt.

Voorzitter. Gelukkig is die buurt voor heel veel inwoners de afgelopen jaren heel veel beter en heel veel schoner geworden dankzij inzet van de overheid, maar ook van de samenleving zelf. Het is goed om te zien dat de Europese Commissie dat ook inziet. In haar laatste voortgangsrapportage complimenteert ze Nederland met de grote voortgang bij het verschonen van onze buurten, dus ik geef die complimenten direct door aan de staatssecretaris.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik ben blij met dit pleidooi voor schone buurten, maar ik maak me wel zorgen over de mensen die rondom Tata Steel wonen. Keer op keer vragen wij aandacht voor de grote vervuiling daar. Kinderen kunnen er niet naar de speeltuin, mensen vegen de as van de vensterbanken, dus het is ontzettend slecht gesteld daar. Dit betoog verbaast mij wel, want op het moment dat wij vanuit de Kamer initiatieven nemen om de leefomgeving voor die mensen te verbeteren en te werken aan schone buurten, staat de VVD vaker niet dan wel aan onze zijde. Ik noem bijvoorbeeld het nemen van strengere maatregelen en wél milieuregels opleggen, omdat dat nodig is voor die schone buurten. Wat gaat de VVD de volgende keer doen om ook Tata Steel daarin aan te pakken en ons wat dat betreft wel te steunen?

De heer Minhas (VVD):

Als mevrouw Bouchallikh twee minuten heeft, dan ga ik haar vertellen wat we daaraan willen doen. Ik wil de visie presenteren en dan kom ik hopelijk ook op een antwoord voor mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw Hagen (D66):

Het is natuurlijk goed dat de VVD ook aandacht besteedt aan milieu. Ik hoor de collega van de heer Minhas stellen dat hij harder wil straffen. Sterker nog, hij wil de heel erge gevallen aanpakken. Milieucriminaliteit kost onze samenleving op dit moment 5,2 miljard. Vind ik de VVD aan mijn zijde als we hard gaan optreden tegen deze milieucriminelen?

De heer Minhas (VVD):

Mijn korte antwoord daarop luidt: ja. En ook daarover zal ik nog wat zeggen in het vervolg van mijn betoog. Dus even geduld, zou ik zeggen.

De voorzitter:

U continueert.

De heer Minhas (VVD):

De voorbeelden die mevrouw Bouchallikh zojuist noemde, kent iedereen wel. Het gaat inderdaad over roet op speeltoestellen, onder andere in Wijk aan Zee, ik noem pfas in de Schelde, het gaat over geuroverlast in Deurne, het gaat over overal en nergens microplastics en het gaat niet te vergeten over de ruim 100 miljoen vierkante meter asbest die we nog hebben te saneren.

De VVD-visie op een schone buurt is gebaseerd op vier speerpunten. Als we die de komende jaren meenemen in het Nationaal Milieuprogramma en het Nationaal Programma Circulaire Economie, als we ons op die vier punten richten, dan wordt Nederland schoner, dan worden onze water- en luchtkwaliteit beter en onze buurten nog schoner.

Voorzitter. Ik noem het eerste punt. Daar waar bedrijven bewust te veel uitstoten, illegaal lozen of dumpen, is sprake van milieucriminaliteit. Dat willen we, net als D66 gelukkig, keihard aanpakken. Het zijn die bedrijven die de goedwillende bedrijven in de weg zitten. Dat kunnen we ons als samenleving niet meer veroorloven. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de gesprekken met haar collega van Justitie en Veiligheid verlopen en op welke concrete maatregelen we in 2023 kunnen rekenen?

Voorzitter. Dan mijn tweede punt. Om onze bedrijven en onze industrie te verschonen, zijn heel veel vergunningen nodig. Ik noem vergunningen voor nieuwe elektrische installaties om de oude, olie- en gasgestookte machines te vervangen. Ik noem vergunningen om nieuwe circulaire productiefaciliteiten te bouwen en vergunningen om filters op schoorstenen en in leidingen te plaatsen. Die voorkomen uiteindelijk emissies. De staatssecretaris, de provincies en de gemeenten moeten met elkaar werken aan verbeteringen. Kan de staatssecretaris aangeven hoe het staat met het aantal vergunningen en wat daarvoor nodig is? En hoe staat het met de inventarisatielijst? Daar is nu echt wel behoefte aan. Deze vraag heeft collega Haverkort ook al eerder gesteld.

Kan de staatssecretaris ook aangeven of de verbeteringen bij de omgevingsdiensten voldoende robuust en toekomstbestendig zijn of ze daadwerkelijk zullen leiden tot goede omgevingsdiensten? Daar maken wij ons ernstig zorgen over. Of moeten we dat proces nu versnellen? We horen te vaak dat bedrijven veel te lang moeten wachten op een vergunning. Dat kunnen we ons in het kader van die schone buurten niet meer veroorloven.

Voorzitter. Het derde punt betreft de regelgeving. We zien vanuit Europa een constante stroom aan nieuwe regels, richtlijnen en verordeningen. Het wordt volgens ons tijd om niet langer te spreken over een gelijk speelveld; het wordt tijd om een gelijk speelveld te creëren. Onze bedrijven, onze ondernemers, zijn slim en beschikken over veel

kennis en kunde. Ze investeren graag en weten als geen ander hoe ze op een schone manier hun producten kunnen maken. De lijst van innovaties is hartstikke lang en bevat heel veel kansen. Maar dat vraagt echt om een gelijk speelveld. Nederland is een klein land met ontzettend grote prestaties, maar ons bedrijfsleven kan niet succesvol zijn en succesvol ondernemen, zolang de spelregels in Europa ongelijk zijn. Een gelijk speelveld dus. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij zelf hoogstpersoonlijk in Europa gaat pleiten voor emissienormen die voor alle bedrijven in Europa gelijk zijn, dat we in Nederland geen regels bovenop Europese regels gaan stapelen en dat we de administratieve gevolgen van nieuwe regels tot een minimum gaan beperken? Wij willen dat bedrijven hun milieu-informatie maar met één overheidsloket hoeven te delen. De VVD is ervan overtuigd dat dit de manier is om onze industrie en ons innovatieve bedrijfsleven de meest schone en energiezuinige productiefaciliteiten ter wereld te laten zijn.

Voorzitter. Tot slot het vierde punt. Dat punt raakt ons allemaal, want dat gaat over afval. De begrotingsbehandeling is veel te kort om alle afvalsoorten te behandelen, maar als het gaat om schone buurten, dan moeten we het zeker over plastic hebben. Collega Haverkort heeft het daar regelmatig over en heeft het ook al aan de staatssecretaris voorgerekend: ons restafval bevat nog duizenden tonnen herbruikbaar plastic. Door innovatiever in te zamelen, slimmer te sorteren en te verwerken, kunnen we die materialen als grondstof inzetten. Maar dat gaat niet vanzelf en vraagt sturing vanuit het ministerie. Door op dit punt de regie te nemen, voorkomen we vele tonnen CO₂ in de lucht en besparen we fors op de inkoop van gas en olie als grondstof. Als we die besparing vervolgens kunnen doorgeven aan de mensen thuis, dan zijn wij ervan overtuigd dat straks niemand nog afvalstoffenheffing hoeft te betalen. Hoe mooi zou dat zijn? Kan de staatssecretaris dit als richting meenemen in het Nationaal Programma Circulaire Economie? Kan de staatssecretaris in een reactie op deze punten ook aangeven hoe zij deze visie erbij gaat betrekken om haar beleid verder vorm te geven?

Voorzitter, afrondend. Wij zijn ervan overtuigd dat we Nederland, onze industrie en vooral onze buurten stukken schoner maken als we deze vier stappen vormgeven.

Dank u wel.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Volgens mij is de samenvatting van de VVD: we gaan gewoon door met het beleid dat we al hebben, ondanks dat we weten dat onze buurten nog niet schoon zijn, dat kinderen in Nederland leven in een land met slechte lucht en dat we ook steeds verder zakken op die index, waardoor kinderen ongezond en onveilig opgroeien in Nederland. Wat ik in die vier punten mis, is wat de VVD heeft bedacht voor al die bedrijven die eigenlijk nu al hebben aangegeven helemaal geen behoefte te hebben om mee te gaan in die milieuregels. Bedrijven die zich daar niet aan houden, moeten we streng aanpakken. Dat vind ik prima; laten we daarmee doorgaan. Maar er zijn ook heel veel bedrijven die zeggen: ik vind het wel goed zo, ik ga lekker door met wat ik nu al doe. Wat gaan we met die bedrijven doen als we echt willen dat de lucht en de buurten schoner worden? Wat gaan we doen met bedrijven die zeggen: ach, het zal mijn tijd wel duren?

De heer **Minhas** (VVD):

Het verschil tussen de VVD en de Partij voor de Dieren is dat in dit geval mevrouw Van Esch het liefst met een metertje elke ochtend bij ieder bedrijf gaat staan, bij elke schoorsteen. Het bedrijfsleven heeft aangegeven zelf bereid te zijn om te investeren in verduurzaming en het verschonen van hun productieprocessen. Dat vereist dat we onze omgevingsdiensten daar veel meer capaciteit voor geven, letterlijk en figuurlijk veel meer handjes, om ze in staat te stellen ook echt te toetsen en te handhaven indien bedrijven niet aan de regels voldoen. Ik geloof niet zo in de pessimistische houding van mevrouw Van Esch dat bedrijven daar straks niet toe bereid zouden zijn. Als er bedrijven zijn die zich niet willen houden aan die regels, dan komen we daar vanzelf achter. Op dat moment zullen we daarop moeten handhaven.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik vind het altijd fascinerend dat de VVD altijd precies weet wat de Partij voor de Dieren denkt, voelt en ervaart, en bijvoorbeeld weet hoe ik 's ochtends opsta.

De heer **Minhas** (VVD):

U heeft het al gezegd.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dat vind ik altijd heel bijzonder. U zou misschien een keer bij de fractievergadering aanwezig moeten zijn om te zien hoe het bij ons gaat, want ik heb het idee dat de VVD altijd immense ideeën heeft over hoe het werkt bij ons, maar dat terzijde. Ik wil aan de heer Minhas aangeven dat er gewoon onderzoek is gedaan. Uit dat onderzoek blijkt gewoon dat heel veel bedrijven zeggen: "Ik vind het wel goed zo. Ik heb er helemaal geen behoefte aan om sneller te gaan. Ik ben gewoon lekker bezig nu. En ja, die leefomgeving is ongezond, maar ik ga daar helemaal niet over. Als u geen strengere regels oplegt, wie ben ik dan om daar harder voor te gaan lopen?" Volgens mij krijg ik nog steeds geen antwoord op de vraag die ik heb gesteld, namelijk: wat gaan we met de bedrijven doen die aangeven níet harder te willen gaan lopen en dat níet te willen gaan doen? Het antwoord daarop hoor ik nog steeds niet.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik ga graag op de uitnodiging in om bij een fractievergadering van de Partij voor de Dieren aanwezig te zijn. Die is hierbij aangenomen. Ik plan het graag in. Maar wat mevrouw Van Esch wil, is dat we bedrijven opzoeken die zich niet aan regels houden, daar nieuwe regels voor gaan maken en die handhaven. Maar laten we er nou eerst voor zorgen dat onze omgevingsdiensten in staat zijn om de huidige regels te kunnen handhaven. Dat zijn ze al niet. U kunt daarop heel gek reageren, maar dat is wel de situatie zoals die buiten is. Als we ervoor zorgen dat we eerst dat soort dingen oplossen, dan kunnen we daarna gaan kijken naar de bedrijven die niet bereid zijn. Er zijn immers heel veel bedrijven wel bereid om dat te doen, de goedwillende bedrijven. Laten we die nou helpen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik val hier echt van de ene verbazing in de andere. De commissie-Van Aartsen heeft twee jaar geleden inderdaad onderzoek gedaan en gesteld: de omgevingsdiensten zijn momenteel niet in staat om op een goede manier te handhaven. Wat doet de VVD? Er wordt tegen elk voorstel gestemd vanuit de Kamer, vanuit de oppositie en zelfs van een collega van de coalitie om de omgevingsdiensten te verbeteren. De VVD stemt tegen motie na motie over meer geld daarnaartoe. We hebben zelf ook een motie ingediend over de kennisdeling tussen omgevingsdiensten, juist ook om de bedrijven aan te pakken die zich niet aan de regels houden. Ik vind het dus echt gênant dat de VVD hier zegt omgevingsdiensten wel belangrijk te vinden, maar tegen elke motie stemt die daarover gaat.

Dan mijn vraag. Het is niet iets dat de Partij voor de Dieren of GroenLinks heeft bedacht ten aanzien van bedrijven die niet welwillend zijn. De Algemene Rekenkamer heeft een duidelijk onderzoek gedaan naar milieucriminaliteit. Veel daarvan kan voorkomen worden, juist door de verbetering van de omgevingsdiensten. We hebben daar een motie over ingediend waarin staat: laten we op z'n minst dat rapport omarmen. Daar heeft de VVD tegengestemd. Mijn vraag is dus: als wij de volgende keer met een voorstel komen ter verbetering van de omgevingsdiensten of voor het omarmen van zo'n rapport van de Rekenkamer, stemt de VVD dan mee en houdt ze dan op met die lege woorden zonder daden?

De heer **Minhas** (VVD):

Ieder voorstel dat mevrouw Bouchallikh doet, zal de VVD zorgvuldig meenemen en op basis daarvan stemmen. In het coalitieakkoord hebben we afspraken gemaakt over het verbeteren van de omgevingsdiensten. Dat is nog niet gebeurd. Omdat we ons daarover zorgen maken, heb ik die vraag ook aan de staatssecretaris gesteld. Waar mevrouw Bouchallikh naartoe wil, is dat we op zoek gaan naar de bedrijven die zich niet houden aan de regels. Er zijn heel veel bedrijven die zich wél aan de regels willen houden en hun installaties willen verduurzamen. Daar hebben we hele lange processen, hele lange procedures voor ingericht. Als het aan de VVD ligt, gaan we die eerst op orde brengen en gaan we vervolgens kijken welke bedrijven niet bereid zijn en hoe we die alsnog kunnen aanmoedigen zich wel aan de regels te houden.

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

Ik wil even terug naar het openbaar vervoer. Ik ben blij met de aandacht van de VVD voor het Noorden. Bij het MIRT-debat heb ik de heer Minhas al complimenten gegeven. Dat doe ik vandaag ook. Het zijn concrete voorstellen waar ik ontzettend blij mee ben. Ik mis de VVD soms nog wel op het gebied van de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Bij de Defensiebegroting zag ik dat de collega van de heer Minhas, collega Valstar, een voorstel deed om militairen gratis met het openbaar vervoer te laten gaan. Ik ben benieuwd wat de VVD doet voor andere mensen in Nederland die het openbaar vervoer amper kunnen betalen.

De heer **Minhas** (VVD):

Eerst ten aanzien van het voorstel bij de Defensiebegroting. Defensie heeft een gigantisch personeelstekort en heeft

moeite met het aantrekkelijk en zichtbaar maken van Defensie — misschien is het een imago-probleem — om ervoor te zorgen dat er nieuwe mensen bij komen. Een van de dingen die daarbij zou kunnen helpen, is dat we militairen met het ov zouden kunnen laten reizen in uniform. Als dat ook nog gratis kan, zou Defensie voor heel veel mensen die daar mogelijk willen werken, aantrekkelijker worden. Dat staat in de onderzoeksmotie van collega Valstar.

De tweede vraag was wat de VVD nog meer doet om het ov aantrekkelijk te maken. Volgens mij hebben we momenteel het probleem in Nederland dat het ov inderdaad op verschillende plekken te duur is. Maar dat heeft er onder andere mee te maken dat de partij van de heer De Hoop de marktwerking die we aan de randen van het spoornetwerk zouden kunnen creëren, heeft weggestemd. Dat heeft er niet mee te maken dat we de intercity's door allerlei partijen laten rijden. U weet dat als geen ander, want u bent hartstikke blij met mijn inzet, onder andere voor het Noorden. Juist in het Noorden heeft Arriva laten zien dat de trein tussen Leeuwarden en Groningen beter, goedkoper en vaker is gaan rijden. Dat is aantoonbaar. En dan hoor ik u nu vragen wat de VVD eraan doet. De VVD wil het netwerk juist aan de randen optimaliseren door andere vervoerders te laten rijden, zodat het hoofdrailnetwerk, waaronder de intercity's, bij de NS blijft. Ze kunnen zich daar dan op focussen en hun apparaat kleiner maken, zodat de treinkaartjes goedkoper worden.

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

De heer Minhas weet natuurlijk ook heel goed dat er daar in de Provinciale Staten meer subsidie, ook provinciaal, aan Arriva wordt gegeven, waardoor ze ook nog makkelijker goedkoper kunnen rijden, maar dat geheel terzijde. Ik vind dat, behalve militairen, nog veel meer mensen betaalbaar met het openbaar vervoer moeten kunnen reizen. Daar heb ik ook een aantal voorstellen voor gedaan. Ik heb bijvoorbeeld het voorstel gedaan om andere vitale beroepen — militairen hadden daar ook onder kunnen vallen — korting te geven op het openbaar vervoer. Ik heb voorstellen gedaan om af te dwingen dat mensen met een laag inkomen goedkoop met het openbaar vervoer kunnen gaan. Ik heb ook voorstellen gedaan om de ticketprijzen van de NS komend jaar niet te verhogen. De VVD stemt daar allemaal tegen. Ik vind het ingewikkeld als we dat wel voor militairen kunnen doen, maar niet voor mensen met een laag inkomen en niet voor mensen die in de zorg en in het onderwijs werken. Snapt de heer Minhas het ongemak dat ik daarbij heb?

De heer **Minhas** (VVD):

Ik probeer uw ...

De **voorzitter**:

Ik zou u willen verzoeken om via de voorzitter te spreken.

De heer **Minhas** (VVD):

Ja. Excuses, voorzitter. Ik wilde mezelf al verbeteren. Ik probeer het ongemak van de heer De Hoop te begrijpen. Dat gaat, tot op zekere hoogte. In de concessieovereenkomst met de NS staat dat de tarieven jaarlijks mogen worden geïndexeerd. Als u een niet-uitvoerbaar motie indient ...

De voorzitter:
Als de heer De Hoop.

De heer Minhas (VVD):
O, sorry. Excuus. Als de heer De Hoop een niet-uitvoerbare motie indient, die bovendien niet gedekt is, kan de heer De Hoop niet van de VVD vragen om voor die motie te stemmen.

De heer De Hoop (PvdA):
Nu moet ik wel een beetje lachen, want toen de heer Valstar zijn voorstel deed, zei hij letterlijk: ik heb geen idee hoe we dit moeten bekostigen, maar dat zien we dan nog wel. Dat zei hij letterlijk in het bericht hè, bij RTL Nieuws. Het argument van de dekking vind ik zelf dus niet heel sterk. Ik heb zelf met mevrouw Van Ginneken het voorstel gedaan om de tariefbevoegdheid bij het Rijk te leggen. Dat kun je ook veel makkelijker sturen, dus dan zou zo'n voorstel prima uitvoerbaar kunnen zijn. Daar kun je dan heel goed naar kijken. Ik vind beide argumenten dus kant noch wal raken. Ik vind het gewoon teleurstellend dat de VVD wegstapt op het moment dat wij voorstellen doen om openbaar vervoer betaalbaarder te maken. De VVD kijkt weg bij dat soort concrete voorstellen. Ik neem dat, via u, voorzitter, de heer Minhas wel kwalijk.

De heer Minhas (VVD):
De VVD wil juist op een andere manier kijken naar de organisatie van het openbaar vervoer. Als de Partij van de Arbeid daartoe bereid was, dan zou dat leiden tot goedkoper openbaar vervoer. De Partij van de Arbeid was daartoe niet bereid en daarom kan de VVD daar niet mee instemmen. Over die tariefbevoegdheid heb ik goed nieuws voor uw, want de VVD heeft met die motie ingestemd.

Mevrouw Hagen (D66):
Ik wil toch weer even terug naar milieu. Ik hoor de VVD pleiten voor een gelijk speelveld. Nou, ik ken dat gelijke speelveld dat hier geschetst wordt, dat is precies het speelveld waardoor we al tien tot vijftien jaar achterlopen op het huidige circulaire-economiebeleid. Is de VVD het met mij eens dat we ons juist zouden moeten richten op die innovatieve pioniers en is de VVD dan ook bereid om mijn motie te steunen om daarin als overheid te investeren?

De heer Minhas (VVD):
De VVD zal de motie die u heeft ingediend zeker meenemen. We staan er positief tegenover. Alleen, wat ik daarbij wel wil zeggen, is dat dat gelijke speelveld wel gelijk moet zijn voor alle lidstaten van Europa. Dat is het momenteel niet, omdat wij daar regels bovenop stellen. Ten aanzien van circulaire economie vinden wij elkaar volgens mij heel erg. De VVD vindt juist dat je naar een circulaire economie moet. De vraag is alleen of je dat moet doen op de manier zoals u voorstelt.

De voorzitter:
Zoals mevrouw Hagen voorstelt.

De heer Minhas (VVD):
Excuus. Zoals mevrouw Hagen voorstelt. Maar nogmaals, wij zullen die motie meenemen in onze beraadslagingen.

De voorzitter:
Dat is een mooie toezegging; felicitaties daarmee. Er wordt weer links en rechts geschermd met moties. Het hele debat gaat over moties, geloof ik. Nou zat ik vanochtend in het Presidium. Misschien mag ik het niet vertellen, maar daar hadden wij het nog eens over de commissie-Van der Staaij. Een van de pleidooien van die commissie was om het aantal moties te beperken. Als u vanmiddag kijkt naar de moties die u donderdag gaat indienen, zou ik zeggen "in der Beschränkung zeigt sich der Beschränker", zoals vroeger geschreven stond op de muur van een café in Amsterdam. Maar houdt u zich allen een beetje in, zou ik u willen vragen. U heeft het MIRT al gehad. Kom verder, meneer Alkaya; geneert u zich niet. Maar denk dus een beetje om de motietoestroom.



De heer Alkaya (SP):
Dank, voorzitter. Ik geef er de voorkeur aan om zo veel mogelijk Nederlands te spreken in dit huis. Ik begreep niet helemaal wat u zei, daarom twijfelde ik even: nodigt u mij nou uit of wat zegt u nou precies? Maar dank voor deze mogelijkheid.

Voorzitter. Ik zal vandaag ook spreken namens mijn partijgenoot mevrouw Beckerman, die dit debat helaas moet missen vanwege persoonlijke omstandigheden. Ik zal beginnen met mijn eigen onderdeel, namelijk mobiliteit en infrastructuur. Ruim tweeënhalf jaar na de invoering van de eerste coronamaatregelen is het openbaar vervoer nog steeds niet uit de crisisstand gekomen. Helaas. De kwaliteit holt achteruit, reizigers blijven nog steeds weg en medewerkers zijn overwerkt en ontevreden. Er werd lang gestaakt bij de NS en er wordt nog steeds gestaakt in het regiovervoer voor een fatsoenlijk loon en minder werkdruk. Alle vervoerders kampen met enorme personeelstekorten, van ProRail tot Arriva en van Syntus tot de NS. De SP maakt zich daarom grote zorgen over het openbaar vervoer in ons land.

Vervoerders verwachten dat de reizigersaantallen pas in 2026 weer op het niveau van voor de pandemie zullen zijn. Maar lijnen die tot die tijd geschrapt worden, komen niet zomaar weer terug, en vertrokken medewerkers ook niet. Onder andere Schiphol heeft dat aan den lijve ondervonden. Het kabinet zou daarom alles op alles moeten zetten om sneller meer mensen te verleiden om voor het openbaar vervoer te kiezen, door het meer betaalbaar en meer beschikbaar te maken. Helaas hebben het kabinet en de coalitiepartijen de kans om het ov in 2023 betaalbaarder te maken laten liggen door niet in te stemmen met ons voorstel om de btw op kaartjes te schrappen. Daardoor zullen de prijzen komend jaar stijgen. Is het kabinet dan op z'n minst bereid om het openbaar vervoer wel beschikbaar te houden in die zin dat er niet veel lijnen worden geschrapt en geen medewerkers worden ontslagen vanwege een tijdelijk probleem? Dat kan door vervoerders en provincies voldoende zekerheid te bieden voor 2023, zodat zij niet uit voorzorg hoeven te snijden in hun dienstregelingen. De SP

heeft hierover samen met de Partij van de Arbeid en GroenLinks een amendement ingediend.

Natuurlijk is dit geen structurele oplossing van de problemen in het openbaar vervoer. Dat zou namelijk het volledig stoppen met de doorgeslagen marktwerking zijn, een marktwerking die ons bovendien is opgelegd door de Europese Unie en waarvan in dit parlement alleen nog de VVD zo'n voorstander is. Daarom ben ik blij onder andere van de PVV te horen dat zij volledig van die marktwerking af wil en het spoorvervoer weer geheel wil onderbrengen bij de nationale spoorwegen, die zowel over de infrastructuur als over de treinen gaan.

Voorzitter. Dan over de binnenvaart. De SP vraagt al jarenlang aandacht voor het tegengaan van het varend ontgassen van schadelijke stoffen. Dat is zowel schadelijk voor het milieu als voor de leefomgeving. De binnenvaartsector en de schippers vormen een onmisbare schakel in de logistiek van ons land. Het is ook een sector die het goed wil doen, maar daar niet altijd de mogelijkheden voor krijgt. We moeten schippers helpen om van de schadelijke methode van het varend ontgassen af te komen en tegelijkertijd het onnodig omvaren overbodig maken. Daarvoor zijn meer ontgassingsinstallaties nodig. De minister heeft toegezegd dat hiervoor na de zomer een zogenaamde routekaart zou komen, maar wij hebben nog niets gezien. Daarom vraag ik de minister om hier een toelichting op te geven. Hoe verlopen de proeven met dat soort installaties? Hoe gaat hij ervoor zorgen dat de binnenvaartsector daar zo spoedig mogelijk gebruik van kan maken en heeft hij hiervoor voldoende middelen gereserveerd?

Niet alleen de binnenvaartschippers maken zich zorgen over de gebrekkige faciliteiten die aan hen worden aangeboden, maar ook de vrachtwagenchauffeurs. Wij krijgen signalen van vrachtwagenchauffeurs dat zij geen parkeerplaats kunnen vinden, waardoor zij te lang moeten doorrijden of noodgedwongen op gevaarlijke plekken moeten overnachten, met alle gevolgen van dien. Is de minister bereid om samen met gemeenten en Rijkswaterstaat te onderzoeken waar er in ons land zwaar onvoldoende parkeergelegenheden voor vrachtwagens zijn en daar gericht in te grijpen?

Voorzitter. Tot slot op mijn onderdeel een positieve noot. Onlangs besloot deze Kamer eindelijk om de Westerscheldetunnel toch vervroegd tolvrij te maken. Daar is het in het MIRT-debat ook over gegaan. Dat is fantastisch nieuws voor de bewoners van Zeeland en zeker voor Zeeuws-Vlaanderen. De SP roept het kabinet dan ook met klem op om door te pakken nu deze kogel door de kerk is.

Voorzitter. Dan een aantal punten namens mevrouw Beckerman. Er is sprake van vervuiling van onze natuur en van onze leefomgeving. Er is sprake van schade aan de gezondheid van mensen en dieren door het lozen van gif in onze rivieren en door ziekmakende fabrieken, door ernstige gebreken, ook bij het toezicht hierop en bij de handhaving. Dit is een van de meest dringende, maar misschien ook wel een van de meest ondergeschoven problemen in ons land. Zo bestaat volgend jaar het verbod op de verkoop van asbestproducten al 30 jaar, maar zijn de asbestproblemen nog steeds niet de wereld uit. Een van de grootste bedrijven die nog steeds bijdragen aan het asbestprobleem, is bijvoorbeeld Tata Steel. Recent werd weer eens duidelijk dat bij dat bedrijf nog steeds een op de vijf werknemers

wordt blootgesteld aan deze gevaarlijke en kankerverwekkende stof. Hoe kan dit 30 jaar na het verbod op de verkoop en bijna 20 jaar na het algehele verbod op de toepassing daarvan, vraag ik aan de minister. Wat doet de regering hiertegen? Moet het bedrijf niet desnoods gesaneerd worden en van de grond af opnieuw opgebouwd worden? Is dat niet de enige garantie dat werknemers niet meer in aanraking hoeven te komen met asbest?

De sanering van asbestdaken gaat zó langzaam dat de gestelde doelen voor 2030 bij lange na niet worden gehaald. De staatssecretaris is over de reden daarvan in een eerdere brief in elk geval eerlijk geweest. Zij geeft aan dat een bedrag van 400 miljoen om alle asbestdaken te saneren, niet vrijgemaakt kan worden op de begroting. Dat is toch echt een probleem van het kabinet en ook van ons, maar dat financiële probleem moet toch op te lossen zijn? Mijn vraag aan de regering is wat zij in dezen voorstelt en wat de Kamer daarbij kan betekenen.

Voorzitter. In 2020 heeft mijn partij al eens voorgesteld om met een Europese zwarte lijst te komen om notoire milieu-criminelen beter te kunnen bestrijden, zodat die niet gewoon hun boeltje kunnen pakken en over de grenzen hun gevaarlijke praktijken voort kunnen zetten. Op die manier zouden ook nationale handhavingdiensten beter hun werk kunnen doen. Oud-minister Grapperhaus gaf aan dat hij dat idee van een zwarte lijst interessant vond, en hij zou dat in Europa bespreken bij de Europese Raad Justitie en Binnenlandse Zaken. Daar is het vervolgens verdwenen. Naar ons weten is het nooit op tafel gekomen. Hoe kijken deze minister en staatssecretaris tegen zo'n zwarte lijst aan, en zijn zij bereid om serieus de mogelijkheden te onderzoeken?

Dat was mijn laatste vraag. Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed, dank u wel. We gaan luisteren naar mevrouw Van Ginneken. O, er is nog een vraag van de heer Stoffer. Het woord is aan hem.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, voorzitter. Ik dacht: ik wacht even tot het eind, want misschien is vrachtwagens het onderwerp van mevrouw Beckerman. Maar dat bleek niet zo te zijn. Mooi dat de heer Alkaya aan het eind van zijn eigen onderdeel de Westerscheldetunnel nog even pakte. Daar hebben we ook mooi op samengewerkt, ook met mevrouw Van der Plas, die net even weg is, en overigens ook met mensen uit de coalitie, want anders hadden we het niet voor elkaar gekregen. Bij mij zit er wat dat betreft nog één klein graatje, en dat is die tol voor vrachtwagens. Ik ben natuurlijk heel dankbaar voor wat er nu al gebeurt. Maar mijn vraag voor de heer Alkaya is of hij het met mij eens is dat we het kabinet moeten vragen om toch nog eens heel goed te kijken om het echt in één keer helemaal goed te doen en die tol voor de vrachtwagens te schrappen bij de Westerscheldetunnel.

De heer Alkaya (SP):

Dat is niet mijn eerste prioriteit, als dat tot vertraging zou leiden. De heer Stoffer zegt: moet dat niet in één keer, laten we het in één keer goed doen. Dat is zijn vraag eigenlijk. Als dat tot vertraging zou leiden, dan zou dat niet mijn pri-

oriteit zijn. Als het in één keer kan, dan ben ik daar natuurlijk niet op tegen, ook omdat we al een vrachtwagenheffing hebben ingevoerd, de kilometerheffing voor vrachtwagens. In tegenstelling tot rekeningrijden heeft onze partij voor die vrachtwagenheffing gestemd, dus ik vind wel dat we een onderscheid kunnen en moeten maken tussen huishoudens enerzijds en bedrijven anderzijds. Dus als dat tot vertraging zou leiden, ben ik het daar niet mee eens. Maar als dat in één keer kan, dan heeft het wel mijn voorkeur, ja.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken.



Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Eerst een klein punt van orde. In de D66-inbreng zal ik beginnen en ook deels namens mijn collega Boucke spreken, en daarna zal collega Hagen het van mij overnemen. Zij spreekt over milieu en circulaire economie, en ik over mobiliteit en luchtvaart.

Voorzitter. Bij de begrotingsbehandeling vorig jaar werd het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat "hét ministerie van oplossingen" genoemd, maar dit jaar heeft Nederland vooral problemen: volle treinen, wachtrijen op de luchthavens en oponthoud door achterstallig onderhoud. Oplossingen voor deze problemen vragen creativiteit, en soms een andere manier van denken. Dat is dan ook de leidraad in mijn inbreng van vandaag. Ik zal het hebben over openbaar vervoer en fiets, deelmobiliteit en duurzame doelen.

Eerst de fiets. De fiets is al sinds jaar en dag dé mobiliteitsoplossing van Nederland. Goed voor de gezondheid, het milieu, de natuur en de verdeling van ruimte. Ik ben dan ook enorm tevreden over de grootschalige fietsinvesteringen van dit kabinet, en kijk uit naar de uitvoeringsagenda van zowel het kabinet als van de regio's. Maar wat D66 betreft verdient de fiets meer gezamenlijke investeringen, bijvoorbeeld als een snel fietspad files op nabijgelegen wegen kan helpen oplossen, of bijdraagt aan schone lucht of andere publieke doelen. Ook kan dan wat D66 betreft een rijksbijdrage aan de fietsinfrastructuur van gemeenten en provincies heel gepast zijn. Kunnen de bewindspersonen toezeggen concrete criteria te gaan ontwikkelen voor een rijksbijdrage aan decentrale fietsinfrastructuur wanneer deze bijdraagt aan zulke nationale publieke doelen?

Voorzitter. Dan ov en de trein. Het personeelstekort drukt stevig op deze belangrijke maatschappelijke voorziening, en de betaalbaarheid staat ook onder druk. Daar maak ik me grote zorgen over. Ik verwacht dat de staatssecretaris het komende jaar het onderste uit de kan haalt om verschralling tegen te gaan — ik moet eigenlijk zeggen: verdere verschralling — en met creatieve oplossingen blijft komen om slimmer met de inzet van de hardwerkende mensen in het ov om te gaan. Ook voor de betaalbaarheid heeft u wat mij betreft nog een lans te breken. Kan de staatssecretaris toezeggen te blijven knokken voor de betaalbaarheid en de instandhouding van het ov? En hoe kijkt ze naar de gestegen energieprijzen voor vervoersbedrijven, en kan ze daar ook een oplossing voor bieden?

Voorzitter. Het populaire en betaalbare 9 euroticket in Duitsland heeft een blijvende opvolger gekregen met het 49 euroticket. Dat is een oplossing die D66 voor de toekomst ook interessant vindt voor Nederland. Ik vraag daarom aan de staatssecretaris: kan zij toezeggen dat ze in beeld gaat brengen wat de noodzakelijke wijzigingen in wet- en regelgeving, financiering en praktische zaken zouden zijn voordat we dit in Nederland kunnen invoeren?

Naast betaalbaarheid is betrouwbaarheid van groot belang voor ...

De voorzitter:

Er is nog een vraag op dit punt van de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ook de VVD dacht dat het een goed idee zou zijn om de prijs van treinkaartjes te verlagen, zoals ze in Duitsland hebben gedaan, maar de staatssecretaris heeft vorige week een brief gestuurd over een onderzoek naar het effect van het verlagen van de prijs van treinkaartjes, of ov-kaarten in dit geval. Daaruit blijkt dat dat niet leidt tot een substantiële verplaatsing van automobilisten naar het ov, maar wel tot veel meer ov-gebruik en dus meer CO₂-uitstoot. Hoe kan ik uw vraag daaraan relateren?

De voorzitter:

Hoe kan ik de vraag van mevrouw Van Ginneken daaraan relateren?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Minhas kan dat als volgt doen. Ik heb het onderzoek ook gezien. Ik denk dat de discussie over de betaalbaarheid van het ov niet alleen gaat over de wens om een modal shift tot stand te brengen van auto's naar de trein. In dat opzicht heeft de heer Minhas gelijk. Ik heb het onderzoek gezien; dat effect is bij een op zichzelf staande prijsmaatregel nihil of beperkt. Maar je kunt de prijsmaatregel zien in de context van meerdere maatregelen. Daarnaast zijn prijsmaatregelen ook relevant om mensen voor wie het ov nu eigenlijk niet goed betaalbaar is, meer kansen te geven om zich te verplaatsen en dus meer kansen te geven om banen, scholen, voorzieningen, zorg, noem maar op te bereiken. Dus die prijsimpuls werkt daarvoor natuurlijk wel heel sterk.

De heer Minhas (VVD):

De VVD kan zich helemaal vinden in de ambitie om het ov aantrekkelijker te maken, maar hoor ik D66 nu eigenlijk zeggen dat het doel niet is om een modal shift teweeg te brengen, maar om gewoon veel meer ov-gebruik en dus meer CO₂-uitstoot te stimuleren?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het doel is om mensen kansen te geven op goede en betaalbare mobiliteit, zodat ze volledig kunnen meedoen in onze samenleving. We weten allemaal dat dat op dit moment niet zo is; dat weten we uit het PBL-rapport. De auto geeft nog steeds de beste bereikbaarheidsopties. Ik vind het belangrijk om een brede groep in onze samenleving

meer bereikbaarheidsopties te geven. Dat doe je onder andere door te investeren in het ov.

De heer **Madlener** (PVV):

Van de SP op links tot de PVV aan de rechterzijde hebben wij gepleit voor het verlagen van de btw op alle ov-kaartjes, van 9% naar 0%. Dat is de snelste en makkelijkste maatregel om het ov voor iedereen betaalbaarder te maken. Daar is links en rechts steun voor in de Kamer, maar in het midden, waar u zit, is daar geen steun voor.

De **voorzitter**:

Waar mevrouw Van Ginneken zit.

De heer **Madlener** (PVV):

Waar mevrouw Van Ginneken zit, inderdaad. Daar heeft u gelijk in, voorzitter. Dat is toch wel een beetje schrijnend, want ik hoor hier wel een heel pleidooi voor de betaalbaarheid. Kunnen wij op uw steun rekenen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik zit overigens niet in het midden, voorzitter, op dit moment sta ik hier. U heeft het over het afschaffen van de btw. Als u dat voorstelt, gaat de heer Minhas wellicht dezelfde interruptie doen als hij net bij mij deed. Maar een voorstel over het afschaffen van btw op ov-tickets vraagt ook om een forse dekking. Dat is een structurele investering. Het kabinet is bezig met een heel breed georiënteerd onderzoek naar btw-verlaging of afschaffing ervan op heel veel producten en diensten. Wat D66 betreft hoort het afschaffen van btw op ov zeker in dat onderzoek meegenomen te worden. Ik ben heel benieuwd hoe het kabinet de impact hiervan ziet, ook ten aanzien van de kosten. Als dat helder is, ben ik heel benieuwd naar de dekkingsvoorstellen die de heer Madlener daarvoor heeft.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat is toch een steun in de goede richting, zou ik zeggen. Dus ik hoop dat we samen met de SP en D66 een goede dekking kunnen vinden. Dan moet het lukken.

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

Wat de NS en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer betreft ben ik ook kritisch op het kabinet en op de staatssecretaris. Ik zit vaak op één lijn met D66. Maar ik moet ook wel eerlijk zijn, want het is te gek om het alleen deze staatssecretaris kwalijk te nemen. Zij moet het doen met een bepaald budget, en dat budget is natuurlijk samengesteld en bedacht door de coalitie, waar D66 onderdeel van is. Als de staatssecretaris aanklopt bij de minister van Financiën van D66, krijgt ze de ruimte niet. Dus ik vraag me af of u deze inbreng weleens voorstelt aan mevrouw Kaag, de minister van Financiën. Als we daar nou eens wat meer ruimte kunnen krijgen, kunnen we al die doelen die wij samen hebben, realiseren. Misschien lopen we daar wel meer vast dan bij het ministerie van IenW.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer De Hoop weet natuurlijk, net als iedereen, dat wij vaak zichtbaar samen optrekken om een impuls te geven aan het ov. We hebben dat ook het afgelopen jaar gedaan voor dat transitievangnet. De belangrijkste klacht die ik terughoorde van de vervoerders, betrof onder andere de hoogte van het bedrag. Ik ben heel blij dat de staatssecretaris door de gezamenlijke inzet van de heer De Hoop, mij en andere fracties in elk geval een vangnet heeft geboden. Maar ik hoorde van de vervoerders ook vooral dat het vangnet geen transitievangnet was, omdat het hen onvoldoende in staat stelde om te innoveren en te investeren in andere, efficiëntere vormen van vervoer. De staatssecretaris is daar wat mij betreft zelf verantwoordelijk voor. Daar heb ik haar in diverse debatten ook op aangesproken. Het is dus niet alleen een kwestie van meer geld, maar ook een kwestie van slimmer omgaan met dat geld.

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

Prima. Ik ben het er inhoudelijk ook wel mee eens. Maar eigenlijk vraag ik om een reflectie van mevrouw Van Ginneken en van D66: hebben ze terugkijkend eigenlijk wel genoeg middelen binnengehaald voor IenW en openbaar vervoer om hun doelen te bewerkstelligen? Ik denk namelijk dat dat niet zo is. Ik wil dus een reflectie op uw eigen rol hierin. Al die mooie ambities die ...

De **voorzitter**:

"Ik wil een reflectie van mevrouw Van Ginneken."

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

U heeft helemaal gelijk, voorzitter. Alle doelen die mevrouw Van Ginneken heeft, kunnen we heel moeilijk realiseren door het beperkte budget.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter, ik ben overigens ook benieuwd naar uw reflectie, waar de heer De Hoop om vroeg. Maar dat laat ik aan u.

Ik durf in het kader van reflectie best te zeggen dat ik chagrijn heb gevoeld omdat er niet meer mogelijk was, bijvoorbeeld in het transitievangnet. Ik heb me daar met dat chagrijn binnen mijn fractie over uitgesproken. We moeten ook reëel zijn dat dit kabinet voor enorm grote opgaven staat ten aanzien van energieprijzen en inflatie. Dan moeten er dus keuzes gemaakt worden. Als ik puur naar ov kijk, ben ik het met de heer De Hoop eens. Daar had best meer geld naartoe gemoeten. Maar het is natuurlijk een integrale weging. Mevrouw Kaag is geen onderdeel van onze fractie. We hebben een dualistisch systeem. Maar ik durf wel aan te geven dat ik daar chagrijn over heb gevoeld.

De **voorzitter**:

Dat willen we toch eigenlijk niet met z'n allen. Ik deel mee dat de heer De Hoop door zijn interrupties heen is. Het woord is aan de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Het amendement om de btw op het openbaar vervoer af te schaffen, had gewoon dekking. In het interruptiedebatje

van net met de PVV leek het erop alsof wij als oppositie geen dekking hadden aangegeven, maar het had gewoon dekking. De belastingvoordelen voor expats afschaffen, levert namelijk precies net zo veel op als dat het zou kosten om geen btw meer op openbaar vervoer in rekening te brengen. Waarom is mevrouw Van Ginneken dus niet gewoon eerlijk door te zeggen: wij hebben tegen dat voorstel gestemd, omdat wij die belastingvoordelen voor expats belangrijker vinden dan goedkoper openbaar vervoer? Dat is het eerlijke verhaal.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter, ik hoor geen vraag. O, hij heeft wel een vraag gesteld, excuus. Ik zou even terug moeten kijken naar de exacte formulering van de dekking voor het amendement. Ik heb dat op dit moment niet paraat. Ik denk dat het belangrijk is om een goede onderbouwing te hebben voor de inschatting van de benodigde kosten. Het gaat niet alleen over dekking, maar ook over de reële vraag wat dat precies kost. De vraag ligt bij de staatssecretaris om daar een goed antwoord op te geven. Ik denk dat dat echt de volgorde is. We moeten eerst precies helder krijgen wat dat langjarig zou gaan kosten en daarna kijken naar de dekking. Volgens mij moet het in die volgorde. Als we die volgorde bewandelen en de SP op basis van een goede onderbouwing van wat het gaat kosten een amendement indient, dan ga ik opnieuw naar de dekking kijken.

De voorzitter:

Heel goed.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter, ik vervolg. We hebben het net uitgebreid gehad over de betaalbaarheid. Daarnaast is ook de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer van groot belang. De heer Minhas noemde het al: wij dienen daarom samen een amendement in om het onstabiele spoorknooppunt in Meppel wat stabiel te maken. Samen met collega Van der Graaf dien ik amendementen in om met de Nedersaksenlijn de volgende stap te zetten in de bereikbaarheid van Noordoost-Nederland, en om meer te investeren in toegankelijkheid. Daar zal collega Van der Graaf straks inhoudelijk veel meer over gaan zeggen.

Voorzitter. Mijn volgende punt is auto's, meer specifiek deelauto's. Nederland telt op dit moment 8,8 miljoen personenauto's. Dat aantal groeit. Dat voedt de honger naar asfalt, gaat ten koste van natuur en legt ook een stevig beslag op onze publieke ruimte. Deze auto's staan gemiddeld 23 uur per etmaal stil. Dat kan efficiënter. Wat D66 betreft moeten we kijken naar een efficiënter gebruik van auto's. Deelt de staatssecretaris de ambitie van D66 dat het streven moet zijn in 2030 een einde te maken aan de groei van het aantal personenauto's in Nederland?

Een oplossing daarvoor is wat D66 betreft deelmobiliteit. Sinds een halfjaar ben ik zelf een autodeler. Eén deelauto zorgt voor dertien privéauto's minder én stimuleert het gebruik van het ov. Het is dus een oplossing voor onze schaarse ruimte en voor het klimaat. Een autodeler staat op jaarbasis gemiddeld ook nog eens 13% minder CO₂ uit dan een autobezitter. Daarom wil D66 in 2030 500.000 deelauto's in ons land. Deelt de staatssecretaris die ambitie?

Kan zij ook toezeggen regels in te stellen om alle nieuwe deelauto's per 2024 elektrisch te laten zijn? Kan zij toezeggen te onderzoeken hoe landelijke normen voor deelauto's, zowel deelauto's die gebonden zijn aan een vaste groep gebruikers als vrij toegankelijke deelauto's, kunnen worden gekoppeld aan nieuwbouwprojecten?

Voorzitter. Niet voor iedereen is deelmobiliteit even betaalbaar. Daarover heb ik ook enkele vragen. Kan de staatssecretaris toezeggen de deelauto te betrekken bij het onderzoek naar btw-verlaging? Ik refereerde net al aan dat onderzoek. Kan zij daarbij toezeggen te onderzoeken hoe mensen met een kleine portemonnee, bijvoorbeeld mensen met een stadspas, in aanmerking kunnen komen voor een gereduceerd tarief zodat ook zij af en toe van de deelauto gebruik kunnen maken? Kan de minister toezeggen te onderzoeken hoe deelmobiliteit in aanmerking zou kunnen komen voor een gereduceerd tarief in het wetsvoorstel Betalen naar gebruik? Ik dien samen met collega Van der Molen een amendement in voor pilots om deelmobiliteit toegankelijker te maken voor mensen met een kleine portemonnee. Dus dat gaat u nog van mij zien.

Ik heb het net gehad over het ov, de fiets en meer deelauto's. Dat zijn wat D66 betreft allemaal oplossingen die ook bijdragen aan mijn laatste blokje, duurzame doelen. Dit kabinet heeft zich vastgelijmd aan de doelstelling van 60% minder CO₂-uitstoot in 2030 op weg naar klimaatneutraliteit. De mobiliteitssector moet daarin fors bijdragen. Er is een gapend gat tussen vandaag en de doelstelling van 2030. De regeling CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit helpt, maar die is er nog steeds niet en die kan wat D66 betreft veel meer ambitie gebruiken. Een alternatieve implementatie is noodzakelijk, bijvoorbeeld via de Wet milieubeheer, nu de Omgevingswet opnieuw is uitgesteld. Is de staatssecretaris dat met mij eens en, zo ja, kan zij toezeggen zo snel mogelijk met een alternatieve implementatie te komen? Is zij bereid deze regeling ook van meer ambitie te voorzien, bijvoorbeeld met een doelstelling van 1,5 megaton reductie? Ik overweeg ook een motie op dat punt.

Ook de overheid zelf heeft werkgebonden mobiliteit en kan het goede voorbeeld geven, bijvoorbeeld bij de aanbesteding van vuilniswagens, dienstauto's en postbezorging. In de Regeling bevordering schone wegvoertuigen heeft Nederland de Europese ondergrens gehanteerd als doelstelling voor het percentage zero emissie van deze voertuigen in 2025. Kan de staatssecretaris aangeven of we op koers liggen voor de doelen voor 2025 en kan zij toezeggen de ambities te verhogen voor na 2025, ambitieuzer dan het minimumniveau dat Europa nu voorschrijft?

Voorzitter. Dan tot slot een kort blokje luchtvaart namens mijn collega Boucke. De burgerluchtvaart is op dit moment verantwoordelijk voor bijna 3% van de wereldwijde uitstoot van CO₂ en deze uitstoot groeit. D66 wil daarom strengere grenzen en doelstellingen voor CO₂-uitstoot, geluidsbelasting en luchtvervuiling. Mede om die reden kwam mijn partij in 2020 met het idee van een CO₂-plafond. De minister schreef in juni dat de effectenstudie daarvan vertraging oploopt door het krimpbesluit van Schiphol. Dit najaar zouden we er meer van horen. Dat is nu. Dus ik vraag de minister: hoe staat het met die effectenstudie, wanneer

neemt de minister een besluit over dat CO₂-plafond en kan hij toezeggen voor het einde van het jaar een concreet tijdspad te formuleren richting de wettelijke verankering? We hebben geen tijd te verliezen, want in 2030 moet de CO₂-uitstoot van Nederlandse vluchten drastisch omlaag en het CO₂-plafond is een garantie daarvoor.

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed. Een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Een historisch moment. De heer Paternotte, 4 april 2019: "Wij zeggen allemaal niet dat de luchtvaart moet krimpen. Dat zegt alleen de Partij voor de Dieren, de partij van de heer Van Raan. We hebben daar de vorige keer ook een debat over gehad." Toen kwam er prachtig nieuws op het congres van D66 op 19 november. Er is toen een motie aangenomen, waarin staat: 55% reductie ten opzichte van 1990. En laat dat nou precies overeenkomen met waar wij in 2019 ook al voor pleitten en waar D66 toen nog lang niet aan toe was. Die motie is aangenomen op het D66-congres. Dus mijn vraag is of dat zich ook vertaalt naar D66 in de Tweede Kamer.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dat is een hele generieke vraag en het generieke antwoord is ...

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil hem nog wel even verduidelijken.

De voorzitter:

Nee, nee, mevrouw Van Ginneken was al bezig met een antwoord. Dus we blijven naar haar luisteren.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Van Raan heeft als het goed is gezien dat het zich allang vertaalt in onze opstelling hier in de Kamer. Als het gaat over luchtvaart spreekt de heer Boucke zich uit tegen de impuls van groei en spreekt hij zich uit voor verduurzaming. Hij is erg blij met de krimp die wordt ingezet. Dus volgens mij zijn we allang aan het doen wat de heer Van Raan graag ziet.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, dat is het niet het geval. Het klopt inderdaad dat de heer Boucke allerlei beloftes en uitspraken doet. Hij doet eigenlijk een beetje zoals de VVD, die ineens het milieu wil gaan beschermen. Maar in de concreetheid zien we dat nog niet. Er ligt een hele concrete motie van het D66-congres: 55% reductie CO₂-uitstoot luchtvaart ten opzichte van 1990.

Dat komt neer op ongeveer 2,5 megaton in 2030. De Luchtvaartnota van dit kabinet gaat nog uit van 12 megaton. De vraag is dus heel simpel. De vertaling van die VVD-motie is helemaal niet generiek maar heel specifiek. Vinden we

dat terug in het D66-standpunt? Heel specifiek is mijn vraag: 2,5 megaton CO₂-uitstoot luchtvaart in 2030, ja of nee?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het korte antwoord is ja. Daarbij geef ik de volgende toelichting. Ik heb zojuist een inbreng gedaan waarin ik heb gevraagd naar de uitwerking van het CO₂-plafond, want dat is een instrument om hier invulling aan te kunnen geven. Het was overigens geen VVD-motie. Onze congressen vonden wel plaats in dezelfde stad, maar niet in dezelfde zaal. Volgens mij zijn we het dus volop aan het doen.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Mevrouw Van Ginneken heeft een amendement aangekondigd om deelmobiliteit en de deellauto te stimuleren en om daar meer pilots voor te doen, om vervoersarmoede te bestrijden. Dat steunt de ChristenUnie graag. Maar ik wil daarbij het volgende vragen aan mevrouw Van Ginneken. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft aangegeven dat vervoersarmoede zich met name in het landelijk gebied voordoet. Strekken de pilots van dit amendement zich ook uit tot het beschikbaar maken van deellauto's in het landelijk gebied?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Hierop kan ik ook een kort antwoord geven: ja, dat is wel wat ik in gedachten heb. Misschien kunnen we een vergelijking maken. Ik wil mensen met een kleine beurs in stedelijk gebied en mensen met een kleine beurs in landelijk gebied deze mogelijkheid bieden. Dan kunnen we ook zien wat voor verschillende effecten er zijn in die verschillende contexten. Dus wat mij betreft: ja.

De heer Koerhuis (VVD):

Mevrouw Van Ginneken begon over luchtvaart en het CO₂-plafond. Volgens mij moeten we nog kijken in hoeverre het CO₂-plafond bindend wordt. D66 is het natuurlijk met de VVD eens dat het niet de bedoeling is dat de luchtvaart en de banen die bij de luchtvaart horen net over de grens van Nederland gaan zitten. Dan moeten wij vanuit Nederland namelijk zelfs meer gaan rijden en meer CO₂ gaan uitstoten om te kunnen vliegen. Hierin moeten we dus Europese samenwerking gaan zoeken.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoorde geen antwoord van D66, voorzitter.

De voorzitter:

Het was ook geen vraag, maar het staat de geachte afgevaardigde vrij om daarop te reageren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Of om een vraag niet te beantwoorden.

De voorzitter:

Nee, het was geen vraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik kan daar heel kort op reflecteren. Europese samenwerking is ontzettend belangrijk bij duurzaamheid, ook in de context van mobiliteit. Het is voor D66 ook duidelijk dat de luchtvaart in ons kleine landje echt tot uitdagingen leidt. Europese samenwerking is een prima instrument om dat op te lossen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Europese samenwerking is prima; altijd goed. Maar we hebben het hier gewoon over een nationaal CO₂-plafond.

Daar heeft D66 zich net weer heel stevig over uitgesproken. Die congresmotie is eigenlijk doorvertaald naar een politieke inzet hier in Den Haag. Dan heb ik toch wel een vraag. Als je zegt dat je dat doel van die 55% CO₂-reductie in 2030 wil vastleggen in een nationaal CO₂-plafond, dan is er toch op geen enkele manier meer ruimte voor het openen van Lelystad Airport? Dus is dit niet ook het moment voor de minister om daar klare wijn over te schenken?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Lelystad Airport is op dit moment dicht en voldoet ook niet aan allerlei belangrijke eisen die we stellen ten aanzien van stikstof, lage aanvliegroutes et cetera. Daar heeft collega Boucke zich in het verleden ook scherp over uitgesproken. Die voorwaarden zijn echt een ondergrens. Het moet echt bedoeld zijn als een overloophavens. Dat is de term, geloof ik, maar dit is niet mijn vakgebied. Maar er lopen nu onderzoeken om te kijken hoe dat eventueel inpasbaar zou zijn. Dat is voor ons een moment om de voorstellen opnieuw langs de meetlat te leggen waarvan ik net een aantal streepjes heb genoemd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar is D66 het met mij eens dat een nationaal CO₂-plafond ook een streepje is dat we moeten zetten, dus dat Lelystad Airport sowieso daaronder zou moeten passen? Dan is het vrij evident dat daar geen CO₂-ruimte voor is. Is mevrouw Van Ginneken dat met mij eens?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het is inderdaad een afweging die je op landelijk niveau moet maken. In het onderzoek dat de minister aan het doen is over het CO₂-plafond ligt ook de vraag op welk niveau je dat plafond gaat vastklikken en hoe dat dan werkt voor individuele luchthavens. Je kunt een landelijk plafond afspreken. Je kunt het eventueel zelfs per luchthaven doen. Dat zijn allemaal variabelen die uiteindelijk meespelen in de beoordeling of dat plafond wat ons betreft het doel gaat dienen dat we ermee hebben.

De voorzitter:

Daarmee is ook GroenLinks door haar interrupties heen.

De heer Madlener (PVV):

We horen hier D66 weer op de trom roffelen als het gaat om het afpakken van onze welvaart. Er moet minder gevlogen worden. Nu schijnt dat D66-ministers zich helemaal suf vliegen met het regeringsvliegtuig over heel de wereld. Mijn vraag is wie er dan minder gaan vliegen. Wie zijn dat? Welke vakantiegangers moeten van D66 straks thuisblijven?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het is niet aan mij om dat te bepalen, want zoals de heer Madlener begrijpt, vind ik keuzevrijheid heel erg belangrijk. Dat betekent ook dat er fors geïnvesteerd wordt in alternatieven, zodat mensen ook een keuze hebben. Dat geldt natuurlijk niet als je letterlijk naar de andere kant van de wereld vliegt, zoals de heer Madlener in zijn vraag heeft opgesloten, want dan is de internationale trein geen optie. Op heel veel kortere afstanden waar ontzettend veel naar gevlogen wordt op dit moment, moet een goed alternatief zijn met de internationale trein. Daar werken we hard aan. Ik vind daarin bijvoorbeeld ook de heer Minhas en heel veel andere fracties in deze Kamer aan mijn zijde. Internationaal spoor is echt een belangrijk instrument om ervoor te zorgen dat mensen minder gaan vliegen, dat mensen de keuze maken te treinen in plaats van te vliegen naar bepaalde bestemmingen.

De heer Madlener (PVV):

Als alle D66'ers dat zouden doen, zou dat misschien wat schelen, maar dat gebeurt niet. Het gaat vaak via een prijs-prikkel, zoals D66 hier vaak noemt. Dat betekent dat de mensen met de kleinste beurs als eerste niet meer hun vakantie in het buitenland kunnen vieren. Je ziet nu ook dat Corendon zelfs naar Brussel gaat om de mensen daar op te laten stappen. Dus Nederlanders moeten nu eerst naar het buitenland of naar Duitse luchthavens om daar het vliegtuig te kunnen pakken. Het is toch waanzin dat we al die banen hier op het spel zetten en dat ongemak juist voor de mensen met de kleine beurs creëren, terwijl de D66'ers zelf lekker doorvliegen. Ik vind het echt niet kunnen. Ik vind het zo dom.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik verwijs graag naar het antwoord dat ik net aan de heer Koerhuis heb gegeven. Dit is een goed voorbeeld van een probleem waar je echt op Europees niveau, of in ieder geval multinationaal, naar moet kijken en dus ook afspraken over moet zien te maken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Voorzitter. Al vanaf 22 april van dit jaar staan we diep in het rood. Op die dag put Nederland de jaarlijkse grondstoffen uit. Alles wat we daarna gebruiken, kan de aarde niet zelf herstellen. Als onze begroting vanaf april zo diep in het rood zou staan, was de Kamer te klein, stonden de kranten er vol mee en werd beleid rigoureuus aangepast. Maar nee. De gevolgen zijn een teken aan de wand. Afgelopen jaren

verdween 76% van de insecten in Nederland. Wereldwijd stierf 69% van het aantal wilde dieren uit. 70% van de bodem in Europa is in slechte staat. Dat is de bodem waarin we ons voedsel kweken. Onze zomers zijn getekend door zoetwatertekorten en droogte met minder oogst en grote bosbranden tot gevolg, die immense hoeveelheden bomen in Europa verwoesten.

Voorzitter. In de huidige economie waarin we produceren, kort consumeren en afdanken, ligt de oorzaak. Onze lineaire economie, gericht op zo veel mogelijk produceren en consumeren, kent namelijk grote effecten op onze planeet. Niet alleen zorgt het voor opwarming en klimaatverandering, maar het tast ook de biodiversiteit aan, de verscheidenheid binnen onze ecosystemen. Het raakt tot in de basis van ons bestaan. Onze spullen hebben de grootste impact, vanwege de grondstoffen, de verpakking en het transport. Een gemiddeld huishouden bezit voor €22.000 aan spullen. De kwaliteit daarvan loopt hard terug, waardoor deze spullen steeds minder lang meegaan. Fietslampjes, schuursponsjes, een knoflookpers: hoe vaak sta jij in dat grote warenhuis weer met zo'n ding in je hand? Schroevendraaiers: hoeveel heeft een mens er nodig? Batterijen. Telefoonopladers waar draadjes van afbreken: ergerlijk. Dit zijn voorbeelden van spullen die we regelmatig opnieuw moeten aanschaffen. We geven 20% tot 30% van ons geld uit aan producten die zo gemaakt zijn dat ze snel kapotgaan, met als resultaat dat we nog meer spullen kopen. Het is niet houdbaar. Deze manier van produceren en consumeren vraagt meer grondstoffen en zorgt voor meer vervuiling en voor nog meer uitstoot. Het roer moet om.

Voorzitter. Het goede nieuws is dat de oplossing voorhanden is: een circulaire economie, waarin we producten maken die lang meegaan, die gerepareerd kunnen worden en die we aan het eind van hun leven uit elkaar halen. Grondstof voor grondstof. Het is een economie waarin mensen, niet winsten, centraal staan, en waarin leefbaar loon de standaard is. Een economie waarin we werken met de natuur of zelfs groeien los van de natuur. Een economie waarin we minder ruimte innemen, het gebruik van chemische middelen zo veel mogelijk terugdringen en gevolgen voor natuur, milieu en gezondheid verrekenen in prijzen van producten en diensten, waardoor goede producten betaalbaar zijn. Bovendien kent Nederland geweldige circulaire initiatieven, waarop we deze groene economie kunnen bouwen. De Klimaatwet en het recordbedrag van 35 miljard tegen klimaatverandering laten de betrokkenheid van het kabinet zien. De doelen voor circulair zijn helder: over zeven jaar gebruiken we de helft minder grondstoffen en in 2050 zijn we circulair. Het is tijd dat we deze ambities vastleggen in de wet. Graag een reflectie van de staatssecretaris hierop.

Voorzitter. Veel materiaal exporteren wij als afval naar het buitenland. We gooien goede grondstoffen letterlijk over de schutting of verbranden die in afvalverbrandingsovens. Een kortetermijnbenadering pur sang. We zijn af van het afval en ons straatje is schoon, maar de landen die ons afval ontvangen, lachen in hun vuistje. Ze importeren grondstoffen voor een habbekrats. Onze economie vergroent alleen radicaal als we als land grootschalig inzetten op circulaire initiatieven, in ruimtelijk beleid, energiebeleid en aanbestedingsbeleid. Graag een reflectie van de staatssecretaris hierop.

Voorzitter. Kansen volop, want Nederland kent circulaire pioniers, gericht op recycling, reparatie en hergebruik. Denk

aan garages, kringloopwinkels en bedrijven die zich focussen op het terugbrengen van het grondstoffenverbruik doordat ze van afvalstromen nieuwe grondstoffen maken. Het wordt tijd dat we deze koplopers actief gaan ondersteunen, dat we als overheid garant staan voor deze broodnodige innovatie. Is de staatssecretaris het met D66 eens dat er ruimte moet bestaan in het Klimaatfonds om circulaire koplopers te helpen? Zo ja, hoe gaat zij die koplopers dan helpen op te boksen tegen onze antieke economie?

Voorzitter. De manier van consumeren is jarenlang ten koste gegaan van ons milieu en daarmee ten koste van onze eigen gezondheid: we hebben grafietregens, pfas in ons drinkwater en een luchtkwaliteitsindex, die elke keer weer rood uitslaat, onder aan het weeroverzicht op onze telefoons. Dit is slechts het begin van een lange lijst van de effecten van een oude economie op onze volksgezondheid. De meest recente evaluatie van het Nederlandse milieubeleid door de Europese Commissie vindt er geen doekjes om: er moeten op korte termijn stappen gezet worden om de uitstoot van fijnstof, nitraat en ammoniak terug te dringen. Alleen zo borgen we onze gezondheid. Welke acties gaat de staatssecretaris op korte termijn ondernemen om de uitstoot van fijnstof, nitraat en ammoniak terug te dringen? Op welke manier sluit zij hiermee aan bij de collega's van LNV? In haar evaluatie van het Nederlandse milieubeleid constateert de Europese Commissie dat de Nederlandse milieufinanciering in de periode 2014-2020 0,87% van ons bruto binnenlands product bedroeg, terwijl onze milieudoelen een investeringsbehoefte hebben van 1% van het bbp. Kan de staatssecretaris toezeggen dat ze komt met een plan om samen met private investeerders toe te werken naar die investeringsbehoefte van 1%?

Voorzitter. We leven in een dichtbevolkt land, met heel veel bedrijvigheid. De kwaliteit van onze lucht, ons water en onze bodem beschermen we alleen met een uitstekend werkend stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving. In de laatste brief van de staatssecretaris lezen we dat de omgevingsdiensten tot 15 oktober hadden om een aanvraag in te dienen voor het extra budget dat dit kabinet heeft vrijgemaakt voor het VTH-stelsel. Hoe is dit verlopen? Welk totaalbedrag is er na een aanvraag ontvangen door de omgevingsdiensten? Kan de staatssecretaris al een beeld geven van de manier waarop deze extra middelen ons VTH-stelsel versterken?

Voorzitter. D66 wil strenger normeren en milieucriminelen harder aanpakken. Meerdere keren heb ik aandacht gevraagd voor het vooruitstrevende beleid van de provincie Zuid-Holland. Zij weert stoffen waarvan ze vermoedt dat ze schadelijk zijn voor het milieu en de natuur, uit voorzorg. Volgende maand staat de provincie Zuid-Holland tegenover Chemours voor de rechter. De rechter bepaalt dan of het voorzorgsbeleid van de provincie Zuid-Holland juridisch standhoudt. Als je als overheid opkomt voor de gezondheid van de omwonenden, dan daagt het bedrijf je voor de rechter. Mocht de rechter bepalen dat deze aanpak juridisch niet houdbaar is, is de staatssecretaris dan bereid om de wet en het Activiteitenbesluit milieubeheer hierop aan te passen?

Afrondend. Na normeren, strikt toezicht en stevig handhaven volgt wat D66 betreft een forse straf als milieucriminelen over de schreef gaan. Deze milieucriminelen verrijken zichzelf over de ruggen van onze gezondheid en ons milieu. Het kost onze samenleving 5,2 miljard per jaar. Ik heb eerder

een concreet voorstel gedaan om milieucriminelen harder aan te pakken. Het is natuurlijk geweldig dat de VVD deze motie nu steunt. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer het onderzoek naar de balans tussen overtreding en strafmaat start? Wanneer kan de staatssecretaris de Kamer hierover informeren?

Tot zover, voorzitter.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Mevrouw Hagen kennen we als een groot pleitbezorger voor een circulaire economie en ook voor de aanpak van de textielketen, waar heel veel onduurzame dingen in gebeuren. Vorige week heb ik aandacht gevraagd voor de pakketbezorgingsmarkt. We weten dat gratis retourneren een enorme trigger is voor mensen om meer te bestellen dan ze nodig hebben. We weten dat de helft van de retourpakketjes kleding bevat die voor een deel niet meer doorverkocht kan worden en zelfs vernietigd wordt. Dat is een vraagstuk waar mevrouw Hagen ook vaak aandacht voor vraagt. Is mevrouw Hagen bereid om met de ChristenUnie te kijken hoe we dat gratis retourneren kunnen aanpakken en de daaraan gekoppelde onnodige vervoersbewegingen kunnen terugdringen? DHL noemt die retourpakketjes overigens een hoofdpijndossier.

Mevrouw Hagen (D66):

Ja, het klopt inderdaad. Ik heb vrijdag mijn initiatiefnota gelanceerd. Dat was dus eigenlijk op Black Friday. Een van de voorstellen die ik in die nota doe, is dat wanneer je kleding bestelt er inzicht moet zijn in wat ermee gebeurt als je het retourneert. Dat gaat eigenlijk meer over de achterkant, dus over de vraag wat er gebeurt met de kleding zodra je het weer terugstuurt. Wordt het gedumpt, wordt het weer online gezet of komt het bij iemand anders terecht? Het voorstel van mevrouw Van der Graaf behelst met name het aan banden leggen van het verzenden. Collega Van Esch en ik waren laatst lid van een panel, waarbij de e-commerce en de thuiswaarborgwinkels aangaven: we moeten dit gezamenlijk doen; we moeten stoppen met gratis verzenden. Zij pakken het dus eigenlijk al op.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik hoor dat mevrouw Hagen veel verwacht van gedragsverandering, maar het onderzoek dat door het ministerie van IenW, ook met de thuiswinkelorganisatie, is gedaan, laat zien dat dat niet leidt tot effecten. Er is dus wel iets meer nodig. Ik hoor mevrouw Hagen spreken over gratis verzenden. Gratis verzenden en retourneren bestaat overigens niet. Ons plan gaat dus over meer dan dat. Ik vraag van mevrouw Hagen een open houding om hier toch naar te kijken. Als gedragsverandering echt niet mogelijk is en niet tot de noodzakelijke verandering leidt, is mevrouw Hagen dan toch bereid om te kijken naar wat we extra kunnen doen om hier echt verandering in te brengen?

Mevrouw Hagen (D66):

Sowieso ben ik echt helemaal wars van de misleiding die in de hele e-commerce maar eigenlijk bij alle aanschaffen bestaat. Als men het bijvoorbeeld heeft over gratis verzenden, wordt dat natuurlijk gewoon verdisconteerd in het bedrag. Hetzelfde geldt voor 2+1 gratis. Dat is natuurlijk ook gewoon verdisconteerd in de prijs voor die twee pro-

ducten. Dat soort misleiding wil ik dus tegengaan. Ik heb heel duidelijk begrepen dat e-commercebedrijven hier gewoon mee willen stoppen. Tegelijkertijd steekt u nu uw hand uit. Ik neem die graag aan. Laten we hier gezamenlijk in optrekken.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf steekt haar hand uit.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik ben blij dat D66 die wil aannemen, want ik zie dat zolang de concurrent gratis bestellen en gratis retourneren blijft aanbieden, andere bedrijven moeilijker in beweging komen. Dus laten we samenwerken. Dank u wel.

De voorzitter:

Prima. Dan de laatste interruptie van mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik wil nog een vraag stellen over het helaas nogal populaire onderwerp Tata Steel. Ik zeg "helaas", want wij hebben ook in de afgelopen weken weer gezien dat uit de nieuwe, recente cijfers van het RIVM blijkt dat er geen gezondheidswinst is geboekt voor de omwonenden van Tata Steel. Mevrouw Hagen heeft nog voor de zomer een motie ingediend waarin specifiek staat dat ook D66 wil dat er wél gezondheidswinst wordt bereikt. Is zij het met ons eens dat die aangenomen motie dus eigenlijk niet wordt uitgevoerd? Is de tijd wellicht rijp om dan maar gewoon opnieuw een motie in te dienen, waarin we wederom eisen dat die gezondheidswinst wél wordt gerealiseerd? Ik ben daarbij benieuwd of D66 bereid is om echt te kijken naar de sluiting van de meest vervuilende onderdelen.

Mevrouw Hagen (D66):

In deze interruptie zitten meerdere vragen van mevrouw Van Esch. Ik begin even met de motie. Ik vind het onnodig dat wij als Kamer nogmaals een motie moeten indienen. Het lijkt me dat die gewoon uitgevoerd moet worden. Ik heb me er bij de milieuwinst met betrekking tot Tata Steel op gericht dat als wij gaan werken aan groen staal, er dus iets tegenover staat. Ik heb de staatssecretaris er herhaaldelijk toe opgeroepen — en dat is nu ook een voorwaarde voor de subsidiëring — dat ervoor moet worden gezorgd dat die gezondheidswinst plaatsvindt. Als die niet plaatsvindt, dan zou die subsidiëring vanuit belastinggeld naar mijn mening ook niet mogen plaatsvinden.

De voorzitter:

Dan gaan we luisteren naar de heer De Hoop.

□

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter. De symboliek had niet treffender kunnen zijn: terwijl het net ingezworen kabinet zich opstelde voor de bordesfoto, stonden gedupeerde Groningers noodgedwongen urenlang opgesteld in een rij om kans te maken op een subsidie voor aardbevingsschade. De miljarden voor nieuwe

wegen en spoorverbindingen zijn alleen bedoeld voor stedelijke gebieden om nieuwe woningen te kunnen bouwen, en er wordt vrijwel niets gedaan aan de regionale bereikbaarheid of aan de recente bezuinigingen die regionale vervoerders moesten doorvoeren in ruil voor coronasteun. Het enige gebaar dat wel is gemaakt door dit kabinet, is de Lelylijn, een gereserveerd bedrag van 3 miljard. Afgemeten in kilometers spoor vanuit Lelystad wordt de eerste halte Heerenveen niet eens bereikt.

Investeren in Noord-Nederland blijft toch moeilijk. De consistentie en de vanzelfsprekendheid waarmee de regio over het hoofd wordt gezien, leidt tot een gevoel van verwaarlozing en uiteindelijk ook wantrouwen richting de politiek. Mensen haken af, omdat de overheid uit het dorp verdwijnt. Ik noem het gevoel van achteruitgang als de jeugd uit het dorp trekt. Bushaltes verdwijnen en winkels worden steeds leger. Denk aan het feit dat de medische zorg steeds verder van huis is en scholieren steeds verder moeten fietsen. Ik zie het ook in mijn eigen dorp, Wommels, van waaruit ik drie kwartier moest fietsen om mijn middelbare school te bereiken. Dat was op mijn leeftijd toen geen probleem, maar de twee bushaltes die er toen nog waren in het dorp, zijn recentelijk ook nog wegbezuinigd. We mogen niet langer accepteren dat dit verhaal in heel veel dorpen in ons land speelt. Het is prachtig om in een hechte gemeenschap buiten de drukke stad te wonen, maar er is wel aandacht nodig voor de problemen die daar spelen.

Met investeringen in publieke voorzieningen en goede trein- en busverbindingen worden voorzieningen bereikbaarder en kunnen krimpregio's veranderen in kansregio's. Maar dat vergt wel andere keuzes van het kabinet, waarbij de bereikbaarheid van publieke diensten als zorg, onderwijs en openbaar vervoer als een recht geldt, met een principieel minimumniveau om de leefbaarheid in dorpen te garanderen. Als efficiëntie een noodzakelijke voorwaarde is voor investeringen, wordt de negatieve spiraal van meer krimp en minder voorzieningen nooit doorbroken.

De bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland is veruit het slechtst met het openbaar vervoer. Dat bewijst ook het rapport dat we recentelijk hebben gezien van het PBL, Toegang voor iedereen. Wie niet autorijdt, is nog altijd stukken langer onderweg en dat komt doordat de overheid zich de afgelopen decennia niet heeft gericht op de toegang van mensen tot banen, voorzieningen en sociale contacten, maar op efficiëntie en het fileprobleem. Juist in landelijke gebieden is het dus belangrijk dat de bereikbaarheid op peil blijft. De versobering van lijnen wegens teruglopende reizigersaantallen heeft grote gevolgen voor mensen die wel het ov blijven gebruiken. Geen bus betekent voor hen simpelweg geen baan.

Het op peil houden van het ov is wat de Partij van de Arbeid betreft dan ook essentieel. Het openbaar vervoer biedt een oplossing voor tal van maatschappelijke uitdagingen. Het biedt een oplossing voor de klimaatcrisis, het zorgt ervoor dat meer mensen kunnen leven in schone lucht en ook de aanpak van de stikstofcrisis is erbij gebaat. De cruciale rol van het openbaar vervoer vraagt om een goed functionerend en betaalbaar ov-systeem. Samen met GroenLinks stel ik vandaag dan ook een aantal concrete acties voor aan het kabinet. De eerste is ook samen met de SP: bied een adequaat financieel vangnet voor het openbaar vervoer. Die 150 miljoen van de transitie is gewoon niet genoeg. Dat moet 500 miljoen zijn. Zorg ook voor betaalbaar openbaar

vervoer. Daarover heb ik een amendement ingediend met GroenLinks. Zorg voor een basisniveau aan bereikbaarheid, een principieel minimumniveau. En stimuleer ook andere vormen van duurzaam, gedeeld en betaalbaar openbaar vervoer.

De heer Minhas (VVD):

Ik wil de heer De Hoop vragen waarom hij ervoor kiest om Randstad en regio tegenover elkaar te zetten. Ik ben heel erg trots op wat het kabinet doet. Als we kijken wat de investeringen zijn, dan gaat bijna 1 miljard euro naar Oost-Nederland. Er gaat bijna 1,5 miljard naar Zuid-Nederland. Ik zie dat er 323 miljoen euro naar Noord-Nederland gaat en dankzij de coalitiepartners die ruimte hebben gezien in de begroting gaan we daar nog meer geld naartoe brengen om knelpunten op te lossen. Maar is de heer De Hoop het niet met de VVD eens dat het kabinet juist heel veel doet om ook de regio, regio Noord in dit geval, waar de heer De Hoop het over heeft, beter bereikbaar te maken, bijvoorbeeld door de Lelylijn? Als je die 3 miljard daar ook bovenop gooit, wordt er in de komende tien jaar al zo'n 6 miljard naar de regio's gebracht om ervoor te zorgen dat die regio's beter bereikbaar worden. Ik wil hem vragen waarom hij ervoor kiest om stad en platteland, of stad en regio, hier tegenover elkaar te zetten.

De heer De Hoop (PvdA):

Dat doe ik niet. Ik kies daar niet voor. Het is gewoon feitelijk zo dat waar het kabinet in de regio investeert, dat juist in de grotere plaatsen is en dat dat gekoppeld is aan woningbouw. Mijn zorg zit 'm met name in de dorpen. We zien door het hele land dat een op de drie buslijnen dreigt te verdwijnen. Ik vind dat het kabinet daarin fundamenteel verkeerde keuzes maakt en dat bijvoorbeeld de transitievergoeding de regionale vervoerders niet goed genoeg ondersteund heeft. Ik zie inderdaad ook dat het kabinet 3 miljard heeft gereserveerd voor de Lelylijn, maar we weten allemaal hoelang dit nog kan duren. We weten allemaal dat 3 miljard nog steeds niet is wat er nodig is. Afgelopen week liet de staatssecretaris zelfs vallen dat er 12 miljard nodig is. Volgens mij was dat eerder een foutje dan dat het bedrag is dat nodig is, maar dat betekent dat er nog heel veel extra nodig is. In de tussentijd zijn er wel investeringen nodig in Noord-Nederland. Ja, ik ben blij met het amendement dat de heer Minhas vandaag indient, maar dat komt vanuit de fracties in de Tweede Kamer. Dat komt niet vanuit het kabinet. Daar ben ik teleurgesteld in.

De heer Minhas (VVD):

Waar de heer De Hoop met name zorgen over heeft, is het bereikbaar houden van de dorpen. Maar is zijn oplossing dan dat we daar continu twee keer per uur een lege bus doorheen laten rijden? Ik ben benieuwd naar zijn slimmere oplossingen. Hoe zorgen we ervoor dat we daar vraaggestuurd ov kunnen inzetten? Hoe kunnen we daar slimme manieren van deelmobiliteit koppelen aan kleinere bussen die op oproep beschikbaar zijn? Dat hoor ik hem niet zeggen. Ik hoor hem wel zeggen dat hij zich er zorgen over maakt dat de dienstregeling daar wordt afgeschaald. Kiest hij ervoor om lege bussen heen en weer te laten rijden? Vindt hij dat duurzaam?

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

Een van de dingen die ik wel gezegd wil hebben, is dat juist de busritten die het minst rendabel zijn, de ritten zijn voor mensen die om zes uur 's ochtends naar de zorg gaan en voor de studenten die om acht uur 's avonds uit school komen en nog met de bus naar huis moeten. Dat zijn de ritten die geschrapt worden. Ik vind dat het hele rendementsdenken eruit moet, want juist voor degene die wel in die bus zit, is het een fundamentele rit naar het werk, naar de zorg of naar het onderwijs. Dat gezegd hebbende vind ik niet dat in elk dorp acht keer per dag de bus moet rijden. Als u had geluisterd, dan had u gehoord dat ik als punt vier heb gezegd: stimuleer ook andere vormen van duurzaam, gedeeld en betaalbaar openbaar vervoer. Daar zit die deelmobiliteit in. Maar ik vind wel dat we toe moeten werken naar een minimumeis aan bereikbaarheid door heel het land. Dat kan ook door via deelmobiliteit binnen vijftien minuten op een knooppunt te komen vanwaar je wel door kunt met het openbaar vervoer. Ik zoek dus juist naar oplossingen, maar daar hoort een minimumeis bij qua bereikbaarheid en daar hoort ook bij dat we afstappen van het rendementsdenken. Dat raakt namelijk juist de mensen die echt afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het was een beetje een lang antwoord, voorzitter, maar het was ook een uitgebreide vraag.

Voorzitter. Mensen die onmisbaar werk doen, krijgen vaak niet de waardering die ze verdienen. Deze mensen vormen de ruggengraat van onze samenleving. Dan heb ik het bijvoorbeeld over de schoonmakers, de trambestuurders, de beveiligers bij Schiphol of de taxichauffeurs van het leerlingenvervoer. Van het tekort aan influencers, flitshandelaren en tabakslobbyisten ligt niemand wakker, maar als de beveiligers van Schiphol of de NS-medewerkers taken, dan komt ons hele land tot stilstand. Toch worden de zorgen van deze onmisbaren vaak niet gehoord in Den Haag.

Op twee fundamentele onderdelen van onze infrastructuur zien we elke dag nog de consequenties van het onderwaarderen van het personeel: Schiphol en de NS. Wat de Partij van de Arbeid betreft is goed werkgeverschap een randvoorwaarde voor elke werkgever, maar al helemaal als de aandelen in publieke handen zijn. Dat maakt het extra pijnlijk dat we moeten constateren dat de chaos waarin Schiphol zich al maanden bevindt, is ontstaan door het uitbuiten van werknemers. Schiphol is jarenlang een notoir slechte werkgever geweest. Ook bij de NS werd het personeel niet goed genoeg betaald en moest het werken onder zware omstandigheden. Niet alleen kregen deze medewerkers niet genoeg waardering, maar ook werden ze helaas ziek bij beide bedrijven. Onmisbaar werk zullen we aantrekkelijker moeten maken dan de banen die we minder hard nodig hebben.

Maar meer nog dan een hoger loon staakt het personeel ook om gezien te worden door de politiek. Dat merkte ik ook in de gesprekken die ik met hen voerde. In Arnhem sprak ik met NS-medewerkers die naast de hoge werkdruk ook nog eens dagelijks te maken krijgen met intimidatie. Bij de stakingen van het streekvervoer sprak ik met Richard, al tientallen jaren buschauffeur in Venlo, die het plezier in zijn werk kwijt is. De ene dag is 's ochtends om 5.05 uur zijn eerste opstapmoment, de volgende dag is dat pas om 13.00 uur en is hij om 20.00 uur klaar. In de veel te korte pauzes die hij heeft, heeft hij ook nog amper tijd voor dat ene sigaretje dat hem door de dag helpt.

Voorzitter. Ik accepteer vandaag geen antwoorden van de bewindspersonen waarbij alle huidige problemen bij het personeelstekort worden neergelegd. Het Rijk draagt hierin ook een verantwoordelijkheid. Ik verwacht dat het kabinet die verantwoordelijkheid ook neemt. Kan de Partij van de Arbeid daarop rekenen? Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat de ellende bij Schiphol en ook bij de NS aan het einde van het jaar dan hopelijk toch een keer voorbij is? Op welke termijn kunnen we daadwerkelijk minder afhandelingsbedrijven op Schiphol verwachten? Worden de arbeidsomstandigheden van de Schipholmedewerkers inmiddels al wel goed gemonitord en gecontroleerd?

Voorzitter. De gestage uitholling van de maatschappelijke status van vakmensen moet verleden tijd zijn. Dat betekent dat het ook tijd is voor meer waardering voor het onderwijs dat ze daarop voorbereid. In de OCW-begroting heb ik afgelopen week dan ook niet zonder reden gepleit voor herwaardering van het mbo: praktisch onderwijs van wereldklasse. We hebben juist deze geschoolde vakmensen keihard nodig om ons land in beweging te houden.

Voorzitter, ten slotte. In een natuur met meer biodiversiteit en herstelde ecosystemen beschermen we ons beter tegen de gevolgen van klimaatverandering. Dat vraagt om grootschalige investeringen in een groene en schone leefomgeving. Gaat het kabinet eindelijk het tracébesluit bij Amelisweerd intrekken? De verbreding van de A27 en de A12 gaat ten koste van de natuur, vergroot de stikstofuitstoot en verslechtert de luchtkwaliteit. Gaat dit kabinet er nu eindelijk voor zorgen dat de vervuiler betaalt? Jaarlijks overlijden er duizenden mensen veel te vroeg door luchtvervuiling. Waar is nou het actieplan voor schone lucht en hoe worden de onacceptabele gezondheidsrisico's bij Tata Steel eindelijk weggenomen? Gaan we in ons land dan ook eindelijk het gebruik van privévliegtuigen aanpakken? Kan minister Harbers toezeggen dat we de doelen van de KRW gaan halen en dat water niet het nieuwe stikstof wordt?

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik ben benieuwd naar een reactie van de influencers op uw bijdrage.

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

Ja!

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas.

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

De heer De Hoop eindigde met de Kaderrichtlijn Water. Ik weet dat we daar allemaal mee begaan zijn. Maar Nederland verliest nou uiteindelijk zijn derogatie. We mogen dus niet meer wat meer stikstof op het land brengen via het uitrijden van de mest, even simpel gezegd, dan dat andere Europese landen ook is toegestaan.

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

Ja.

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

We spannen daarbij wel een beetje het paard achter de wagen. Uit een wetenschappelijk onderzoek van de Wageningen Universiteit is heel recent namelijk gebleken dat het uitrijden van runderdrijfmest op uitspoelingsgevoelig grasland, dus op bijvoorbeeld zand, veel minder uitspoeling geeft van nitraat dan het uitrijden van kunstmest. Het rare is dat boeren doordat we derogatie verliezen eigenlijk meer kunstmest moeten gebruiken. Voor het water gaat dat op die uitspoelingsgevoelige zandgronden helemaal niet helpen. Ik ben benieuwd of de PvdA, of de heer De Hoop, bereid is om samen met BBB te kijken of we de minister er niet toe kunnen bewegen om daar toch weer in Brussel aandacht voor te vragen. Het klinkt namelijk allemaal zo simpel: mest is slecht en zorgt voor vies water.

De **voorzitter**:

Ja.

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

En dat is overigens dus in dit geval niet zo. Maar kunstmest gaat gewoon veel grotere problemen opleveren.

De **voorzitter**:

Ja.

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

Daardoor krijgen we weer extra regels. Ik ben dus even benieuwd naar wat de heer De Hoop daarvan vindt.

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

Dat was een gedetailleerde toelichting. Het ging over derogatie en runderdrijfmest. Ik heb landbouw niet als portefeuille, maar als boerenzoon, als zoon van een melkveehouder, ken ik gelukkig de problemen die dit oplevert. Ik denk wel dat het goed is dat wij op scherp zijn gezet, want als er de afgelopen decennia op het gebied van klimaat- en landbouwbeleid nou één ding verkeerd is gegaan, is het dat we eigenlijk telkens trucjes hebben gezocht in innovatie en om ergens juridisch onderuit te komen. We zijn nu op een punt dat we tot een halt zijn geroepen door de rechtspraak en door Europa. Dit betekent dat wij ons ook moeten verhouden tot de realiteit. De realiteit is dat natuur niet een linkse geitenwollensokkenhobby is, maar iets fundamenteels waar wij ons toe moeten verhouden. Dat maakt dat ik er niet heel veel voor voel om weer naar hele leuke innovatieve ideeën te kijken, zonder dat we ons aan de normen houden. Ik ken dit specifieke onderzoek niet, maar ben altijd bereid om daarnaar te kijken. Maar dat maakt wel dat ik er wel angstig voor ben om weer trucjes te zoeken met elkaar.

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

Dit is niet een innovatie. Dit heeft helemaal niks met innovatie te maken. Dit heeft gewoon met een proef te maken. Het is een tweejarige proef van Wageningen Universiteit door Herman de Boer. Daarin is gekeken wat voor uitspoeling zorgt. Daaruit is dit gewoon gebleken. De wetenschap wordt hier natuurlijk altijd gehuldigd, en dat is ook helemaal prima. Hoewel, de wetenschap bestaat niet, maar dat terzijde. Maar nu is er dus een wetenschappelijk onderzoek

dat aantoont dat bij runderdrijfmest op uitspoelingsgevoelige gronden — dat is zand — de nitraatuitspoeling minder is. Ik vind het gewoon echt niet normaal dat wij ons daarbij neerleggen, terwijl we weten dat er bij de kunstmestgift gewoon meer nitraat in het water uitspoelt. Ik vind het zo krom dat we vast blijven hangen in dat "ja, maar weet je, dat moeten we doen en dat moet van Europa", terwijl we weten dat het slechter gaat worden.

De **voorzitter**:

Ja.

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

Omdat het slechter is geworden, zeggen ze: ja, die boeren zorgen allemaal voor dat vieze water en moeten nog verder aan de regels.

De **voorzitter**:

Helder.

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

Dus ik ga de heer De Hoop het onderzoek toesturen, in de hoop dat hij dat gaat bespreken met de heer Thijssen en met de vraag om daar echt serieus naar te kijken. Het gaat om het doel. Het gaat niet om regeltjes, maar het gaat uiteindelijk om het doel. Ik denk dat we allemaal hetzelfde doel willen.

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

Ja, dat ga ik doen.

De **voorzitter**:

En in tweede termijn komt u erop terug.

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

Ja hoor. Als u dat wil, voorzitter, doe ik dat.

De **voorzitter**:

Nee, u gaat over uw eigen inhoud. Dank voor uw bijdrage. Dan gaan we luisteren naar de heer Van der Molen van de fractie van het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ja, dit is de goede hoogte van het spreekgestoelte. De voorzitter heeft oog voor detail!

Voorzitter. Recent was ik in Helmond. Ik was op werkbezoek bij de verkeerscentrale voor het zuiden van ons land. Een van de gesprekken die ik daar had, ging over de keuze van Rijkswaterstaat om niet meer een lange tijd aan een weg te werken terwijl het verkeer er kan blijven rijden, maar om de hele weg op veel momenten dicht te gooien en dan alles in één keer aan te pakken. Dat is efficiënter en dat geeft voor een veel kortere tijd hinder.

Voorzitter. Voor de CDA-fractie voelt het momenteel wel eens alsof alles op slot zit, net zoals men daar bij Rijkswaterstaat naar kijkt. Wegenprojecten worden uitgesteld door een gebrek aan stikstofdeskundigen. De Maaslijn loopt drie jaar vertraging op vanwege een mislukte aanbesteding. Inflatie en schaarste van materialen maken infraprojecten duurder dan waar rekening mee is gehouden. De langste file hebben we dit jaar alweer gehad en na zich over land en reguliere bouw te hebben gebogen, buigt de Raad van State zich binnenkort ook over een infraproject, wat de nodige impact kan hebben op het antwoord op de vraag of wij nog infrastructuur kunnen aanleggen en hoe. Ik zou willen zeggen: in deze tijd moeten alle riemen vast worden gezet.

Voorzitter. De timing van al deze situaties is hoogst ongelukkig, want er ligt, gelukkig, ook een heel ander verhaal op tafel: dit kabinet investeert grootschalig in infrastructuur. Dat is weleens anders geweest. Eerder deze week bespraken wij de 7,5 miljard euro die geïnvesteerd zal worden in het openbaar vervoer, het wegennet en de infrastructuur voor de fiets. Dat bedrag komt bovenop investeringen in andere CDA-prioriteiten, zoals de verkeersveiligheid van N-wegen en de toekomstige aanleg van de Lelylijn en de 1,25 miljard euro voor het wegwerken van achterstallig onderhoud aan onze infrastructuur. Kortom, er ligt een heel stevige begroting voor ons.

De CDA-fractie heeft maandag aangegeven dat bij de verdeling van die financiële middelen onvoldoende naar het Noorden is gekeken. Ik heb aandacht gevraagd voor de knelpunten rond de Van Harinxmabrug bij Leeuwarden, het spooreplacement in diezelfde stad, het knelpunt Meppel-Zwolle en de toekomstplannen voor de Nedersaksenlijn. Ik heb met enkele collega's amendementen ingediend en andere collega's amendementen zien indienen om al deze knelpunten en kansen aan te pakken en daarvoor geld vrij te maken. Ik hoor dan ook heel graag de appreciatie van de bewindspersonen van deze heldere investering in het Noorden die door de Kamer wordt aangedragen.

Voorzitter. Vergeef me dat ik bij uitzondering eens voornamen gebruik. Waar de ene Mark in het kabinet als het op visie aankomt niet naar de oogarts durft, zou het CDA die andere Mark in het kabinet willen adviseren het advies van schoolarts Remkes ter harte te nemen. Bij de presentatie van zijn stikstofrapport deed Remkes de oproep om iets te doen aan de gevoelde afstand tussen Den Haag en de rest van het land. Onze infrastructuur gaat letterlijk over onze verbindingen met elkaar. Die verbindingen zijn veel meer dan een gevoel. Twee belangrijke perspectieven wil ik in dit verband graag noemen. Allereerst is dat de Atlas van Afgehaakt Nederland. Die schetst helder dat er bruggen gebouwd moeten worden tussen alle delen van ons land om iedereen uitzicht te laten houden op een gezamenlijke toekomst. Daar kwam onlangs het rapport Toegang voor iedereen? bij van het Planbureau voor de Leefomgeving. De belangrijkste conclusie uit dat rapport haal ik aan: op heel veel plekken, het grootste gedeelte van Nederland zelfs, blijven mensen aangewezen op de auto om voorzieningen als dokter, school en bibliotheek en werk en familie te bereiken. Op veel plekken, in de uiterste wijken van grote steden en op grote delen van het platteland, zijn zorg, school en werk te ver weg. Dat heeft grote consequenties. Wat dat betreft merkt het CDA drie dingen op.

Eén. Er dreigt een groter wordende kloof tussen eenieder die een auto kan betalen en degenen voor wie dat steeds moeilijker wordt. Dat vraagt om waakzaamheid bij het invoeren van betalen naar gebruik, want het risico daarvan is dat de enige manier om grote afstanden tot voorzieningen te overbruggen, nog een keer duurder wordt. Ziet de minister dit risico ook? En wat wil hij doen om daaraan tegemoet te komen?

Twee. Er zijn grote investeringen nodig in het openbaar vervoer buiten de grote steden. Alleen zo kan het openbaar vervoer daadwerkelijk een publieke voorziening zijn. Toch zien we een terugloop van het openbaar vervoer. Ik herinner het kabinet aan de motie-Geurts die ertoe opriep de verschralling van het openbaar vervoer in de regio tegen te gaan. Maar die zorgen zijn bij de CDA-fractie nog niet weggenomen. Ziet de staatssecretaris dit risico ook, en welke aanvullende stappen kan zij nemen om dit risico weg te nemen?

Drie. Ook investeringen in onze wegen blijven noodzakelijk. Dat is wellicht vloeken in de linkse kerk, maar velen blijven aangewezen op de auto. En de opvatting "minder, minder auto's" is kortzichtig, zeker als we straks op grote schaal elektrisch gaan rijden. Maar bovenal concludeert het CDA uit het rapport van het PBL dat we ons infrastructuurbeleid moeten gaan enten op voldoende bereikbaarheid voor iedereen. Nu hangt de vlag er zo bij: als je bent aangewezen op het openbaar vervoer, en ook nog eens in het landelijk gebied woont, dan ben je de sjaak, want je hebt met minder kans op een baan, bent minder snel in het ziekenhuis en langer onderweg naar school. Ik vraag de bewindspersonen om eens in te gaan op het voorstel van het PBL om het gewenste bereikbaarheidsniveau in Nederland te gaan normeren, en vanuit die normen te kijken naar toekomstige investeringen. En voorzitter, voordat er een interruptie komt, heb ik nog een laatste zin en een praktische vraag: waarom neemt het ministerie in het onderzoek Onderweg in Nederland wel de reisafstand tot onderwijs en werk mee, maar nog niet die tot zorg?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, het is een mooi pleidooi van de heer Van der Molen over de bereikbaarheid van voorzieningen. Dat is iets wat ook mij aan het hart gaat; daarom heb ik daarstraks ook iets ingebracht over deelmobiliteit bereikbaar maken voor iedereen. Mijn vraag gaat over de opmerking die de heer Van der Molen maakte over het perspectief dat iedereen uiteindelijk elektrisch gaat rijden. Een van de instrumenten daarvoor die ik in mijn inbreng heb genoemd, is de regeling werkgebonden personenmobiliteit, om meer ambitie te maken om die transitie naar meer elektrisch of zero-emissie vervoer voor elkaar te krijgen. Mijn vraag aan de heer Van der Molen is: betekent dat dan ook dat hij deze regeling, net als ik, wil bespoedigen en van meer ambitie wil voorzien?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik zou willen beginnen om wat mevrouw Van Ginneken, overigens met ondergetekende, heeft ingediend om die deelmobiliteit goedkoper te maken, aan te bevelen; het zou gek zijn als ik dat niet zou doen. Want dat zijn allemaal mooie systemen, die deelmobiliteit, maar als je de portemonnee niet hebt om daar gebruik van te maken, staat ook dat op afstand. Dus ik hoop dat de Kamer dat, ook met de

dekking die wij hebben gevonden, in de toekomst mogelijk maakt.

Nu het tweede punt van mevrouw Van Ginneken. Ik ben daar erg voor, als het punt dat mevrouw Van Ginneken maakte het volgende is. Je ziet ook bedrijven investeren in vervoersmiddelen voor hun personeel. Ik kan me herinneren dat mevrouw Van Ginneken ASML in Eindhoven heeft aangehaald, die daar plannen voor hebben omdat ze een enorme stroom aan personeelsleden hebben, terwijl men letterlijk in de file staat op de weg naast het bedrijfsgebouw. Tja, dat type openbaar vervoer — zo noem ik het maar even — hoeft niet altijd van de overheid te komen, maar kan ook van het bedrijfsleven komen. Dan ligt er ook een taak, en dat ben ik met mevrouw Van Ginneken eens, bij het kabinet of regionale overheden of lokale overheden om te kijken hoe die twee dingen op elkaar kunnen aansluiten.

De voorzitter:
U continueert.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter. In maart heeft de Kamer de motie-Koerhuis/Van der Molen/Graus aangenomen over de mogelijke rol van Schiphol in vliegveld Groningen Eelde. Recent heeft Schiphol een aandeel genomen in de Maastrichtse luchthaven. Deelt de minister de opvatting dat deelname aan vliegveld Eelde een goede stap zou zijn? Hoe blijft de minister betrokken bij die participatie door Schiphol? Rond de vliegvelden Eelde en Maastricht Aachen zijn er concrete infrastructurele knelpunten. Mijn collega Koerhuis sprak hier al over, en er is daarvoor ook een motie ingediend. Is de minister op grond daarvan bereid om te investeren?

Ik heb al aangegeven dat de krimp van Schiphol de vrachtvliegers eenzijdig hard kan raken. Een aparte slotpool voor vrachtvliegtuigen zou niet mogen van de Europese Commissie. Nu lijkt er wat de Europese Commissie betreft wel meer niet te mogen op Schiphol qua krimpplannen. Maar kan de minister, nu hij ook een uiterste poging lijkt te maken om Schiphol te laten krimpen, ook niet een uiterste poging doen voor een slotpool? En kan hij de Kamer bijpraten over de juridische stand van zaken rond de krimpplannen die hij heeft aangekondigd voor Schiphol?

En nu we het toch over Europa hebben, vraagt de CDA-fractie ook aandacht voor de eigendomsverhoudingen in onze belangrijkste havens. In een tijd waarin we keihard met de neus op de feiten worden gedrukt over onze afhankelijkheid van Russisch gas mogen we toch niet slaapwandelen naar een afhankelijkheid van China. Toen onlangs in Duitsland werd gesproken over de mogelijke verkoop van een belang in de Hamburgse haven aan het Chinese staatsbedrijf COSCO klonk ook in ons land verbazing. Tegelijkertijd voelt dat wat vreemd aan, want we staan er in Nederland niet per definitie beter voor. Er zijn weinig havens waar Chinese bedrijven zo'n grote controle kunnen opbouwen als in de haven van Rotterdam. Van de vijf diepzeecontainerterminals zijn er drie in handen van bedrijven uit China en Hongkong. Daarmee is ruim twee derde van de totale capaciteit in Rotterdam in Chinese handen. Dat geeft de Chinese overheid inzicht in alles wat ons land per container binnenkomt en verlaat. Door hun de controle te geven over zo'n cruciale plek in onze logis-

tieke keten, wordt spionage kinderspel. Dat is een zeer reëel risico, want de inlichtingendiensten waarschuwen daar nu al voor, deze week zelfs nog. Het CDA roept dan ook op tot een Europese havenstrategie, want 21 andere havens in Europa zijn al in zee gegaan met de Chinezen. We vragen aan de minister: hoe beschermen we onze Nederlandse havens? Is hij bereid om zich in te zetten voor een Europese havenstrategie?

Voorzitter. Over de binnenvaart zal ik binnenkort spreken in het commissiedebat Maritiem. En in het commissiedebat Spoor zal ik spreken over de overlast in het oosten met betrekking tot het goederenvervoer per spoor — dat is al genoemd — en over de infraheffingen die op dit moment een rol spelen in de betaalbaarheid van het spoor.

Voorzitter. Als laatste. Ons verkeer is meer dan mensen die van A naar B willen reizen; deelname aan het verkeer betekent om je heen kijken, samenleven in het verkeer en omzien naar elkaar terwijl je achter het stuur zit. We spreken over zes dagen in het commissiedebat Verkeersveiligheid over verkeersveiligheid en in het bijzonder over fietsveiligheid. Daar kunt u diverse concrete voorstellen van de CDA-fractie verwachten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Daar zien we naar uit. Dan mevrouw Bouchallikh van de fractie van het CDA. Excuus, van GroenLinks. Het gaat tegenwoordig zo snel; het is niet meer bij te houden.

□

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Laatst maakte ik iets leuks mee in de trein. Ik zat met een jong gezin in de coupé en dat mocht van de conducteur meekijken in de cabine. De twee jonge kinderen kwamen echt vol enthousiasme en waardering terug. Ik hoop dat we met die energie naar ons op en de medewerkers kunnen blijven kijken, want het openbaar vervoer is een fundament van onze samenleving. Het is een manier om mee te kunnen doen, naar werk, school of studie te gaan, vrienden of familie te bezoeken of naar het ziekenhuis te gaan. Maar dat niet alleen, het openbaar vervoer biedt ook een oplossing voor de talloze crises waar we als land voor staan, zoals de klimaatcrisis, de stikstofcrisis en de almaar groter wordende ongelijkheid.

Toch is in het afgelopen jaar gebleken dat het openbaar vervoer steeds meer wordt afgebroken. De coronacrisis heeft ervoor gezorgd dat de sector in een permanente crisistand zit. Het PBL heeft onlangs laten zien dat de vervoersongelijkheid alleen maar toeneemt. In heel Nederland is de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen veruit het laagst met het openbaar vervoer. Daar moeten we met z'n allen iets aan doen.

Voorzitter. Allereerst, het verhogen van de ticketprijzen voor het openbaar vervoer volgend jaar is niet acceptabel. Een verhoging van de ticketprijs met maximaal 7% is niet uit te leggen, al helemaal niet in tijden waarin mensen steeds moeilijker rond kunnen komen. Als we dat contrasteren met de keuze van het kabinet om wél 1,2 miljard euro te besteden aan het verlagen van accijnzen op benzine, vragen

we ons af waarom er niet méér voor het ov gebeurt. GroenLinks en de PvdA hebben daarom een amendement ingediend om te voorkomen dat de prijzen volgend jaar zullen stijgen.

Voorzitter. Er is nog geen adequaat financieel vangnet voor de ov-sector. Zij kampen nog steeds met de gevolgen van de coronacrisis en kunnen amper het hoofd boven water houden. Nog altijd is de dienstverlening in Nederland ver verwijderd van het niveau van voor de coronacrisis. Onze oproep is: zorg ervoor dat de sector weer ruimte krijgt om te ademen en om zich voor te bereiden op de groei die we met z'n allen voor ons zien. Hiervoor hebben wij een voorstel van de SP meeondertekend.

De stijgende energieprijzen raken ook het ov ontzettend hard. Alleen al voor het stads- en streekvervoer is de verwachting dat volgend jaar 180 miljoen euro extra nodig zal zijn voor de energiekosten. Voor veel sectoren worden er compensatieafspraken gemaakt maar voor het ov helaas niet, terwijl dat grote consequenties kan hebben en zelfs kan leiden tot nog meer afschaling. Gaat de staatssecretaris op korte termijn met ov-bedrijven in gesprek om de consequenties in kaart te brengen en om te praten over mogelijke compensatie?

Voorzitter. Dan deelmobiliteit en mobiliteitshubs. In gesprekken met lokale en provinciale bestuurders hoor ik veel over mooie initiatieven. Het is heel goed dat er flink geïnvesteerd gaat worden in mobiliteitshubs waar verschillende vormen van openbaar en deelsvervoer samenkomen, maar wij vinden dat er nog te weinig aandacht is voor de brede beschikbaarheid van deelsvervoer en de betaalbaarheid daarvan. Daarom zouden wij graag willen dat de regering gaat onderzoeken hoe het deelsvervoer breed toegankelijk kan worden gemaakt, zodat deze voorziening ook beschikbaar is voor bijvoorbeeld mensen met een laag inkomen, mensen met onregelmatige werktijden en mensen buiten de stad. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar?

Voorzitter. Dan de circulaire economie. De Sociaal-Economische Raad kwam onlangs met een helder rapport: de grondstoffentransitie loopt ernstig achter. GroenLinks vindt dat de transitie naar een 100% circulaire economie echt niet hard genoeg gaat. Zes jaar geleden is er een ambitie geformuleerd, maar nog steeds zijn we niet veel verder. Er komt een Nationaal Programma Circulaire Economie. Daar kijken we ontzettend naar uit, maar we maken ons ook zorgen. Want in een eerdere brief over het programma stond dat de uitwerking hiervan om scherpe keuzes vraagt, vanwege de druk op de financiële middelen. Tot 2026 is er maar 15 miljoen per jaar gereserveerd voor het programma. Wat zegt dat over het ambitieniveau dat we kunnen verwachten? Hoe gaat het klimaatdoel voor de circulaire economie hiermee gehaald worden? Kan de staatssecretaris garanderen dat met deze beperkte middelen het doel ook gehaald zal worden?

Voorzitter. Bij de presentatie van het rapport zei de heer Nijpels het pakkend: "Dit kabinet deelt een fooi uit aan de circulaire economie." Dat is ook zo, wat ons betreft. Erkent de staatssecretaris dat een forse intensivering van het budget nodig is voor het behalen van de doelstellingen? Anders hebben we namelijk doelstellingen waar we niet de beschikbare middelen voor vrijmaken. Is zij bereid om in kaart te brengen wat echt nodig is om dat wel voor elkaar te krijgen?

De Sociaal-Economische Raad zegt ook dat de grondstoffentransitie, net als de energietransitie, een prioriteit moet worden van het kabinet, met onder andere een coördinerend bewindspersoon, concrete doelen en een coherent instrumentenpakket. Hoe gaat de staatssecretaris deze aanbeveling meenemen in het Nationaal Programma Circulaire Economie? Zorgt zij er voldoende voor dat alle ministeries intensief betrokken zijn bij dit traject? Hoe neemt ze die regierol? In een commissiedebat heeft de staatssecretaris aangegeven dat ze hiermee aan de slag zou gaan. Ik krijg graag een update daarvan.

Voorzitter. Er is nog iets moois. Overal in het land zijn veel mooie initiatieven die hoop uitstralen, bijvoorbeeld de repaircafés. Ik was laatst op werkbezoek bij Pieter, iemand die zaken voor anderen repareert, die vertelde over hoe belangrijk dit werk is, niet alleen voor de circulaire economie en duurzaamheid, maar ook omdat spullen een tweede leven verdienen. Hij repareerde bijvoorbeeld de radio van een jongen met autisme, die absoluut geen andere radio wilde. Is het niet heel mooi dat wij via de repaircafés het leven van mensen iets leuker en beter kunnen maken, maar daarmee ook het klimaat en milieu? Deze repaircafés staan onder druk, omdat er geen geld meer is gereserveerd voor de professionele ondersteuning van vrijwilligers. Daarom dien ik samen met de ChristenUnie een amendement in om dit hopelijk te voorkomen.

Voorzitter. Tot slot heb ik nog een punt over toezicht en handhaving. Het versterken van de omgevingsdiensten gaat wat ons betreft veel te traag. Bijna twee jaar geleden was de commissie-Van Aartsen glashelder. De capaciteit bij de omgevingsdiensten moet simpelweg omhoog, maar op dit moment wordt die politieke keuze niet gemaakt. In plaats daarvan wordt slechts 18 miljoen structureel vrijgemaakt voor de versterking van de omgevingsdiensten. Dat staat echt niet in verhouding tot de schade van 4 miljard euro die in één jaar door milieucriminaliteit wordt veroorzaakt. Dat is natuurlijk een schijntje. Vandaar dat ik net mijn irritatie uitte bij de bijdrage van de VVD.

Voorzitter. Wanneer wij een motie indienen om in kaart te brengen wat het wel kost om de omgevingsdiensten te versterken, wordt deze ontraden door de coalitie. Ook een motie om milieucriminaliteit goed aan te pakken wordt ontraden, terwijl we met z'n allen vandaag hebben geconstateerd hoe belangrijk het is dat daar iets aan gebeurt. Ik wil toch nog een keer vragen om een toezegging van de staatssecretaris. Kan zij in kaart brengen wat de noodzakelijke schaalvergroting van de omgevingsdiensten behelst? Wat zijn de kosten daarvan en hoe kunnen die eventueel verdeeld worden?

Voorzitter, tot slot. We willen naar een land waarin iedereen mee kan doen, waarin duurzaam, betaalbaar en gedeeld vervoer de oplossing is voor ons allemaal, waarin we onze grondstoffen herbruiken, waarin we ook middelen hebben voor doelstellingen als het gaat om de circulaire economie en waarin we keihard optreden tegen milieucriminaliteit. Ik hoop dat we daar vandaag en morgen grote stappen in zetten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan luisteren naar mevrouw Kröger, eveneens van de fractie van GroenLinks. Terwijl zij hiernaartoe komt, zeg ik nog even iets over het spoorboekje. Een enkeling onder u zal wellicht honger hebben, maar ik kan niet eerder schorsen dan 13.45 uur à 14.00 uur. Dat heeft te maken met een tweeminutendeбат Transportraad en met een van de bewindspersonen, maar dat is een heel lang verhaal. Dat betekent wellicht dat ik de eerste termijn van de Kamer kan afmaken en dat we dan rond een uur of twee klaar zijn. En dan gaan we lunchen, tenzij een van de bewindspersonen van zijn of haar stokje valt. Dan kan ik een gevulde koek laten halen. Die breng ik dan wel in rekening bij u. Dat is een beetje het spoorboekje. Als ik alle spreektijden uit de eerste termijn optel en u niet interrumpeert, kunt u lunchen om 14.00 uur. Dat is een kleine hint. Dan gaan we nu luisteren naar mevrouw Kröger.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Hongerig en wel, voorzitter. Afgelopen maandag hadden we het MIRT. Daar ben ik uitgebreid ingegaan op infrastructuur. Vandaag richt ik me meer op luchtvaart en klimaat. Schiphol gaat krimpen. De luchtvaart in Nederland past niet meer binnen de grenzen van de milieuregels, niet voor geluid, niet voor stikstof en niet voor CO₂. We moeten dus met elkaar heel goed bedenken welke luchtvaart we echt nodig hebben en welke luchtvaart we onze schaarse milieuruimte gunnen. De beste bereikbaarheid voor de minste impact is de uitdaging waarvoor we staan. De sector die het dan onmiddellijk gaat afleggen, zijn de privéjets. Per passagier is er sprake van zes keer meer CO₂-uitstoot dan de uitstoot van de gewone luchtreiziger. Het probleem wordt groter. In september van dit jaar hadden we al meer privévluchten dan in het piekjaar 2019. Daarbij zijn de meeste afstanden tussen de 250 kilometer en 500 kilometer. Dat zijn toch echt treinafstanden. Zelfs met de auto stoot je tien keer minder uit dan met een privéjet. Alleen al Shell vliegt 1.000 keer per jaar naar Londen. Onvoorstelbaar!

We moeten allemaal minder gaan uitstoten. Wie het meeste uitstoot, moet het meeste inleveren. Mijn vraag aan de minister is dus of hij bereid is te onderzoeken hoe we het gebruik van privéjets stevig kunnen terugdringen. Dat geldt voor Schiphol, maar ook voor de andere luchthavens. Om te beginnen zou ik willen vragen om vluchten binnen Nederland, dus het vliegen van de ene Nederlandse stad naar de andere, simpelweg te verbieden. Kan de minister ook onderzoeken hoe we kleine commerciële vluchten onder het slotregime kunnen laten vallen, zodat de regels die voor iedereen gelden ook voor hen gelden?

De heer Van der Molen (CDA):

Mevrouw Kröger stopte wel heel abrupt. Excuses dat ik haar onderbrak midden in de zin. Mevrouw Kröger weet dat wij als CDA ook kritisch zijn als het gaat om het afleggen van dit soort hele korte afstanden in eigen land per vliegtuig. Dat is misschien wel heel makkelijk, maar het belast het milieu behoorlijk. Als we vliegen binnen 750 km in Europa willen ontmoedigen, waarom dan niet in eigen land? Maar ik leg mevrouw Kröger ook even voor dat we juist als het gaat om kleine, elektrisch aangedreven vliegtuigen de snelste ontwikkelingen zien. Het eerste elektrische vliegtuig dat gaat vliegen, zal geschikt zijn voor een klein aantal

mensen. Vindt u dan nog steeds dat er een verbod zou moeten gaan gelden?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit is aan de ene kant een flinke als-danvraag, want ik zie die elektrische vliegtuigjes echt nog niet vliegen. Ik zie nu wel een hele sterke groei van het aantal fossiele privéjets, ook binnen Nederland. Ik hoor de heer Van der Molen zeggen dat het heel handig is. Ik kan mij niet zo goed voorstellen waarom het handig is om met een vliegtuig tussen twee binnenlandse bestemmingen te reizen.

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dus dan zou ik zeggen: zet die elektrische vliegtuigen dan in voor afstanden waar dat echt nodig is. En dat kan ik mij binnen Nederland eigenlijk niet voorstellen, maar laten we dat debat vooral hebben op het moment dat ze ook vliegen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik weet niet uit eigen ervaring of het heel handig is. Er zijn collega-Kamerleden die uit eigen ervaring wel weten hoe het is om een privéjet te nemen, maar voor mij geldt dat niet. Ik kan mij voorstellen dat het handig als je snel van A naar B moet, maar dat wil nog niet zeggen dat het niet passend is. Met die kleine elektrische vliegtuigen wordt nu overigens al gevlogen. Het staat inderdaad in de kinderschoenen, maar we zouden naar een situatie kunnen gaan waar je zonder al te veel belasting van het milieu, korte afstanden zou kunnen vliegen. Als mevrouw Kröger wil nadenken over een verbod of een ontmoediging van dit soort kortereafstandsvluchten, is mijn vraag aan haar of zij dan een uitzondering wil maken voor vliegtuigen die niet zo vervuilend zijn als de kleine privéjets die we nu kennen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook elektrisch vliegen heeft milieu-impact, zowel qua geluid als qua gebruik van elektriciteit en schaarse metalen. Dus ik denk dat we ook daarbij heel zuinig moeten zijn met wat we inzetten. Het vliegen binnen Nederland, een klein land, waar we hopelijk met de inzet van een heleboel Kamerleden hier het ov ook nog eens flink opplussen, zou dan niet mijn voorkeur genieten. Maar ik kan met de heer Van der Molen meegaan dat ik nu de minister oproep voor een verbod van binnenlandse fossiele privéjets.

De heer Madlener (PVV):

Dit is het begin van een hellend vlak, want de vraag is waar dit gaat eindigen. Het is natuurlijk makkelijk om je pijlen nu te richten op privéjets. Er zijn niet zo veel privéjeteigenaren in deze Kamer of die wellicht stemmen op GroenLinks. Het is natuurlijk een heel selectieve verontwaardiging, want mensen die heel veel geld hebben, wonen in een groot huis, rijden in een dure auto en gaan misschien ook ver op vakantie. Dat doen ook heel veel GroenLinkers die geld hebben. Die zijn er ook en die gaan ook op vakantie naar bijvoorbeeld Zuid-Afrika om daar wat wild te spotten. Gaat mevrouw Kröger dat dan ook allemaal verbieden? En wat

vindt GroenLinks van die massa-immigratie? Want al die mensen die naar Nederland komen, gaan ook allemaal CO₂ uitstoten. Dat is toch ook niet goed voor het klimaat?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er is geen vraag van de PVV zonder een link naar migratie; dat is dan wel weer classic. We hebben het nu over vluchten binnen Nederland. Ik ben persoonlijk verbaasd dat die vluchten niet allang verboden zijn. Ik snap werkelijk waar niet waarom wij zouden vliegen binnen Nederland. Er moet een heleboel meer gebeuren aan de luchtvaart. Dat ben ik helemaal met de PVV eens. We moeten kijken naar een eerlijk stelsel. We moeten zorgen dat we vervuiling bepalen. We moeten zorgen dat het past binnen de grenzen van Schiphol. Maar het vliegen binnen Nederland en dan ook nog middels privéjets, wat voor zo'n klein groepje mensen toegankelijk is: ik neem toch aan dat we daar met z'n allen de absurditeit van inzien.

De heer Madlener (PVV):

Ik zie wel de absurditeit van die al jarenlange massa-immigratie, die tot zulke grote problemen leidt en tot een afname van de welvaart van Nederlanders. Daar zie ik de absurditeit van in. Er zijn inderdaad mensen die als hobby hebben om met een vliegtuigje te vliegen. Daar kun je iets van vinden. Dat kun je verbieden. Je kunt zeggen dat ze dat niet moeten doen. Maar als je daarmee begint, waar houdt het dan op? Dat is mijn vraag. Want is een vakantie naar Zuid-Afrika van een GroenLinkser die zegt dat hij wil dat zijn vijf kinderen allemaal eens een leeuw in het echt zien, dan wel goed? Of gaat u dat dan ook verbieden? Ik vraag me dus af: waar houdt het op?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat het belangrijk is dat we er in ons luchtvaartbeleid voor zorgen dat we binnen de grenzen van klimaat, stikstof en veiligheid komen. Daardoor moeten we keuzes maken. Wij hebben ons er als fractie ook heel stevig voor ingezet om kortereafstandsvluchten te ontmoedigen. Daarvoor moet je investeren in het internationale spoor. Dat zijn dus allemaal keuzes die je kunt maken. Natuurlijk moet het ook op een eerlijke manier gebeuren. Maar deze discussie gaat over privéjets, waarbij je ziet dat het aantal vluchten groeit en dat die disproportioneel veel milieuruimte innemen. Ik zou denken dat een partij die ervoor opkomt dat vakantievluchten voor mensen bereikbaar moeten zijn, niet wil dat die schaarse milieuruimte naar privéjets gaat. Ik had dus eigenlijk juist verwacht dat ik de PVV aan mijn zijde zou vinden op dit punt.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor GroenLinks hier zeggen dat elektrisch vliegen veel materiaal kost en veel geluid geeft. Dat vraag ik mij dus af. Stel, je gaat met de trein en de bus van Maastricht Aachen naar Eelde. GroenLinks is immers een groot voorstander van meer treinen en bussen. Voor die bussen moet asfalt worden aangelegd. Voor die treinen moet spoor worden aangelegd. Het gaat bij beide om honderden kilometers. Bussen en treinen moeten daar dan overheen rijden. Dat levert geluid op en zelfs fijnstof. Vergelijk dat als GroenLinks eens met een elektrisch vliegtuig. Daar heb je 2,5 kilometer start- en landingsbaan in Maastricht Aachen voor nodig en

2,5 kilometer start- en landingsbaan in Eelde. Als GroenLinks dat nou eens met elkaar vergelijkt, wat kost dan meer materiaal? Wat levert meer fijnstof en geluid op?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zoals de heer Koerhuis als woordvoerder op dit onderwerp wellicht weet, is er al een snelweg en ligt er al een spoorbaan. Ik snap dit punt dus niet helemaal. Hij doet alsof we in Nederland vanaf nul zouden gaan beginnen. Hij doet alsof we eerst een weg en een spoorbaan moeten gaan aanleggen. Hij doet alsof we daarom echt moeten gaan vliegen op binnenlandse vluchten. Ik heb het net ook richting het CDA aangegeven, maar ik denk dat het nu oppor-tuun is ... We zien een hele stevige groei van fossiele privévluchten op Schiphol en andere luchthavens. Ik denk dat het echt zonde is om op die manier om te gaan met onze schaarse milieuruimte. De VVD erkent die schaarse milieuruimte ook. Laten we de minister dus vragen om daar stappen in te zetten.

De voorzitter:

Helder.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nogmaals, ik kan me eigenlijk niet voorstellen dat we het hier niet met elkaar over eens zouden kunnen worden.

De voorzitter:

U continueert.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank, voorzitter.

Dan de legalisatie van vluchten op Schiphol. Met 440.000 vluchten hoopt de minister — hoopt, zeg ik erbij — dat de luchthaven past binnen de geluidsgrenzen. Het is nog volstrekt onduidelijk of dat ook daadwerkelijk geval is. Het stikstofprobleem moet Schiphol zelf oplossen, aldus deze minister. Toch staat er een klein regeltje in de begroting dat Schiphol miljoenen cadeau krijgt, door een team van juristen en stikstofspecialisten bij elkaar te brengen op het ministerie van lenW. Ik heb enkele hele specifieke vragen. Op welke manier helpen die juristen van lenW Schiphol met het voorbereiden van de natuurvergunning? Hoeveel fte's zijn daarmee bezig? Om hoeveel geld op de begroting gaat dit? Ik zou hier heel graag een amendement over indienen, want ik vind dat we dat geld echt beter kunnen gebruiken, bijvoorbeeld voor het versneld uitrollen van een geluidsmeeetnet voor de omwonenden van Schiphol.

Dan een vraag over het CO₂-plafond. Die is ook gesteld door mijn collega van D66. Wanneer zien we daar concrete resultaten van? Gaan we de 1,5 graad echt borgen? Wanneer is het kabinet concreet van plan het CO₂-plafond in te voeren?

Voorzitter. De laatste vraag over luchtvaart gaat over Lelystad Airport. Het is overduidelijk dat een spoedige opening van tafel is. Ondertussen zien we tal van maatregelen om er echt voor te zorgen dat we de impact van de luchtvaart

terugdringen. Dit is het moment om klare wijn te schenken, een knoop door te hakken en definitief dat besluit te vernietigen.

Dan ...

De voorzitter:

Er is een vraag, maar maakt u het even af.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ging wel naar een heel ander onderwerp.

De voorzitter:

Dan is er alsnog eerst een vraag van mevrouw Van der Plas. Kort en puntig graag.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De luchtvaart. Ik ben er ook voor om te kijken hoe we dat allemaal wat minder kunnen doen. We moeten vooral kijken naar de consument: moet dat allemaal? Nu is mevrouw Kröger samen met vijf, zes andere Kamerleden plus iemand uit het kabinet — ik weet niet wie er allemaal nog meer mee zijn gegaan — nog niet zo lang geleden naar Sharm el-Sheikh gevlogen om daar in airco draaiende hotels te verblijven en vervolgens te praten over het klimaat. Ik vraag mij echt serieus af of wij dat als Kamerleden moeten doen, zeker met zo'n grote groep, want iedereen uit de commissie kon zich aanmelden. Ik wil mevrouw Kröger vragen welke toegevoegde waarde dat voor haar heeft gehad. Was het echt nodig om daarnaartoe te gaan?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de eerste plaats kon niet iedereen zich aanmelden, maar was de delegatie van een bepaald formaat. Als een heleboel mensen zich hadden aangemeld, hadden we keuzes gemaakt. In de tweede plaats was het voor mij persoonlijk voor het eerst in jaren dat ik heb gevlogen. Ik heb heel bewust die afweging gemaakt, omdat ik vond dat het voor deze klimaatop van heel groot belang is dat juist ook Kamerleden daar aanwezig zijn. Ik ben daar een aantal dagen geweest. Eén dag was met allerlei Kamerleden vanuit de hele wereld bij de Interparlementaire Unie, waarbij het juist gaat om de controlerende rol die parlementen spelen. We zien allemaal dat onze regeringsleiders naar zo'n klimaatop gaan en daar hele grote woorden spreken, de "blablabla". Om te zorgen dat dat "actie, actie, actie" wordt, is het juist zo ongelofelijk belangrijk dat volksvertegenwoordigers daar ook zijn, dat proces volgen, de boel scherp houden, maar daar ook na afloop heel erg de druk op houden. Persoonlijk vind ik het wel van meerwaarde dat ook een volksvertegenwoordiging onderdeel uitmaakt van een klimaatop. Zo zijn er ook delegaties naar toppen gegaan over allerlei andere onderwerpen. Ik denk dat dat onderdeel is van ons werk.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Het gaat mij er met name om dat er vijf of zes Kamerleden zijn gegaan en dan ook nog van partijen die hier zeggen: dat vliegen is helemaal verschrikkelijk; dat is helemaal niks. Mijn vraag gaat concreet over de toegevoegde waarde voor

zo veel Kamerleden. Ik ben van plan om in de Commissie voor de Werkwijze aan de orde te stellen of wij dat de volgende keer op deze manier moeten doen. Volgend jaar is COP28, de klimaatop, in de Verenigde Arabische Emiraten. Dan gaan we weer met 40.000 man daarnaartoe vliegen. Dan gaan we weer in dure hotels zitten die de airco aan hebben staan, wat niet duurzaam is. Ik vraag me af of mevrouw Kröger het zelf dan niet een beetje ongemakkelijk vindt om juist naar deze klimaatop te gaan. Je kan ook kiezen om te gaan als die een keer in Berlijn is. Dan kun je er lekker met de trein naartoe. Vindt mevrouw Kröger dat zelf niet een beetje ongemakkelijk? Steunt zij eventueel een verzoek, misschien van mij in de Commissie voor de Werkwijze, om dit aan de orde te stellen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb net volgens mij heel duidelijk gezegd dat dit voor mij persoonlijk de eerste vlucht in jaren was die ik nam. Het was voor mij een hele bewuste afweging, omdat ik het belangrijk vond om bij deze klimaatop te zijn. We hebben heel kort de tijd om hele grote stappen te zetten op het gebied van klimaat. We zien dat daar internationaal ongelofelijk veel voor moet gebeuren. Wat mij betreft zit dat juist in de samenwerking tussen landen om het verschil te maken. De rol van volksvertegenwoordiging speelt daar ook bij.

Ik zou nog een ander punt willen maken in reactie op mevrouw Van der Plas. Er wordt gezegd "partijen die vliegen allemaal maar onzin vinden", of wat mevrouw Van der Plas dan ook precies zei. Ik denk dat er niemand hier in deze Kamer zegt dat Schiphol per direct dicht moet en dat al die vliegtuigen aan de grond moeten blijven staan. Dat is gewoon onzin. Er zijn wel een heleboel partijen die zeggen dat we zuinig en zorgvuldig moeten omgaan met de schaarse ruimte. Het is schaarse ruimte en daar moeten we keuzes in maken. Kies dan bijvoorbeeld niet voor heel veel overstappers. Kies niet voor heel veel korteafstandsvluchten. Wees daar slim op. Ik vraag het kabinet naar die afweging, naar hoe je dat proces zo kunt inregelen. Ik hoop dat ik daarvoor steun krijg van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik blijf me dat toch afvragen. Mevrouw Kröger of elk ander Kamerlid van die delegatie — we zijn daar met een hele delegatie naartoe gegaan, wat ik echt totale nonsens vind — zou ook kunnen zeggen: "Naar deze klimaatop in Sharm el-Sheikh ga ik niet; dat is echt onzin. De Verenigde Arabische Emiraten zijn echt veel te ver. Ik kies voor een klimaatop die dichterbij huis is, waar ik met de trein of de elektrische auto naartoe kan." Dat is ook een keuze. Ik vind dat het wel een beetje raar overkomt naar de Nederlandse samenleving, die met ik-weet-niet-wat-voor maatregelen geconfronteerd wordt om de opwarming van de aarde of de klimaatverandering tegen te gaan, in hoeverre dat dan ook gebeurt. Het is een beetje: do as I say, not as I do; doe hoe ik het zeg, maar doe niet wat ik doe. Zo komt het op mij een beetje over.

De voorzitter:

Kort, kort, kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Niemand zegt dat je niet meer kan vliegen. We zeggen alleen: je moet zuinig en zorgvuldig omgaan met die ruimte. Dat geldt voor een individu — dat zijn de keuzes die ik als persoon maak — en dat geldt voor hoe we met zijn allen omgaan met de schaarse ruimte op Schiphol. Mevrouw Van der Plas, zo'n klimaattop is eens per jaar. Ze zijn op verschillende locaties en soms zijn ze op een locatie die voor mij met de trein bereikbaar is en soms is dat niet het geval. Voor deze klimaattop, gegeven wat er op de agenda stond, heb ik die afweging gemaakt.

De **voorzitter**:

De laatste interruptie van de VVD, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik sla dit debat gade en het verbaasde mij inderdaad ook hogelijk dat GroenLinks naar Egypte was gevlogen. Ik ben het er natuurlijk helemaal mee eens dat mensen gewoon moeten kunnen vliegen. GroenLinks vindt dat niet, of een beetje, maar dan heb ik een vraag aan GroenLinks. Mevrouw Kröger is naar Egypte gevlogen. Dat is best ver. Dat is dan haar vlucht, eens in de twee à drie jaar. Hoe vaak mag de Nederlander vliegen van mevrouw Kröger? Zij kiest er zelf voor om eens in de twee à drie jaar best wel ver te vliegen. Mag de Nederlander van mevrouw Kröger dan bijvoorbeeld één keer per jaar vliegen naar een locatie die wat dichterbij is, bijvoorbeeld naar Spanje of Griekenland, op vakantie?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zoals de heer Koerhuis weet, is mijn partij niet voor een persoonlijk CO₂-budget. Dat is een beetje wat hij hier probeert te suggereren. Daar gaat het helemaal niet om. Dat is een individuele afweging. U zegt nu dat ik eens in de twee jaar vlieg. Het was wel flink wat langer geleden, kan ik de heer Koerhuis vertellen, maar dat is mijn afweging, als persoon. Wat wij hier doen als volksvertegenwoordigers is ons kabinet vragen om beleid dat voor iedereen geldt. Dat beleid moet erom gaan dat onze luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat blijft. Dus nee, ik heb geen advies aan de gemiddelde Nederlander. Dat is ook helemaal niet waar deze discussie over zou moeten gaan. Ik begrijp best dat de VVD dat wil en ik begrijp ook best dat de VVD het zo wil spinnen, alsof we al het klimaatbeleid moeten laten afhangen van individuele keuzes. Dat is wat mij betreft niet het geval. Wij vinden dat het kabinet moet zorgen voor een luchtvaart die binnen de grenzen van het klimaat blijft, door ervoor te zorgen dat we krimpen en dat het aantal vliegbelegingen krimpt.

Goed. Voorzitter. Ik ga door met de CO₂-prijzen waar het ministerie mee rekent. Daar hebben we het bij het MIRT ook al uitgebreid over gehad. Ik vind het zeer problematisch dat voor besluiten over Schiphol, of rekeningrijden overigens, nu gerekend wordt met CO₂-prijzen die op geen enkele manier in lijn zijn met het Klimaatakkoord. We laten alle grote beslissingen en investeringen mede afhangen van berekeningen terwijl we nu eigenlijk al weten dat die berekeningen fout zijn. Dat zijn namelijk die WLO-scenario's en die zijn niet in lijn met Parijs. Is de minister bereid om in de actualisatie van het Handboek Milieuprijzen te zorgen

dat ook de CO₂-prijzen worden geactualiseerd? Ik begrijp van de minister van Economische Zaken dat er nu in ieder geval al gebruik kan worden gemaakt van de prijzen die horen bij het 2 gradenscenario. Is dat inderdaad gebeurd bij besluitvorming over Schiphol en de havens? Voor welke besluitvorming is dit werkelijk gedaan?

Voorzitter. We zitten in een energiecrisis. Daar hebben we het al in veel debatten over gehad. We moeten echt minder gas, kolen en olie gebruiken. Het Energieagentschap heeft daar een aantal stevige waarschuwingen over afgegeven. Daarover is een motie van mijn hand aangenomen, die vraagt om concrete maatregelen om olie te besparen. Die motie is in juni aangenomen. Inmiddels stoppen we met de invoer van Russische olie. Ik vraag me eigenlijk af: waar blijft dat concrete pakket met maatregelen om minder olie te gebruiken? Welke stappen wil de minister zetten? Ik noem bijvoorbeeld de uitvoering van mijn motie om vluchten naar Brussel te schrappen.

Voorzitter. Dan heb ik een allerlaatste vraag, ook over klimaatmaatregelen. Ik heb met de staatssecretaris een uitgebreid debat gehad tijdens een commissiedebat over duurzaam vervoer. Zij heeft daar aangegeven dat er extra klimaatmaatregelen zouden komen. Mijn vraag is: wat zijn de extra maatregelen die genomen zijn? Waren die maatregelen ook bedoeld om extra CO₂ te reduceren ten opzichte van de doelen? Of eigenlijk bedoel ik ten opzichte van het target dat in het coalitieakkoord staat, want dat target is niet in lijn met 60% reductie. Heeft de staatssecretaris dus haar best gedaan om extra beleid te voeren en zo de klimaatimpact van vervoer terug te dringen? Ik hoor daar heel graag een klip-en-klaar antwoord op.

Voorzitter, ik sluit af. Het is evident dat een mobiliteitssysteem dat in lijn is met de klimaatdoelen, om andere investeringen vraagt dan de investeringen die dit kabinet doet. Ik wil heel graag een reflectie van de minister op wat hij denkt dat dit betekent voor de lucht- en zeescheepvaart.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Van der Graaf van de fractie van de ChristenUnie.

□

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

Dank u wel voor het woord, meneer de voorzitter. Stop uitbuiting, consumeer minder. Dat is de waarschuwing waarmee Paul Schenderling en Kiza Magendane een indrukwekkend artikel inluiden, waarin zij ons wijzen op de gevolgen van onze westerse consumptie voor de producerende landen, vooral in Afrika. De vraag voor de ChristenUnie is dan ook hoe we internationaal rechtvaardigheid centraal stellen. Daarvoor vraag ik aandacht als we de begroting voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking bespreken, maar het raakt ook aan circulaire economie. De ChristenUnie is groot voorstander van de beweging die we maken, en van de inzet van de staatssecretaris om die beweging te maken, naar een circulaire economie. Maar ook dat vraagt om keuzes waar producerende landen de effecten van zullen merken. Hebben wij bij het invoeren van een circulaire economie wel voldoende

aandacht en oog voor het wegvallen van de economische activiteiten in ontwikkelingslanden? En zijn de effecten van een circulaire economie in Nederland en Europa goed in beeld? Is de staatssecretaris bereid om een plan op te stellen om de negatieve effecten te ondervangen? Graag een reactie.

Voorzitter. Afgelopen vrijdag was het Black Friday en er komt nog een hele maand van aankopen aan. We hebben met z'n allen met het kopen van spullen grote impact op het klimaat en milieu. Minder nieuwe spullen kopen gaat eenvoudiger wanneer er ook een reparatie-infrastructuur bestaat. Laat je staafmixer of waterkoker repareren in plaats van een nieuwe te kopen. Een repaircafé geeft de reparatie-infrastructuur concreet handen en voeten. De ChristenUnie diende al eerder amendementen in om hiervoor financiering te vinden. We zien dat dat nu wegvalt. Daarom heb ik met mevrouw Bouchallikh een amendement ingediend om dat opnieuw te ondersteunen en ook structureel te maken. Ik vraag de staatssecretaris hoe het staat met de uitvoering van het recht op reparatie. Is er een wetsvoorstel in de maak en hoe gaat het met de Europese ontwikkelingen op dit vlak? Als we echt grote stappen willen maken, heb je die hele Europese markt nodig.

Voorzitter. Vooral kleding heeft een grote impact op milieu en klimaat. Daar komen verspilling door overproductie en onnodige vervoersbewegingen door retourneren bovenop. Is de staatssecretaris bereid om, naar Frans model, ervoor te zorgen dat op het label verplicht wordt vermeld wat de milieu-impact van een kledingstuk is?

Het ministerie van IenW heeft een praktijktest uitgevoerd met Thuiswinkel.org om te kijken of consumenten kiezen voor een duurzamere bezorgoptie als ze vergelijkende informatie krijgen over de CO₂-uitstoot van de verschillende bezorgopties. We zien dat de campagne "Iedereen doet wat" er niet in slaagt om de groep Nederlanders die vinden dat we allemaal onze bijdrage eraan moeten leveren, waardoor zij ook bereid zijn om hun gedrag aan te passen, groter te maken. Welke actiepunten wil de staatssecretaris concreet maken? Hoe kunnen we consumenten meer verantwoordelijkheid geven en hoe kunnen we ervoor zorgen dat er minder vervoersbewegingen van pakketbezorgers komen? Ik hoor daarop graag een concrete reactie van de staatssecretaris.

Het verminderen van het aantal retouren heeft aansporing nodig. Webwinkels hebben echter wel degelijk een reden om retourneren zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Daarmee halen ze namelijk klanten binnen. Ik vraag de staatssecretaris om hier actie op te ondernemen. Hoe wil zij hier concreet werk van maken? Hoe staat het met het pleidooi van de staatssecretaris in Europa voor een verbod op het verbranden van getourneerde artikelen?

Voorzitter. Een andere vorm van onnodige consumptie is de deelscooter, of eigenlijk de huurscooter. Je betaalt er immers gewoon voor. Ze zijn niet duurzaam, concurreren met de fiets, leiden tot verkeersonveiligheid en worden overal op straat, zelfs op blindengeleidestroken, geparkeerd. De ChristenUnie wil dat een halt toeroepen. Gemeenten worstelen met de goede aanpak en daardoor is er nu een lappendeken van maatregelen ontstaan. Een handelingskader voor gemeenten en meer afstemming tussen gemeenten kan daarin soelaas bieden. Herkent de staatssecretaris die enorme overlast en wat is zij bereid daartegen te doen?

Voorzitter. De ChristenUnie is heel erg blij dat er een toegankelijkheidsakkoord is gesloten voor het openbaar vervoer. Ik heb twee jaar geleden een voorstel ingediend dat daaraan gewerkt zou moeten worden. Het is nu een goede stap naar een samenleving waarin mensen met een handicap ook volledig mee kunnen doen. Ik mis daarin wel twee zaken. Dat weet de staatssecretaris ook: een toilet in elke trein — dat zat er deze zomer nog in, maar is er op het laatste moment uit gehaald — en ook afdwingbaarheid. Vrijblijvendheid was nu juist een van de problemen met de toegankelijkheidsnormen. Ik vraag de staatssecretaris hoe zij nu wil toezien op de uitvoering van het akkoord, maar ook wanneer zij de volgende stap gereed heeft om de afspraken te verwerken in wet- en regelgeving. Wil de staatssecretaris toezeggen opnieuw in gesprek te gaan met de regionale partijen, onder andere Gelderland, om ervoor te zorgen dat ook daar in iedere trein een toilet zal komen?

Voorzitter. 10 miljoen is een mooie eerste stap, maar samen met collega Van Ginneken heb ik een amendement ingediend om 20 miljoen extra ter beschikking te stellen om hier een extra impuls aan te geven. Dat geld kan ingezet worden voor toiletvoorzieningen, aanpassingen aan buurtbussen en reisassistentie.

Voorzitter. Ik sluit af met de amendementen die we hebben ingediend en zullen ondersteunen, onder andere om te komen tot een volgende stap in de realisatie van de Nedersaksenlijn, aanpassingen aan het station Leeuwarden om ook op de spoorlijn Leeuwarden-Sneek vaker treinen te kunnen laten rijden, aanpassingen aan de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal en aanpassingen aan het knelpunt Meppel. Het is belangrijk om ook het openbaar vervoer richting het noorden sterk te verbeteren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Vroeger hadden we dat soort amendementen en moties bij het MIRT, maar ze komen nu ook bij de begroting, zie ik. Dat kan.

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

We hebben het onderwerp al besproken, maar het moet aangepast worden in de begroting. Vandaar de amendementen bij de begrotingsbehandeling.

De voorzitter:

Het zij zo. We gaan luisteren naar mevrouw Van Esch van de fractie van de Partij voor de Dieren.

□

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag bespreken we een van de drie smerige broertjes uit de begrotingsfamilie: naast Landbouw en Economische Zaken veroorzaakt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nog altijd ongekend veel vervuiling. Er ligt nu een milieubegroting voor die permanente vervuiling en gezondheidsschade als beleidsplan presenteert. Ik had vandaag graag een verhaal geschetst over hoe de Partij voor de Dieren de overgang naar die schonere en gezonde leefomgeving voor zich ziet. Maar ik liep bij de voorbereiding van deze begroting tegen

een probleem aan dat we, wat ons betreft, maar al te goed kennen.

Dat probleem wil ik vandaag schetsen. Het probleem is dat bij elk debat over milieu, gezondheid of leefomgeving weer hetzelfde gebeurt. We moeten eerst de wetsovertredingen van deze regering adresseren, daarna de dreigende misstanden aankaarten, om vervolgens nog nauwelijks spreekijd over te hebben om ons eigen verhaal te kunnen vertellen. Ik vraag deze bewindspersonen vandaag: kunnen jullie er als kabinet nu eindelijk voor zorgen dat we die wetsovertredingen tot een minimum gaan beperken? Kunnen we vandaag een keer beleid presenteren dat niet de wet overtreedt?

Voor wie denkt dat dit overdreven is, wil ik vandaag een aantal voorbeelden noemen. Naast de bekende overtredingen op stikstof en Urgenda zijn er meer. Ik wil beginnen bij stank, want de Staat handelt in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens als het gaat om stank uit de intensieve veehouderij. Dat heeft de rechter recent geoordeeld. Maar in plaats van de belofte van het kabinet uit de jaren negentig in te lossen dat er uiterlijk in 2010 geen stankoverlast meer zou zijn, gaat het kabinet in hoger beroep tegen die rechterlijke uitspraak. We zouden niet moeten willen debatteren over zoiets basaals als het respecteren van de mensenrechten. Maar de staatssecretaris heeft in het debat aangegeven dat ze de stanknorm voor de vee-industrie niet aan wil scherpen naar de 5 odeur, omdat er dan eigenlijk geen nieuwe stallen meer bij kunnen. Denkt de staatssecretaris überhaupt dat het verstandig is om nu nog nieuwe veestallen bij te laten bouwen, aangezien we in een stikstof- en klimaatcrisis zitten?

Dan over naar water, want ook op dat gebied zien we een kabinet dat voorsorteert op een wetsovertreding. We hebben nog vijf jaar om de doelen van de Kaderrichtlijn Water te halen. Niet te vergeten: dat is een richtlijn uit 2000. Dat is 22 jaar geleden. Ondertussen laat deze minister alvast een dossier opstellen om in 2027 met excuses te kunnen komen als we de doelen niet halen. Goed, er ligt nu sinds afgelopen vrijdag eindelijk, grofweg tien jaar te laat, een plan met ideeën. Maar hoe gaat deze minister ervoor zorgen dat die 33 structureerende keuzes van het kabinet ook daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden? De uitvoering komt namelijk goeddeels bij de provincies en de waterschappen te liggen. Hoe bindend zijn die structureerde keuzes straks? Ik ben benieuwd naar een reactie van deze minister. Ik ben ook benieuwd of hij de toezegging kan doen om in te gaan grijpen op het moment dat men zich niet houdt aan de keuzes van dit kabinet.

Dan door naar statiegeld, want ook daar zien we het gebeuren. Het optuigen van goede wetgeving voor statiegeld op blik verloopt — ik zeg het gewoon — ronduit beroerd. De innameplicht werd uit de wetgeving gesloopt en de vormgeving van het systeem werd neergelegd bij, jawel, de industrie. Als dank heeft de industrie vervolgens eenzijdig besloten zich niet aan de wettelijke invoerdatum van 1 januari 2023 te willen houden. Er wordt nu zelfs al, zo lezen wij, voorgesorteerd om pas per 1 juli 2023 het statiegeldsysteem volledig gereed te hebben. Hoewel de ILT aangeeft te gaan handhaven door middel van dwangsommen, blijken deze pas in februari 2023 van kracht te worden. De industrie kan dus in dit geval een maand lang zonder enige consequentie de wet overtreden. Ik debatteer echt liever niet over deze wetsovertredingen van de sector. Ik debatteer liever over een goed statiegeldsysteem, een

statiegeldsysteem dat ons milieu beschermt en dat zwerfval tegengaat, maar dat hebben we op dit moment niet. Ik vraag nogmaals aan deze staatssecretaris of zij bereid is om opnieuw te kijken naar dit systeem en daar een keer een scherpere blik op te werpen.

Dan uiteraard Tata Steel. Ik ging er net in een interruptie bij D66 al op in. Ook bij Tata Steel zien we hoe het niet moet. Uit recent onderzoek blijkt dat de hoeveelheid kankerverwekkende stoffen niet is afgenomen sinds 2020. Tata Steel zorgt stelselmatig voor een ongezonde leefomgeving. Wat ons betreft is dat onaanvaardbaar. Dwangsom na dwangsom beweegt het bedrijf er niet toe de gezondheid van omwonenden serieus te nemen. Het OM doet er nu zelfs strafrechtelijk onderzoek naar of Tata opzettelijk en in strijd met de wet gevaarlijke stoffen in de bodem, lucht of water heeft gebracht. Ik zou er dolgraag over debatteren hoe we nu een veilige leefomgeving in de IJmond kunnen gaan creëren, maar als we telkens dit kabinet aan het verstand moeten gaan peuteren om er nu eens echt werk van te maken en niet de kwartaalcijfers van Tata belangrijker te vinden, dan blijven we in dezelfde molen zitten. Ik weet dat de staatssecretaris vorige week op bezoek is geweest bij de omwonenden van Tata. Ik ben benieuwd of zij het naar aanleiding van dit gesprek anders gaat doen.

Überhaupt is Nederland als het aankomt op luchtkwaliteit het slechtste jongetje van de klas. We waren jarenlang in overtreding en zijn dat op enkele plekken nog steeds. Ondertussen dreigt de luchtkwaliteit nog verder te verslechteren, omdat het gebruik van houtkachels groeit door de hoge gasprijzen. We hameren al jarenlang op de noodzaak om maatregelen te nemen tegen de houtstook, maar we zien ze niet; ze zijn er nog steeds niet. Wat ons betreft is het nu echt too little, too late. Wat ons betreft moeten we toe naar het uitfaseren van houtkachels. Ik ben wel benieuwd wanneer deze regering eindelijk komt met handhaafbare normen.

Voorzitter. Ik wil nu graag het stokje overdragen aan mijn collega, die doorgaat op hetzelfde thema. Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Van Raan, eveneens van de Partij voor de Dieren.

□

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Mijn collega toonde al aan dat we maar moeilijk tot ons werk komen door alle wetsovertredingen van dit kabinet. Dat is in de luchtvaart niet anders; ook daar vliegen de wetsovertredingen je om de oren. De VVD kan mooi in een VVD-fantasiewereld naïef vertellen over hoe ze wil dat alle luchthavens groeien en samenwerken als één geheel, en alle wetsovertredingen negeren, maar ondertussen moeten wij als Partij voor de Dieren dan wel druk zijn met die wetsovertredingen. De vliegvelden Schiphol, Maastricht en Rotterdam hebben allemaal geen bij wet vereiste natuurvergunning. De vliegvelden Rotterdam, Groningen, Maastricht en Schiphol hebben allemaal geen geldig luchtvaartbesluit. Dat zijn allemaal overtredingen van de wet. Het ministerie bevestigt dit ook door te spreken van het "legaliseren" van luchthavens. Legaliseren. Misschien denkt deze minister dat dat een duur woord is voor groei, trukendoos of schiphollen. Nee, legaliseren

betekent legaal maken, want dat was kennelijk eerst niet het geval. Erkent de minister dit?

Voorzitter. Nu duidelijk is dat er om de natuur te beschermen flink minder stikstofuitstoot moet komen en nu duidelijk is dat alle sectoren evenredig moeten bijdragen aan die vermindering, kan het niet zo zijn dat er juist meer stikstofruimte naar luchthavens gaat. Is de minister het daarmee eens of niet? Waarom zou je nog miljarden besteden aan het uitkopen van bedrijven voor natuurherstel, terwijl ondertussen een staatsbedrijf, nota bene een piekbelaster, extra uitstoot wil gaan veroorzaken? Ziet de minister het kromme hiervan in, en ook het ondermijnende van zijn collega van het ministerie van LNV?

Voorzitter. Kan de minister ingaan op de meest recente wetsovertredingen die boven tafel kwamen? Klopt het dat Schiphol geen natuurvergunning heeft voor het geplande baanonderhoud? Klopt het dat de Polderbaan indertijd is aangelegd in strijd met de wettelijke vereisten? Klopt het ministerie erop mikt dat in 20% van de gevallen geluidsnormen worden overschreden, overtreden door zogenaamde onverwachte weersomstandigheden? En klopt het — dit is het voornaamste — dat er geen plan B is wanneer de 25 kilometer-afkap, waarvan iedereen wel aanvoelt dat die ook onrechtmatig is, inderdaad sneuvelt bij de rechter?

Voorzitter. Kan de minister eindelijk eens informatie overhandigen die burgerorganisaties al jarenlang legaal opvragen? De minister betaalt nu namelijk dure dwangsommen omdat het te laat is. Maar ik heb goed nieuws. Ik heb hier de lijst van stukken die worden opgevraagd. Ik wil die graag overhandigen, zodat de minister die morgenvroeg nog kan beantwoorden.

De voorzitter:

Ik neem die in ontvangst en ik zorg ervoor dat ze wordt overgedragen aan de minister.

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dat de minister de burgergroep een dwangsom betaalt van €15.000, is in principe goed nieuws, want dan kunnen ze die misschien gebruiken om te strijden tegen het juridische dreamteam dat 60 miljoen budget heeft om die groei van Schiphol maar mogelijk te maken.

Voorzitter, ik rond af. Het is tijd om de sprookjeswereld van de luchtvaartsector te verlaten en eerlijk te worden over het potentieel van die sector, over hoever we de grenzen van de haalbare doelen ontoelaatbaar hebben verschoven. Wie eerlijk is, ziet dat de krimp naar 440.000 vluchten slechts het begin is. Het is fijn dat D66 nu ook zover is, maar pakt de minister die handschoen op? Hij moet de Luchtvaartnota nodig herzien, met een stikstofplafond van 2,5 megaton in 2030. Graag een reactie.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer Baudet. Het woord is aan hem.

De heer Baudet (FVD):

Ik wil de heer Van Raan toch even bevragen op het algemeen aanwezige alarmisme in het verhaal van het partij en van hemzelf. Het is altijd het idee dat de planeet er heel slecht aan toe is en dat we op de rand staan van allerlei rampen, maar die rampen komen eigenlijk steeds niet. Er wordt al 40 jaar gezegd dat de zure regen alles gaat vernietigen, dit en dat. Eigenlijk blijkt het steeds heel erg mee te vallen. Het meest recente voorbeeld is het herstel van de Great Barrier Reef, het koraalrif, waarover ook door de heer Van Raan en anderen werd gezegd dat door de verandering van wereldwijde klimaten de oceanen zouden verzuren en het koraal allemaal af zou sterven. Het blijkt niet te gebeuren. Kan hij daarop reageren en daarbij meenemen of hij er weleens aan twijfelt of dat alarmisme feitelijk wel klopt? Of is het misschien zo dat de impact van de mens heel erg meevalt en de planeet er veel beter aan toe is dan de heer Van Raan vreest?

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel voor deze interruptie. Het is een brede vraag. Laat ik beginnen met de vrij existentiële vraag van de heer Baudet of ik weleens twijfel. Op dit moment twijfel ik. Ik twijfel aan de heer Baudet. Op welke planeet bevindt hij zich? Ik twijfel ook heel veel aan de klimaatwetenschap, want twijfel is de essentie van de vooruitgang in wetenschap. Ik denk dat de heer Baudet dat met mij eens is. De klimaatwetenschap vertelt ons niet zozeer dat we alarm moeten slaan of dat we alarmistisch moeten gaan worden. Nee, die beschrijft de werkelijkheid van hoe de planeet er op dit moment voor staat. Dus met die wetenschappelijke principes van twijfel, van uitgedaagd worden, van elkaar bevragen met "klopt het dat", "zijn de modellen goed", "hoe staat het ervoor", kom je in de wetenschap tot ... Ik denk dat de heer Baudet dat ook wel herkent. Dé wetenschap bestaat niet — daar hebben we al eens eerder een gesprek over gehad — maar er bestaat wel zoiets als een gouden standaard in de wetenschap. Die wordt inderdaad gevormd door twijfel. Ik kijk even naar de voorzitter hoeveel tijd ik hier eigenlijk voor heb.

De voorzitter:

Nou, als ik zeg "praat nog even door" ...

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zie iedereen geboeid luisteren.

De voorzitter:

... denk ik dat u een hoorcollege gaat geven.

De heer Van Raan (PvdD):

Nou ja, het is ook een hele mooie vraag van de heer Baudet.

De voorzitter:

Het lijkt me ook een geweldig idee dat u een hoorcollege gaat geven. Alleen dat doen we niet hier en niet vandaag.

De heer Van Raan (PvdD):
Nee? Niet vandaag, oké.

De voorzitter:

Dus spreek een zaaltje af.

De heer Van Raan (PvdD):
Een zaaltje. Een zaaltje!

De voorzitter:

Dit lijkt me een heel mooi ...

De heer Van Raan (PvdD):
Nee, maar mag ik even afronden?

De voorzitter:

Neenee, u bent afgerond, u bent afgerond.

De heer Van Raan (PvdD):

Neenee, ik ben nog niet afgerond.

De voorzitter:

Ja, u bent wél afgerond.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb geen antwoord gegeven op de vraag.

De voorzitter:

Ja, maar dat is niet mijn schuld.

De heer Van Raan (PvdD):

Het gaat allemaal om de filmpjes. Die kennen we van de heer Baudet.

De voorzitter:

Eén zin.

De heer Van Raan (PvdD):

Er is een noodtoestand.

De voorzitter:

Punt. De heer Baudet.

De heer Baudet (FVD):

De handschoen voor een hoorcollege neem ik op. Dat wil ik graag organiseren voor de heer Van Raan, bijvoorbeeld

op een vrijdagmiddag, wanneer wij op ons partijkantoor elke week een discussieavond hebben. Ik nodig de heer Van Raan bij dezen uit om daar zijn verhaal te vertellen. Daar willen wij graag naar luisteren en nader over in debat gaan. Maar ik kom toch even terug op mijn vraag. Het Great Barrier Reef. Het koraal zou afsterven, maar wat blijkt? Het is aangegroeid! Het is weer hersteld. Er zijn allerlei factoren, maar de natuur is misschien wel veel flexibeler, veel sterker dan wij steeds denken. Hetzelfde verhaal geldt voor de ijsberen. Er zijn nu meer ijsberen dan ooit eerder gemeten. Het gaat helemaal niet zo slecht met die natuur.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat zijn twee vragen, of drie?

De voorzitter:

Twee.

De heer Van Raan (PvdD):

De uitnodiging om in een zaaltje bij Forum te gaan discussiëren over het klimaat sla ik af. Ik denk dat dat tijdsverspilling is. Wat ik wel graag doe, is met de heer Baudet over andere zaken spreken waarbij we op z'n minst beiden het gevoel hebben dat we misschien ergens komen.

De voorzitter:

Dan nog even het Great Barrier Reef.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan de klimaatdiscussie. Kijk, als je op een andere planeet zit en de wetenschappelijke gouden uitgangspunten gewoon negeert en daar allemaal flauwekulverhalen over vertelt ... Dat heeft geen zin.

De voorzitter:

Het Great Barrier Reef en de ijsberen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, daar kom ik graag even op terug. Ik heb dit niet paraat, dus daar kom ik graag in tweede termijn op terug. Dank voor de vraag.

De voorzitter:

In de tweede termijn.

De heer Baudet (FVD):

Dan houden we die aan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

U bedankt. Dan gaan we nu luisteren naar de heer Baudet.

Ik deel u nog even mede dat we nog 35 minuten zuivere spreektijd te gaan hebben. En dan kunt u echt lunchen of naar het toilet. U moet wel weggaan, meneer Van Raan. Ik zie hoe fijn u het vindt, maar u moet echt weg.



De heer **Baudet** (FVD):

Voorzitter. Aan de hand van de begrotingsplannen Infrastructuur kunnen we precies de noodlottige trend zien waardoor ons leven steeds verder door regels, bureaucratie en overheidsinmenging wordt beheerst. Het is de noodlottige trend van de moderne tijd, al in de negentiende eeuw voorzien door de Franse filosoof Alexis de Tocqueville, waarin pleidooien voor gelijkheid, inperking van risico's via management, staatsinmenging enzovoorts het steevast zullen winnen van de individuele vrijheid. Elke commissie die je instelt, verzint weer nieuwe bestaansredenen. Elk onderzoek dat je laat uitvoeren, leidt onvermijdelijk tot de conclusie dat ingrijpen strikt noodzakelijk is. En ambtenaren willen ook altijd nieuwe regels, nieuwe structuren, nieuwe manieren om het leven beter onder controle te krijgen.

Als door een onzichtbare hand gaan we zodoende steeds een stapje verder op de weg naar een alsmaar grotere overheidscontrole over alle aspecten van ons leven. "The road to serfdom" noemde Nobelprijswinnaar Friedrich von Hayek het. We zagen het in coronatijd, toen het hele land werd platgelegd, toen mensen gedwongen thuis moesten zitten en zelfs de integriteit van het menselijk lichaam onder druk kwam te staan in naam van de volksgezondheid, in naam van de veiligheid, in naam van het risicomijden. We zien het rondom surveillancemcamera's, die de criminaliteit misschien een heel klein beetje kunnen doen dalen, maar die toch vooral al onze bewegingen steeds verder monitoren en daarmee onze privacy, onze anonimiteit en, inderdaad, onze vrijheid verkleinen. We zien het bij de inperking van het vrije debat op sociale media, uit naam van het risico op onjuiste informatie, een risico overigens zonder duidelijke gevaren. Maar uit naam van dat veronderstelde risico beoordelen door de overheid aangestuurde factcheckers nu alles wat we zeggen, doen, posten, liken enzovoorts. Ja, we zien het zelfs in de onstuitbare uitbouw van een EU-bureaucratie, omdat soevereine landen zogenaamd oorlog zouden gaan voeren of verschillende productstandaarden zouden hebben, en rauwmelkse kazen, anders gekleurde koplampen van auto's of verschillende soorten drinkwaterzuivering zogenaamd onaanvaardbare risico's met zich mee zouden brengen.

Voorzitter. Steeds meer regels beknopten steeds meer de persoonlijke vrijheid. Telkens als er een vraagstuk is dat enig risico met zich meebrengt, stapt de overheid daarin en maakt zij regels die deze risico's moeten minimaliseren. Maar ten eerste brengen deze meestal talloze averechtse effecten en risico's met zich mee, waar niemand van tevoren aan had gedacht, en ten tweede — nog belangrijker — verminderen deze altijd weer onze vrijheid een stukje. Welnu, als je de auto pakt en in ons mooie land ergens heen rijdt, kun je precies deze noodlottige trend richting een steeds verdere beknotting van onze vrijheid aan den lijve ondervinden. Mij bekruipt altijd een verschrikkelijk gevoel van gecontroleerd worden als ik langs al die verkeersbordjes rijd, al die stoplichten, al die drempels en flitspalen. Om mij heen zie ik geknotte bomen, geknechte mensen, gekooide tijgers. Zo gaan wij Nederlanders door het leven, met trajectcontroles, eenrichtingsverkeer, milieuzones,

vernederende maximumsnelheden. Het is allemaal regelzucht, beheersingsdrang. En dat is precies het grote thema van nu. Wat zeg ik? Dat is de grote ideologische strijd van de moderne tijd. We leven als het ware in de blessuretijd van de vrijheid. Een steeds almachtiger overheid spreidt zijn tentakels uit richting alle aspecten van het leven. Om Adorno en Horkheimer te parafaseren: de Staat houdt van de mensen, voor zover ze hen kan controleren, manipuleren en domineren.

En dat dat allemaal weinig te maken heeft met verkeersveiligheid blijkt al uit een eerste blik op de feiten rondom verkeersongevallen en rijveiligheid. Twee jaar geleden stelde ik Kamervragen over de effectiviteit van trajectcontroles. De minister moest toegeven in zijn antwoorden dat er geen enkel onderzoek is verricht naar het effect van die trajectcontroles op verkeersveiligheid. Het doel was puur afdwingen. Ik citeer: "Trajectcontrolesystemen worden geplaatst om de naleving van de maximumsnelheid te verbeteren." Onderzoek naar het effect op de verkeersveiligheid zou te ingewikkeld zijn. En het zou bovendien haar doel voorbijschieten, aldus de minister, want — en ik citeer weer — "in zijn algemeenheid geldt dat bij gelijkblijvende omstandigheden een hogere gemiddelde snelheid gepaard gaat met een hoger risico op ongevallen". Dat is nogal een grappige redenering. Dus wat het negatieve effect is van trajectcontroles op het levensgeluk, op de snelle doorstroom, op de economie, op de ziel van de mens, daar wordt allemaal geen rekening mee gehouden. Het wordt allemaal afgedaan met een cliché als: in zijn algemeenheid weten we dat je, als je langzamer rijdt, minder ongelukken maakt. Kom op! Als je nooit autorijdt, maak je nooit ongelukken. Wauw!

Zie de overeenkomst tussen de wijze waarop deze extreme inperking van onze vrijheid maar een beetje flauwig wordt onderbouwd, niet normaal wordt beargumenteerd. Zie de overeenkomst daarvan, zonder dat er dus een kosten-batenanalyse is gemaakt, met de verstrekende inperkingen van onze vrijheid door de lockdown, waar evenmin een serieuze kosten-batenanalyse werd gemaakt. Of zie de overeenkomst met het klimaatbeleid. Ook op dat gebied is geen enkele kosten-batenanalyse gemaakt. Het kost meer dan 1.000 miljard voor Nederland. Het brengt de hele Nederlandse samenleving en economie aan de rand van de afgrond — zoals ik al jaren betoog — voor als de meest alarmistische modellen eventueel kloppen. En die kloppen helemaal niet; dat zien we elke dag weer. Maar als die modellen zouden kloppen: 0,00007 graden minder opwarming in het jaar zoveel. Het is alsof niemand daaraan denkt. Alleen maar regelzucht. Alleen maar rapporten van commissies, waarop ambtenaren dan vervolgens met plannen komen. Alleen maar risico-inperking. Inderdaad, het gebeurt gewoon, zonder dat we nadenken wat de kosten en de effecten zijn. De Staat permitteert het zich gewoon, en de mensen moeten het slikken, moeten het betalen en moeten hun leven maar aanpassen.

"Du mußt dein Leben ändern", zegt de Staat. Kijken we ondertussen naar Duitsland, en gaan we even terug naar het thema van vandaag, puur de infrastructuur, dan zien we dat het aantal ongevallen op delen van de Autobahn zonder maximumsnelheid lager is dan op delen van de Autobahn met maximumsnelheid. U hoort het goed. Een experiment in Zeeland waar alle verkeersborden werden weggehaald, leidde tot veiliger en verantwoordelijker rijgedrag. Juist zonder gebiedende, overaanwezige verkeersbor-

den worden mensen echt gedwongen om op te letten en zelf verantwoordelijkheid te nemen.

Begrijp me niet verkeerd. Ik wil best geloven dat bepaalde risico's ietsje kleiner worden als je het hele land plat reguleert. Ik wil best geloven dat je misschien net ietsje minder auto-ongelukken hebt als je op de snelweg een maximumsnelheid hebt van 20 kilometer per uur of als je niemand meer laat autorijden. Dat wil ik best geloven. Maar tegen welke prijs? Willen wij langzaam maar zeker in zo'n soort overgereguleerde samenleving terechtkomen? Hoeveel vrijheid hebben we nu nog? Kijk naar de toekomstplannen: vanaf 2024 komt er een automatische begrenzer op maximumsnelheid in nieuwe auto's. Er zijn zelfs voorbereidingen voor een universeel alcoholslot, een black box die je data registreert. Voor fietsers is een helmplicht in de maak. We staan voor een grote, fundamentele, existentiële, ideologische keuze: willen we langzaam maar zeker de inmengingsdrift van de Staat terugdringen of willen we langzaam maar zeker alle vrijheid die we nog hebben, kwijtraken? Willen we langzaam maar zeker de mens in al z'n trots en grootheid herstellen, met sommige risico's die daarbij horen, of willen we dat helemaal verliezen en klein en geknecht door het leven gaan?

Mobiliteit is wat mij betreft een speerpunt. Mobiliteit is een perfect voorbeeld om het ideologische conflict van onze tijd te zien. Onze partij gaat volop, met volle kracht — vol gas, zou ik haast willen zeggen — met maximumsnelheid vooruit voor de vrijheid.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik snap dit betoog en ik snap ook het spanningsveld dat de heer Baudet schetst. Met sommige delen ben ik het eens, vreemd genoeg, vooral over de Europese bureaucratie, die democratisch bijna niet meer te beïnvloeden is. Dat is een groot probleem. Maar ik ben het met een heel groot deel ook niet eens. Ik mis alleen wat de heer Baudet precies voorstelt voor dat spanningsveld. Waar staat hij in dat spanningsveld? Zegt hij daadwerkelijk: wij stellen voor om alle verkeersborden in ons land weg te halen? Of zegt hij bijvoorbeeld: wij willen infrastructuur overlaten aan private bedrijven, zoals in bepaalde landen al gebeurt, zodat private bedrijven bijvoorbeeld bruggen kunnen maken waarvoor mensen tol moeten betalen? Of bevindt hij zich ergens anders op dat spanningsveld?

De heer Baudet (FVD):

Dank voor de vraag. Die dwingt mij een beetje om al vooruit te lopen op de moties die ik inderdaad in de tweede termijn wilde gaan indienen. Waarom schudt u nee, voorzitter?

De voorzitter:

We doen geen moties meer. Dat is zo ...

De heer Baudet (FVD):
2021?

De voorzitter:

Ja. Die tijd hebben we echt gehad, meneer Baudet.

De heer Baudet (FVD):

Kijk, er zijn een aantal dingen. Ik wilde eerst het grote ideologische veld schetsen. Ik heb door middel van de antwoorden op mijn Kamervragen laten zien dat er geen assessment is gemaakt van het effect van die mensonterende trajectcontroles voor de verkeersveiligheid. Ik ga een motie indienen waarin staat dat dat alsnog moet gebeuren. Ik wil ook dat wij, als Kamer, uitspreken dat we die mensonterende trajectcontroles afschaffen als er geen meetbaar effect is; die motie zal ik nog indienen. Ik wil onderzoeken waar het mogelijk is, in Nederland, om geen enkele maximumsnelheid te hebben. Dat noemen wij een maximumsnelheid naar Duits model. In de avonden, wanneer er heel weinig mensen op de weg zijn, is er sowieso geen enkele reden om maximumsnelheden te hebben. Ik vind ook dat er over de hele linie gekeken moet worden naar al die verkeersdrempels, naar het onder staatscontrole brengen van het leven van de automobilist. Wat mij betreft moet er een integraal assessment komen. Het moet worden heroverwogen, met de vrijheid van de automobilist als centraal doel.

De voorzitter:

De laatste vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Helder. Mijn slotvraag is dan: de heer Baudet zal het toch wel met mij eens zijn dat bepaalde zaken bij uitstek wel geschikt zijn om door de Staat gedaan te worden?

De heer Baudet (FVD):

Jaja.

De heer Alkaya (SP):

Hij zal het toch met mij eens zijn dat het beter is om bijvoorbeeld infrastructuur, bruggen, tunnels en dergelijke, niet, zoals ze dat in bepaalde landen doen, over te laten aan private bedrijven, maar dat dat door Rijkswaterstaat wordt gedaan, en dat onderhoud en dergelijke gebeurt met belastinggeld? We moeten in dat spanningsveld dus niet doorschieten naar het volledig libertarische.

De heer Baudet (FVD):

Nee, hoewel ik vind dat er heel wat te zeggen is voor het verlagen van de algemene wegebelaasting en een heleboel van dat soort dingen, zoals de belasting op auto's. Laten we meer kijken naar tolwegen, zoals in Frankrijk. Je kunt dat model best tweakken. Maar ik vind dat het in beginsel een staatstaak is om infrastructuur te verzorgen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik hoor de heer Baudet heel erg pleiten voor het herstellen van de grootheid van de mens, als het gaat om het verkeer. Hij heeft kritiek op een overheid die alles probeert te beperken. Dat is een conservatieve kritiek. Je moet geen overheid hebben die invloed probeert uit te oefenen op elke millimeter van het dagelijkse leven. Daar hebben we ruimte

voor. Maar de overheid kijkt, net als een heel aantal partijen in deze Kamer, niet alleen maar naar de grootheid van de mens, maar maakt ook een afweging voor het zwakkere in het verkeer. Een voetganger is minder beschermd dan een automobilist, die in een voertuig zit. Door regels te stellen zou je die moeten beschermen. Dan staat ineens het beschermen van het zwakke tegenover het vergroten van de grootheid van de mens. Dat is een heel fundamentele en misschien ook wel conservatieve opvatting, als de overheid daar niet in doorholt. Zou de heer Baudet eens willen zeggen hoe hij daartegen aankijkt? Heeft de overheid namelijk geen rol in het beschermen van de zwakkeren? Mag de grootheid van de mens niet enigszins beperkt worden als het gaat om het beschermen van de zwakkeren? Berlin zegt dat je negatieve vrijheid hebt, dus het ontbreken van regels. Maar het ontbreken van regels is niet per definitie een conservatieve opvatting. Hoe kijkt de heer Baudet tegen het beschermen van dat de zwakkeren in het verkeer?

De heer Baudet (FVD):

Dat is een mooie vraag, die me eigenlijk de kans geeft om nog eens precies het punt te maken dat ik probeer te maken. In de beleving van beleidsmakers zal altijd zo'n element te vinden zijn waardoor ze toch weer meer regels moeten maken. Isaiah Berlin werd hier genoemd. Maar als bijvoorbeeld een kat een vogeltje uit de tuin doodbijt, kan je ook heel goed zeggen: "Jongens, dit is zoiets verschrikkelijks. Mensen mogen gewoon geen huisdieren meer hebben. We moeten toch de kwetsbare vogels beschermen? We moeten dat doen. De Staat moet ingrijpen!" Het is een tragedie dat wanneer je begint na te denken over conflicten in het leven, het voor de hand liggende antwoord altijd "laat de Staat ingrijpen" of "laat de Staat dit doen" zal zijn. Ik pleit niet voor het afschaffen van alle verkeersregels, of zo. Ik begrijp dat je in woonwijken en in de buurt van een school 30 kilometerzones moet hebben. Point taken. Natuurlijk moet dat. Maar houden we met z'n allen wel genoeg rekening met die andere waarden, of denken we alleen nog maar aan risico-inperking, gelijkheid en controle? Denken we nog wel genoeg aan vrijheid?

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil toch tegen de heer Baudet zeggen dat hij nu terugvalt op de opvatting over de overheid. Dat is natuurlijk een bestanddeel voor hoe je naar beleid kijkt, en of je de zwakkeren wel of niet beschermt in het verkeer. Maar mijn vraag ging eigenlijk veel meer over hoe de heer Baudet fundamenteel kijkt naar de positie van de mens. Hij probeert hier namelijk een fundamenteel debat op tafel te leggen. De mens is toch niet alleen maar groots en meeslepend? De mens doet toch niet alleen maar grote dingen? Je hebt ook mensen die veel minder mee kunnen komen. Ik wil de heer Baudet graag vragen hoe we met vrijheid moeten omgaan. Moeten we fundamenteel alles aan de kant zetten voor de grootheid van de mens, zoals u zegt? Of hebben we met elkaar, en als afgeleide daarvan ook de overheid, een verantwoordelijkheid om ook in het verkeer de zwakkeren onder ons, die er anders alleen voor staan, te beschermen? Hoe kijkt de heer Baudet fundamenteel naar dat mensbeeld?

De voorzitter:

Graag een antwoord in drie zinnen.

De heer Baudet (FVD):

Ik erken dat de mens ook kwetsbaar kan zijn, puntkomma, en dat er talloze situaties zijn waarin de een rekening moet houden met de ander. Vanuit de samenleving gedacht, denk ik dat het honderdduizend keer beter is als mensen dat willen doen door een interne moraal. Daarom zijn cultuur, goed onderwijs en dat soort dingen zo belangrijk. De overheid kan zo veel wetgeving maken als ze wil, maar ze komt er nooit uit als niemand vanbinnen die remming voelt. Ik heb het dan niet alleen letterlijk over remming in het verkeer, maar ook over ethische remming en dat soort zaken. Dus tuurlijk, ja, dat is een gegeven. Mensen moeten elkaar ook beschermen en rekening houden met elkaar in een samenleving. Je kan niet altijd alles bereiken wat je wilt. Je kunt niet tegen je burens zeggen: het is mijn vrijheid om mijn stereo heel hard te zetten. Iemand anders wil misschien 's avonds slapen. Ik begrijp dat je in het maatschappelijk verkeer rekening moet houden met elkaar. Als je de balans ziet, denk ik alleen dat wij nu over de hele linie veel te veel doorslaan richting regels en risico afdekken. Daarmee ont-nemen we mensen eigenlijk de mogelijkheid om rekening te houden met elkaar. Daarom vond ik het voorbeeld van Zeeland dat ik noemde zo mooi. Daar hebben ze een aantal maanden alle verkeersborden weggehaald. En wat blijkt? Een automobilist gaat dan kijken: kan ik hier wel staan, werkt dit wel? Je geeft eigenlijk de samenleving de gelegenheid terug om dingen onderling op te lossen. Daar moeten we naar streven.

De heer Stoffler (SGP):

Als ik het allemaal goed begrijp, en dat is altijd de vraag, dan doet de heer Baudet een aantal voorstellen om op het gebied van verkeersveiligheid zaken heel anders in te richten. Dat is een compliment waard, want — vergeef me de Engelse uitdrukking — een beetje out-of-the-boxdenken is in dezen echt wel van belang, want er is stilstand op het gebied van verkeersveiligheid. Mijn vraag is eigenlijk: staat de heer Baudet ook open voor een tip mijnerzijds?

De heer Baudet (FVD):

Het antwoord op deze vraag luidt bevestigend.

De heer Stoffler (SGP):

Kijk, verkeersveiligheid is van oorsprong een beetje mijn vak ...

De voorzitter:

We gaan niet doceren bij de interruptiemicrofoon.

De heer Baudet (FVD):

U bent uitgenodigd om dit verhaal op een vrijdagmiddag uitgebreid te komen doen in het keldertje bij Forum ...

De heer Stoffler (SGP):

Ik houd het heel kort, voorzitter.

De heer Baudet (FVD):

Al dan niet samen met de heer Van Raan.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ken altijd mijn beperktheid. Als ik voorstellen heb, ga ik altijd iets verderop hier aan de Bezuidenhoutseweg ...

De **voorzitter**:

Ter zake.

De heer **Baudet** (FVD):

In der Beschränkung zeigt sich der Beschränker.

De heer **Stoffer** (SGP):

... naar de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Eigenlijk is mijn tip om alle voorstellen eens uitgebreid met de wetenschappers daar te bespreken, en dan uit de emotie te schieten als daar met elkaar een stukje overeenstemming is dat het ook wat wordt. Dat was eigenlijk mijn tip en daar laat ik het bij.

De heer **Baudet** (FVD):

Twee dingen. Eén. Pas op dat wij als politici, die in laatste instantie afwegingen maken, niet onze verantwoordelijkheden op dat gebied afschuiven naar een of andere commissie, die vanuit een bepaalde tunnelvisie kijkt en die alleen daarmee bezig is. Ik wil au fond best geloven dat als je de maximumsnelheid radicaal verlaagt, je dan ietsje minder verkeersongelukken krijgt. Alleen, de vraag is welke afweging we maken. Dat is wat er misging met het OMT bij corona. Dat waren mensen die alleen maar keken naar outbreakmanagement, maar niet naar de impact op de economie, op de psychologie, op de verslavingsproblematiek, op vrijheid überhaupt en noem maar op. Dus ik mis juist die afweging in de tunnelvisie van de zogeheten experts.

Dan het tweede punt. We hebben het nagevraagd over de trajectcontroles. In de antwoorden op mijn Kamervragen moest de minister toegeven dat dat onderzoek nooit is gedaan. Er is nooit onderzocht of die mensonterende trajectcontroles invloed hebben op de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Afrondend, de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik zeg ook vooral niet dat die vragen alleen richting het kabinet gesteld moeten worden. Het gaat mij om een open discussie. Er zijn een aantal topwetenschappers bij de SWOV. En laat ik daar nog bij zeggen dat snelheid maar één factor is op het gebied van verkeersveiligheid. Er zijn veel meer factoren. Dus wat dat betreft heeft de heer Baudet een punt.

De heer **Baudet** (FVD):

Levensgeluk is een ander, bijvoorbeeld.

De **voorzitter**:

Maar daar hoor ik u niet over. Ik schors even drie minuten en dan gaan we daarna luisteren naar mevrouw Pouw-Verweij.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef graag het woord aan mevrouw Pouw-Verweij van de fractie van JA21. Uw spreektijd gaat nú in!

□

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Mij op hakken even een sprintje laten trekken is wel uitzonderlijk gemeen, voorzitter. Dat wil ik toch even benoemd hebben.

De **voorzitter**:

Absoluut.

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Ik ben helemaal buiten adem.

Voorzitter. Bereikbaarheid gaat over de inwoners van het land. Het gaat om hen. Mensen horen zich te kunnen verplaatsen op een manier die bij hun situatie past: praktisch, snel, comfortabel en veilig. Dat is waar het beleid zich wat JA21 betreft op richt. De vraag is hoe we de verkeersinfrastructuur zo inrichten dat verkeer en vervoer naar een beter niveau worden getild. Dat is een net wat andere insteek dan uit ideologische overwegingen mensen uit hun auto willen jagen. Of woonwijken ontwerpen zonder parkeerplaatsen, omdat de overheid een andere manier van leven wil afdwingen. Of negeren dat luchtvaart een onmisbare schakel vormt in de totale vervoersketen, omdat vliegen verwerpelijk zou zijn. Het lijkt weleens alsof verkeer en vervoer een afgeleide zijn van andere doelen. Maar wat dit dichtbevolkte en bedrijvige land nodig heeft, is een goede bereikbaarheid. Op welke manier kunnen we wonen en werken met elkaar verbinden? Wat heeft onze economie nodig? Hoe verzorgen we de aansluiting van stedelijke zones met landelijke gebieden?

Tijdens het notaoverleg MIRT van afgelopen maandag gaf het mij dan ook voldoening om in deze tijden van politieke tegenstellingen toch zo veel eensgezindheid te zien. Er was eensgezindheid over dat de balans tussen het verdelen van gelden onder regio en stad op dit moment een stuk beter kan, of zeg maar gerust: een stuk beter moet. Tijdens het notaoverleg MIRT was er naast consensus ook een zeker ongemak, want de hoofdprijs van 4,1 miljard euro gaat naar de Metropoolregio Amsterdam, waar onder meer de Noord/Zuidlijn wordt verlengd naar Schiphol en Hoofddorp. Eindhoven krijgt bijna een miljard euro voor een ondergronds busstation en een snelle bus naar de High Tech Campus en techbedrijf ASML in Veldhoven. Dat is nodig, maar als het erop aankomt, moeten veel provincies met een troostprijs genoegen nemen, of ze betalen de prijs voor ambities in andere delen van het land. Het grootste deel van de 7,5 miljard euro wordt geïnvesteerd in de Randstad. Slechts 4% gaat naar de regio Noord-Nederland, becijferde RTV Noord. Afgelopen maandag zag ik wethouders, gede-

puteerden en pers uit onder meer Groningen, Friesland en Drenthe op de publieke tribune zitten. Zij zagen handreikingen vanuit de Tweede Kamer voor de meest nijpende dossiers. JA21 is bijvoorbeeld blij dat de HRMK-spoorbrug in Leeuwarden door een viaduct wordt vervangen. Daarnaast is de Friese hoofdstad tot 2025 verzekerd van twee sprinters en twee intercity's per uur op het traject Zwolle-Leeuwarden. Is dat na de nieuwe concessie nog steeds het geval, vraag ik de staatssecretaris. En kunt u er in het nieuwe programma van eisen voor zorgen dat deze vier treinen op dit traject behouden blijven, vraag ik via de voorzitter aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Er lijkt brede steun te ontstaan voor meerdere initiatieven, zoals rondom de urgente problemen die zich voordoen in de flessenhals Zwolle-Meppel. Daarom heb ik samen met mevrouw Van der Plas een amendement ingediend. We willen 75 miljoen euro beschikbaar stellen vanuit het Mobiliteitsfonds voor een meer frequente, snellere en meer betrouwbare treinverbinding tussen de stedelijke netwerken van de Randstad, Zwolle en Groningen/Assen. Over station Staphorst heb ik tijdens het notaoverleg MIRT het nodige gezegd. Ook dit is een belang dat bij de aanpak van de problemen in de flessenhals een plekje dient te krijgen. Hierover zal ik een motie indienen, waarbij ik toch genoemd wil hebben dat ik tijdens het MIRT-debat geen moties heb ingediend, voorzitter. Dan komt het allemaal weer uit.

De voorzitter:
Dan mag het.

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):
Dank u wel voor de toestemming!

Voorzitter. JA21 is en blijft een groot voorstander van de Lelylijn. Die gaat de tweede toegangspoort naar het noorden worden. Als broodnodige bypass voor de verbinding via Zwolle draagt deze lijn bij aan woningbouw, het voorkomen van braindrain uit de regio, arbeidsdiversificatie en natuurlijk een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. De eerste 3 miljard vanuit het kabinet is een goed begin. Volgende week verwacht onze staatssecretaris positief nieuws te kunnen brengen over EU-steun voor de Lelylijn. JA21 volgt deze ontwikkelingen met grote interesse, want het versterken van deze regio versterkt het hele land. Wat mij teleurstelt, is de reactie van minister Harbers over berichtgeving van Rijkswaterstaat rond het opkopen van stikstofruimte. Provinciale Staten Gelderland is erg ontevreden over de gang van zaken. Deze onvrede werd weggevuurd en gebagatelliseerd. Dit is al met al een gemiste kans, want juist dit soort acties dragen bij aan de groeiende kloof tussen Randstad en regio. Ik verwacht van de minister meer politiek inlevingsvermogen dan ik afgelopen maandag heb gezien.

Voorzitter. Ik vraag tot besluit nog aandacht voor het project A4 Haaglanden-N14. De Vlietzoom Alliantie bepleit een andere aanpak. Het kabinet heeft uitgebreid antwoord gegeven op schriftelijke vragen hierover vanuit de commissie I&W. Wat mijn fractie betreft is helder dat de doorstroming dient te worden bevorderd. Uit de reactie van de bewoners die direct betrokken zijn bij de ontwikkeling van dit gebied tussen Vliet en A4 spreekt toch wat teleurstelling

over de manier waarop het kabinet zich van hun inbreng op de hoogte stelt. Een wezenlijke vraag voor hen is of de modelmatige benadering voldoende aansluit op de omgeving. Het is de vraag naar de verhouding tussen modellen en ervaren overlast. Graag vraag ik van de minister een reflectie op de wens om niet alleen modelmatig, maar ook aan de hand van inbreng uit het gebied zelf beter inzicht te krijgen in het effect van de maatregelen. Daarmee rond ik mijn bijdrage in de eerste termijn af.

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed. Dan gaan we luisteren naar de heer Stoffer van de fractie van de SGP.

□

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Graag begin ik met een onderwerp dat mij en de SGP na aan het hart ligt, vanwege de bescherming van het door God gegeven leven. U begrijpt het: het is verkeersveiligheid. Het is heel zorgelijk dat het aantal verkeersdoden en zwaargewonden nog niet omlaaggaat. Dat verdient echt meer prioriteit. De berekende maatschappelijke kosten liggen met 27 miljard euro vele malen hoger dan de maatschappelijke kosten van fileleed, waar we wel heel veel aandacht voor hebben en geld aan besteden. Effectieve maatregelen zijn het vergevingsgezind maken van fietsinfrastructuur, de ombouw van onveilig ingerichte 50km/u-wegen naar 30km/u-wegen, de veilige inrichting van N-wegen en intensivering van de handhaving. Het Rijk investeert eenmalig 200 miljoen euro in veilige rijks-N-wegen. Daarnaast is er tot 2030 500 miljoen euro voor het onderliggend wegennet, maar ik ben bang dat dat geld heel snel op is. Rijbaanscheiding en bermmaatregelen zijn ook nodig bij provinciale wegen. Dan hebben we het over 8.000 kilometer weg. Dat is veel meer dan de 500 kilometer die in beheer is bij het Rijk. Mijn vraag is of provincies daar voldoende in kunnen investeren. Ik wil heel graag meer zicht op de risicoanalyses van wegbeheerders en hun uitvoeringsprogramma's voor verkeersveiligheid. Hoever zijn de andere partners in hun Strategisch Plan Verkeersveiligheid hiermee, is mijn vraag. In hoeverre zijn medeoverheden in staat om de verkeersveiligheidsopgave te financieren?

De bewindslieden hebben hun contourennota mobiliteitsvisie naar de Kamer gestuurd, maar ik mis in de nota het belang van regionale bereikbaarheid, mede voor de regionale economische ontwikkeling. Denk aan de krimpregio's. Die bevinden zich niet voor niets aan de randen van het land. Mijn vraag is of de minister en de staatssecretaris het belang van regionale bereikbaarheid in het verlengde van regionale economische ontwikkeling heel stevig willen verankeren in hun mobiliteitsvisie. Ik denk dat de staatssecretaris daar zeker wel gevoel voor heeft. Dat komt volgens mij goed.

Voorzitter. We hebben inmiddels weer een ochtendspits van meer dan 900 kilometer file achter de rug. Gezien de vertraging bij infraprojecten is er extra aandacht nodig voor het beter benutten van de weg door afspraken met werkgevers, intelligent verkeersmanagement en beperkte infrastructurele aanpassingen. Maar wie schetst mijn verbazing dat er in de begroting een prachtige post "optimalisering

gebruik" is opgenomen? Dat is een compliment waard. Wat dan weer minder is, is dat er nul komma nul euro voor wordt uitgetrokken. Mijn vraag is waarom deze witregel in de begroting van het Mobiliteitsfonds staat.

Om forensen vanuit de auto in het ov te krijgen, zou het helpen als de ov-regeling voor werkgevers net zo eenvoudig is als bij de leaseauto. Een trajectabonnement is fiscaal aftrekbaar, maar niet meer als je twee dagen thuiswerkt. Dan geldt weer een ander regime. Het is heel ingewikkeld. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om hier vereenvoudigingen aan te brengen? Het schrappen van bijvoorbeeld de spitsrein tussen Harderwijk en Amersfoort helpt ook niet. Zo jaag je mensen de trein uit. Mijn vraag is of de staatssecretaris wil aandringen op heroverweging van dit voornemen.

Voorzitter. Voor goed ov heb je ook stations nodig, want anders kun je de trein niet in. De SGP pleit al langer voor een intercystation bij Barneveld-Noord op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Dat doen we altijd trouw, samen met het CDA. Nu hebben wij hier bij het MIRT-debat in juni ook naar gevraagd en toen kregen wij te horen dat er aan een corridorstudie voor de verbinding Amsterdam-Berlijn wordt gewerkt, dat de staatssecretaris daar in het najaar op terugkomt en daar dan ook Barneveld-Noord in meeneemt. Het is bijna het einde van het jaar, dus mijn vraag is: wanneer in de komende weken voor kerst kunnen we deze nog tegemoet zien en wat staat daarin voor Barneveld-Noord? Want daar liggen al een transferium, een loopbrug en een tunnel; er moeten alleen nog een paar perrons worden aangelegd. Dat is natuurlijk een beetje kort door de bocht, maar ik zie wel kansen, niet alleen voor de intercity, maar misschien ook voor het lijntje Zutphen-Apeldoorn. Zouden we dat niet kunnen doortrekken naar Amersfoort? Of eventueel Almelo-Apeldoorn? Dan is er al een goede treinverbinding waarbij dit wordt gerealiseerd. Misschien kan ook station Stroe daarin worden meegenomen.

Dan het ov in het buitengebied. Wij maken ons echt zorgen over de vershraling van het ov in het landelijk gebied. Voor nieuwe concessies zijn miljoenen euro's extra nodig, maar die hebben provincies gewoonweg niet. Recent heeft het planbureau juist de vinger gelegd bij de gebrekkige bereikbaarheid in het buitengebied als je geen auto hebt. Maar we hebben ook goede initiatieven gezien, zoals TwentsFlex. Voor €2 kun je dan kriskras door de gemeente Rijssen rijden met een buurtbus. Mijn vraag is of de staatssecretaris in overleg met de provincies zou willen kijken wat de uitdagingen en knelpunten zijn en op welke manier het Rijk dit soort zaken kan faciliteren.

Voorzitter. De Westerscheldetunnel heb ik al even aan de orde gehad met de SP. Mooi dat we die tolvrij maken voor gewone auto's. Mijn concrete vraag is of we het in één keer goed kunnen doen door ook de vrachtwagens daarin mee te nemen. Daardoor moet er geen vertraging ontstaan — dat ben ik met de heer Alkaya eens — maar als dat in één keer zou kunnen, of direct na elkaar, dan heel graag.

Voorzitter. Dan het elektrisch vervoer. De subsidiebudgetten voor elektrische auto's, bestelauto's en vrachtwagens gaan volgend jaar omlaag. Tegelijkertijd zijn er wel grote ambities voor emissieloos vervoer, met onder meer zero-emissiezones in 40 steden in 2025. Wat is het perspectief? Wil de minister jaarschotten voor de autoregelingen loslaten? Wordt budget naar voren gehaald voor elektrische vracht-

wagens? De subsidieregeling hiervoor was dit jaar in één dag op. Daarbij heb ik gelijk de vraag of er ook budget voor laadpalen bij hoort.

Voorzitter. Ik heb ook gelezen dat de minister een verruiming wil van de tijdelijke verduurzaming van binnenvaartschepen. Dat heb ik net uit een brief gehaald. Is dat een serieuze verruiming? Kunnen de kleine binnenvaartschepen daar ook aan meedoen? Daar kan de minister vast antwoord op geven.

Dan de vrachtwagenheffing. Een second opinion leert dat het kabinet 200 miljoen euro dreigt te verspelen door het in eigen beheer willen houden van het stelsel. Dat vind ik echt te veel. Ik pleit daarom voor een heroverweging en een kostenverlaging. Dan houden we praktisch gezien meer over voor verduurzaming van het wagenpark.

Dan de maritieme sector. Daar ga ik binnenkort in het commissiedebat Maritiem wel verder op in, maar ik wil hier toch even benoemen dat er een opdracht van NIOZ voor een onderzoeksschip naar Spanje is gegaan. Dit soort dingen wil ik bij de Rijksrederij heel graag voorkomen. De Kamer heeft namelijk meerdere moties aangenomen om het vlootvervangingsprogramma zo mogelijk te versnellen, om snel een plan van aanpak naar de Kamer te sturen en om inzicht te geven in de betrokkenheid van de maritieme sector. Daarbij is mijn vraag: worden investeringen dan eindelijk ingepland in plaats van dat ze telkens weer worden uitgesteld? Wordt de eigen sector betrokken bij de innovatieslag? Graag een antwoord daarop. Dat hoeft niet per se deze week. Het mag wat mij betreft ook schriftelijk, voor het commissiedebat Maritiem. Maar dan willen we ook graag spijkers met koppen slaan.

Voorzitter. Dan nog een heel ander punt, namelijk de veenweidegebieden. Daar wil de minister een grondwaterstand van 40 tot 20 centimeter onder het maaiveld. Dat gaat grote gevolgen hebben voor de melkveehouderij, zeker bij een peilverhoging richting de 20 centimeter. De situatie is heel divers. Met drukdrainage en het uitrijden van klei op veen kan een groot deel van de bodemdaling geremd worden. Een doormeting van deze maatregelen is nog niet eens afgerond. Maken dergelijke maatregelen integraal onderdeel uit van de gereedschapskist? Hoe ziet de minister het verdienmodel van melkveehouderijen op veengronden voor zich? Want boeren moeten natuurlijk wel perspectief houden.

Wat betreft de aanpak bij verzilting mis ik de technische maatregelen om opdringing van zout water tegen te gaan door bijvoorbeeld sluizen in de Nieuwe Waterweg. Wat is het perspectief als we zouden inzetten op een tweede kustlijn? We zijn een land van waterbouwers. Mijn vraag is of de minister deze bedrijven bij zijn aanpak wil betrekken.

De energietransitie — heel wat anders weer — leunt op lithium, koper en andere schaarse grondstoffen. Dat zijn zonder recycling geen grondstoffen van eigen bodem, maar vooral uit China. We hebben er steeds meer van nodig en dat gaat gewoon de verkeerde kant op. Het kabinet schermt met de grondstoffenstrategie en het Nationaal Programma Circulaire Economie, dat binnenkort naar de Kamer komt, maar op de begroting staat er nauwelijks geld voor gereserveerd. Wordt het Klimaatfonds ook opengesteld voor de grondstoffentransitie? Hergebruik van materialen bespaart immers ook CO₂.

Voorzitter, nog een allerlaatste punt. De SGP stoort zich aan de importheffing voor de afval. Afvalenergiecentrales krijgen aan alle kanten heffingen opgelegd en de importhef- fening zorgt voor meer afvalstorting in het buitenland, meer methaanemissies en dus averechtse effecten. Maar onder- tussen gaat er zonder exportheffing brandbaar afval naar buitenlandse cementovens. Snapt u het nog? Ik niet. Ik zie dus graag een heroverweging van dit beleid.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Den Haan van de Fractie Den Haan.



Mevrouw Den Haan (Fractie Den Haan):

Dank u wel, voorzitter. We hebben vandaag bij de begro- tingsbehandeling Infrastructuur en Water al heel veel belangrijke dingen voorbij horen komen. Ik wil mijn bijdrage graag richten op de voorzieningen die nodig zijn voor mensen om zich te kunnen verplaatsen. Ik heb het dan over het verkeer, de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid van het verkeer, en dat met name gericht op ouderen.

We worden allemaal ouder en we blijven gelukkig langer gezond, maar met het ouder worden zijn er wel zaken die wat langzamer gaan en ook wat minder worden. Zicht en gehoor kunnen bijvoorbeeld minder worden, de spierkracht kan afnemen, we kunnen bij het ouder worden wat sneller uit balans raken en ook onze nekrotatie wordt minder. Dat klinkt misschien wat deprimerend, zo op de woensdagmid- dag voor de lunch, maar ik heb begrepen dat dat heel geleidelijk gaat. De meeste ouderen geven ook aan dat er echt wel goed op in te spelen is en op te anticiperen is.

Maar als het gaat om het verkeer, is het natuurlijk wel echt heel belangrijk om hier rekening mee te houden. Senioren kunnen dat natuurlijk ook heel goed zelf doen, maar de rijksoverheid heeft hier ook een verantwoordelijkheid. Zo is het belangrijk dat gemeenten een seniorproof wegont- werp hebben voor oudere weggebruikers. Dat is zeker bij de herinrichting van de gemeentelijke infrastructuur eigenlijk een must. Gelukkig zijn er al veel goede voorbeel- den in ons land, maar helaas zijn er ook nog plekken waarbij echt sprake is van heel gevaarlijke verkeerssituaties voor oudere weggebruikers. Ik denk daarbij aan onvoldoende verlichting, gevaarlijke paaltjes, wegmarkeringen op een fietspad, krappe bochten, gevaarlijke en onoverzichtelijke oversteekplaatsen, niet goed gemarkeerde fietspaden en noem maar op. Kan de minister aangeven hoeveel gemeenten in ons land echt werken met een seniorproof wegontwerp? Wat is de minister van plan te doen om ervoor te zorgen dat alle gemeenten hiermee bekend zijn en dit ook daadwerkelijk gaan invoeren?

Voorzitter. Het aantal scootmobielrijders is volgens de minister de afgelopen twintig jaar flink toegenomen en het aantal ongelukken ook. Per jaar hebben enkele tientallen mensen een dodelijk ongeluk met een scootmobiel. Dat lijkt wellicht niet veel, maar als je dat procentueel bekijkt, dan zijn dat veel meer ongelukken dan er bijvoorbeeld met motoren zijn. Jaren geleden heb ik me vanuit mijn vorige functie al sterk gemaakt voor het veilig mobiel blijven van senioren. Daarbij waren scootmobielen die snel uit balans

raken, een doorn in het oog. Het grootste probleem was de gashendel die je moet loslaten als je wilt stoppen. Dat is natuurlijk volledig tegennatuurlijk. Als je je hele leven gefietst hebt en gewend bent om de handrem in te knijpen als je wilt remmen, dan gebeurt dat ook in een reflex als je op je scootmobiel met een panieksituatie te maken hebt. Je remt dan niet, maar geeft een dot gas. Het voorbeeld van een aantal jaren geleden van een mevrouw die daarbij in een open liftschaft is gereden en is overleden, staat mij nog goed bij. Kan hier nou toch echt niets aan worden gedaan? Ik heb antwoorden op Kamervragen gezien. Ik heb ook de acties gezien die in het plan Langer Veilig Onderweg staan. Maar hoe staat het hier eigenlijk mee? Dit speelt al heel erg lang.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is de mooie ambitie opgenomen om nul verkeersslachtoffers te hebben in 2050. Het CBS gaf in april van dit jaar aan dat er in 2021 582 mensen in het verkeer om het leven zijn gekomen. De meeste verkeersdoden zijn inderdaad ouderen. Wat gaat de minister concreet doen om de bewustwording onder ouderen toe te laten nemen dat zij zelf kunnen anticiperen op hun verkeersveiligheid? Wat kunnen gemeenten en maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Neder- land nog meer doen om hieraan bij te dragen?

In het plan Langer Veilig Onderweg over veilige mobiliteit voor ouderen staan heel veel constatering. Dat is op zich heel mooi. Maar bij de hoofdstukjes "Wat gaan we doen?" blijft het toch vaak abstract. Ik noem bijvoorbeeld een leef- tijdsvriendelijke verkeersomgeving. Dan zegt de minister bij de actie dat er aandacht zal zijn voor oudere fietsers. Maar wat is dat dan precies? Ik snap dat het in dit versnip- perde veld lastig is om tot een concreet actieplan te komen met een tijdpad, maar ik zou toch de minister willen vragen om dit te doen.

Voorzitter. Een volgend punt is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor senioren. Er is 10 miljoen gereser- veerd om in ieder geval op elk station reisassistentie te hebben, zodat mensen die ouder zijn maar ook mensen die bijvoorbeeld de taal niet vaardig zijn, kunnen worden geholpen. En dat is fijn. Maar naast toegankelijkheid is ook bereikbaarheid belangrijk. In een grote stad is het qua bereikbaarheid prima te doen om het met openbaar vervoer naar bijvoorbeeld winkels, het ziekenhuis of de dokter te doen. Maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat bijvoorbeeld hier in Den Haag nog steeds trams rondrijden die qua toe- gankelijkheid weer niet geschikt zijn voor mensen in een rolstoel of mensen die slecht ter been zijn. Maar in de ker- nen en op het platteland is de bereikbaarheid van cruciale voorzieningen toch nog lastiger. Er zijn buurtbussen, er is bijvoorbeeld AutoMaatje, maar ook dat is niet altijd een oplossing. Is er inzicht in hoe goed essentiële voorzieningen zoals ziekenhuizen te bereiken zijn vanuit het platteland en de kernen?

Voorzitter. Tot slot was ik vorige week op pad met Alexander Pechtold van het CBR, een werkbezoek waarvoor alle collega's in deze commissie zijn uitgenodigd. Ik wil hen ook echt aanraden om te gaan, want het was enorm leerzaam. In het kader van mijn achterban wil ik nog een onderwerp noemen, namelijk de opleggingskosten. Die zijn ook al benoemd in de knelpuntenbrief van het CBR. Het CBR ver- telde dat het vaak gebeurde dat de politie iemand van bij- voorbeeld 35 jaar die tegen een paaltje aanrijdt of een stoep raakt, niet naar het CBR stuurt voor een medisch onderzoek,

omdat ze aannemen dat het dan wel een ongelukje zou zijn geweest. Als hetzelfde een 75-plusser overkomt, dan wordt die senior vaak wel door de politie doorgestuurd naar het CBR. Dan wordt er gedacht aan een medische oorzaak, waardoor dit ongelukje kon gebeuren. Die medische oorzaak is er lang niet altijd.

Die manier van doen zorgt voor veel leed bij senioren, want er wordt dan een "mededeling politie" gedaan en vervolgens legt het CBR conform wet- en regelgeving een bestuursrechtelijke maatregel op, het medisch onderzoek. De kosten van zo'n medisch onderzoek zijn fors. Deels is dat vanwege de opleggingskosten van €433 die het CBR bij de ouderen in rekening brengt. Deels is het vanwege de kosten voor het medisch onderzoek zelf bij een specialist. Die moet de burger zelf betalen en die kunnen oplopen tot wel €1.200. Dat is een hoop geld. De heer Pechtold gaf aan dat er vaak senioren zijn die dat geld gewoon niet hebben en vervolgens ook niet meer mogen rijden, omdat ze door geldgebrek dit onderzoek niet kunnen betalen en dus hun rijbewijs kwijtraken. Aangezien wij met elkaar staan voor een inclusieve samenleving, waar iedereen zo lang mogelijk deel van moet kunnen uitmaken, wil ik de minister vragen of hier geen andere oplossing voor is.

Voorzitter. Ik rond af. We leven in een land met bijna 18 miljoen inwoners. De meeste van ons nemen op een of andere manier deel aan het verkeer. We hebben vorig jaar 582 mensen verloren aan verkeersongevallen. Daarvan zijn de meeste mensen ouder dan 60 jaar en betreft het voertuig waarmee het dodelijke ongeval plaatsvond, de fiets. Op het enorme aantal verkeersdeelnemers lijkt 582 wellicht niet veel, maar iedere persoon die overlijdt in het verkeer is er één te veel. Wat wij eraan kunnen doen om dit te voorkomen, moeten we dan ook doen. Better safe than sorry.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Fijn dat het woord nekrotatie eindelijk een keer genoemd is in een debat over Infrastructuur en Waterstaat. U heeft het niet horen langskomen? Dan had u beter moeten opletten, meneer Van der Molen.

We gaan nu luisteren naar twee minuten mevrouw Van der Plas van de fractie van BBB. Zij is de een-na-laatste spreker van vandaag.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik ga de heer Bosma als voorzitter blij maken, want mijn betoog duurt waarschijnlijk maar één minuut.

Voorzitter en inwoners van Nederland. We hebben het afgelopen maandag al over heel veel onderwerpen gehad en nu wil ik wat zaken noemen waar ik het nog niet over had. Rekeningrijden, bijvoorbeeld. Een onzalig plan dat ervoor gaat zorgen dat mensen op het platteland verder op achterstand worden gezet. De mensen zijn daar vaak afhankelijk van de auto vanwege de belabberde staat van voorzieningen zoals het ov. Zij móéten verder rijden dan iemand in stedelijk gebied om ergens te komen, en zullen daardoor onevenredig worden gestraft met hogere kosten. De heer Rutte kan zich als partijleider van de VVD op het partijcongres wel opwerpen als de plattelandsknuffelaar

des vaderlands, maar in de praktijk is het holle verkiezingsretoriek.

Dan kort iets over vliegveld Eelde, een belangrijk vliegveld voor de economische regio Noord-Nederland, maar ook heel essentieel voor het UMCG, dat in Europa voorloopt bij de transplantaties. Daarvoor is een goed vliegveld nodig om organen binnen de vereiste tijd in het ziekenhuis te krijgen. Eelde is ook kartrekker bij groene waterstof en de ontwikkeling van elektrisch vliegen. Kan de minister een update geven hoe Eelde en andere regionale luchthavens daarbij worden ondersteund?

Tot slot onze maritieme sector. Nederland staat wereldwijd bekend om zijn scheepsbouw. Zelfs tsaar Peter de Grote kwam in 1697 naar Zaandam om daar van ons te leren hoogwaardige schepen te bouwen. Echter, protectionisme van Europese grootmachten, agressieve handel van China en het onvermogen van onze regering om daar een krachtig antwoord op te geven, hijgen de maritieme sector in de nek. De sector, die met 31.000 werknemers, onder wie duizenden mkb'ers, tienduizenden gezinnen aan het eten houdt, staat onder druk. Wat is de langetermijnvisie van het kabinet op de scheepsbouwindustrie?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De laatste spreker van vandaag is de heer Van Haga van de Groep Van Haga.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Voorzitter. Voor BVNL is mobiliteit van groot belang, want mobiliteit staat voor vrijheid. Daarom moet mobiliteit betaalbaar zijn. Maar we zien dat in de afgelopen tijd goede en betaalbare mobiliteit geen zekerheid meer is. Net als op andere gebieden, zoals voedsel, energie, wonen en water, wordt mobiliteit steeds duurder. Zo wordt de vrijheid van het individu steeds kleiner door toedoen van de overheid, die allerlei andere belangen laat prevaleren. Wat BVNL betreft staat de vrijheid van het individu bovenaan.

Voorzitter. In het afgelopen jaar heeft zich een ramp op Schiphol afgespeeld. Er was sprake van totale chaos door het tekort aan beveiligers en bagageafhandelaars. Het kabinet heeft werkelijk niets gedaan om dit allemaal op te lossen. BVNL en Schiphol vroegen zelf om inzet van het leger. Het antwoord was nee. De onbekwame Schipholtop is ook niet weggestuurd. Maar zorgen over de vraag of er wel genoeg dividend naar de Staat ging, waren er dan weer wel. Het krimpen naar 440.000 vliegbewegingen is een catastrofale fout. Schiphol als hub wordt te grabbel gegooid, wat slecht is voor ons vestigingsklimaat, voor onze banen en voor onze economie. Onze eigen KLM spreekt van het schrappen van 30 bestemmingen en van het mislopen van vele miljarden. Gaat de minister vanaf nu wel ingrijpen bij opnieuw falen van Schiphol? Kan de minister niet beter gewoon eerlijk toegeven dat al deze chaos prima past bij de krimpagenda voor Schiphol?

Voorzitter. Dit kabinet steekt miljarden in onderhoud en uitbreiding van onze infrastructuur, maar dit is wel geld dat onder de kabinetten Rutte al veel eerder geïnvesteerd had moeten worden. Al jaren is er veel te weinig geld in

onderhoud gestoken. In het Mobiliteitsfonds valt te lezen dat ondanks deze miljarden het uitgestelde onderhoud de komende jaren nog niet volledig wordt ingelopen. Ik ben benieuwd welke problemen dit oplevert en wat de schade voor onze economie is door dit uitgestelde onderhoud. Ik noem alleen al de uitgestelde verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Rotterdam.

Voorzitter. Dan het openbaar vervoer. In plaats van dat deze vervoerswijze een goed alternatief is voor de auto, wordt het ov duurder, met minder treinen, bussen en tramlijnen, het schrappen van haltes en minder service. Denk daarbij ook aan het sluiten van de loketten op de stations. Kan de minister uitleggen hoe het reizen als sardientjes in een blik mensen moet verleiden om de auto te laten staan?

Voorzitter. Om ten tijde van deze financiële crisis het ov aantrekkelijk en betaalbaar te houden, zal ik in de tweede termijn ook een motie indienen om de btw op ov-kaartjes te schrappen. Graag hoor ik van de minister wat hij hiervan vindt.

Voorzitter. Met al die drukte in het ov is ook de hoffelijkheid ver te zoeken. Opstaan voor ouderen, zwangere vrouwen en mensen die slecht ter been zijn, is er gewoon niet meer bij. Ook hierover zal ik in de tweede termijn een motie indienen.

Voorzitter. Dan nog twee heikele knelpunten, ten eerste de dodenweg N50 in Kampen en ten tweede de vangrail bij rampplek knooppunt Empel. Graag hoor ik van de minister hoe het met deze specifieke problemen staat.

Voorzitter. Dan duurzame mobiliteit. BVNL is voorstander van verduurzaming in de mobiliteit, mits dit betaalbaar is. Het kabinet zet in op rekeningrijden middels een kilometerheffing, waarbij je per kilometer een bedrag betaalt dat wordt bepaald door de uitstoot van je auto. Hiermee wil het kabinet de verkoop van duurzame auto's stimuleren, want minder uitstoot is minder kosten. Maar wat als je geen elektrische auto kan betalen? Word je dan gestraft door een hogere rekening? Kan de minister toezeggen dat de gemiddelde automobilist in 2030 niet meer wegenbelasting betaalt dan nu het geval is? Is het nou echt eerlijk dat mensen op het platteland meer gaan betalen dan in de stad?

Tot slot, voorzitter. Dit kabinet probeert de forens uit de auto te halen en fietsgebruik te stimuleren, met als doel: 100.000 extra fietsers. Wat BVNL betreft kijken we niet alleen naar de fiets, maar ook naar de licht elektrische voertuigen, de LEV's, zoals de elektrische step, snor en bromfiets, als mooi alternatief. Gaat de minister haast maken met het LEV-kader om de e-step eindelijk op de weg te kunnen krijgen? Welke mogelijkheden zien de minister en de staatssecretaris om deze lichte elektrische voertuigen aantrekkelijker te maken voor woon-werkverkeer?

Voorzitter, concluderend. Laten we mobiliteit betaalbaar houden. Laten we de keuze voor auto, trein, vliegtuig, fiets, brommer, motor of step gewoon bij de mensen zelf laten. Meer vrijheid, minder overheid, in het belang van Nederland.

Kijk eens aan, een interruptie.

De voorzitter:

Ik wilde de zaak sluiten, mevrouw Van der Plas, maar het woord is aan u.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dat klopt. Ik ben heel blij dat de heer Van Haga ook het rekeningrijden aan de orde stelt. Dit is namelijk echt het op achterstand zetten van de mensen die buiten de grote steden wonen. Ik was in mijn inbreng eigenlijk vergeten om de visie van de minister daarop te vragen. Ik wil dus aan de heer Van Haga vragen of hij dat nog even wil doen.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Ik vind dit een buitengewoon goede interruptie. Ik wil de minister en de staatssecretaris dan ook vragen om hun visie te geven op het rekeningrijden. Willen ze dan ook met name de mensen op het platteland daarin meenemen? Die rijden namelijk grotere afstanden. Die zijn aangewezen op de auto. Die worden nu de dupe van dit plan. Dank u wel, mevrouw Van der Plas.

De voorzitter:

U ook bedankt. Tot zover de eerste termijn van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Dank aan de beide bewindspersonen voor hun geduld. Dat hebben we vandaag namelijk nogal op de proef moeten stellen. Fijn dat u bij ons was. Morgen hebben we deel twee van dit debat. Nogmaals, beperk het aantal moties morgen. Ik schors tot 14.45 uur en dan gaan we verder met het tweeminutendebat Telecomraad.

De vergadering wordt van 14.31 uur tot 14.51 uur geschorst.