

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 413

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 20 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 juni 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2023 inzake Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit (Kamerstuk 31 305, nr. 387).**

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

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Baarle, Van Ginneken, Graus, Koerhuis, Kröger, Krul en Madlener,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 19.00 uur.

De voorzitter:

Hartelijk welkom allemaal. Ik open dit debat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het gaat vandaag over de auto. Er zijn mensen die «oto» zeggen, maar ik ben een «auto»-man. Net zoals bij patat en frites: ik ben een «frites»-man. Ik heet de mensen op de publieke tribune, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, zijn team en de leden der Staten-Generaal van harte welkom. Dit is een uniek debat, want het vindt voor de eerste keer plaats. Het is aangevraagd door de heer Koerhuis van de VVD. Ik stel een spreektijd van vier minuten en vier losse interrupties voor. Meneer Koerhuis, als aanvrager mag u beginnen in het eerste aparte autodebat.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Vandaag hebben we het eerste debat Automobilititeit. We zijn er voor alle mensen die snel en veilig van A naar B willen gaan, naar het werk, naar familie en vrienden of op vakantie, op de manier waarvoor ze zelf kiezen: de auto, de fiets, de bus, de trein of het vliegtuig. De meeste mensen kiezen voor de auto en hebben de auto nodig. Ik sta voor deze mensen. De VVD is en blijft dé autopartij. We moeten ervoor zorgen dat de auto toegankelijk blijft voor de meeste mensen.

Eerder heeft het PBL onderzocht dat lagere inkomens vaak een slechtere toegang tot de auto hebben. Naar aanleiding van de motie van mij en de heer Minhas onderzoekt het PBL voor het MIRT dit jaar hoe lagere inkomens een betere toegang tot de auto en het ov kunnen krijgen. Graag krijg ik de stand van zaken.

Amsterdam wil de doorgaande autowegen in de stad afsluiten en het binnenstedelijk autoverkeer afwentelen naar de Ring. De Ring dreigt hierdoor vast te lopen en de geplande investeringen in het Zuidasdok dreigen teniet te worden gedaan. Sinds deze week sluit Amsterdam als pilot één doorgaande autoweg in de stad af, de zogenoemde knip in de Weesperstraat, en we zien de chaos.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Van Baarle van DENK.

De heer Van Baarle (DENK):

De heer Koerhuis geeft aan dat de VVD dé autopartij zou zijn, maar ik zou het volgende tegen de heer Koerhuis willen zeggen. Uit alles wat de VVD doet, spreekt zo'n ontzettende haat, pure haat, in de richting van de automobilist. We zien dat de accijns op brandstof weer omhooggaat en dat benzine dadelijk € 0,17 duurder wordt voor de mensen. We zien dat de VVD het rekeningrijden wil gaan invoeren. Het CNV heeft berekend dat dit mensen tot wel € 300 kan gaan kosten. Mensen die werken, worden gepakt. Uw kroonjuweel van 130 kilometer per uur rijden, heeft u ingeleverd. Dat heeft u gewoon ingeleverd op basis van onzinberekeningen. U dekt ook nog eens gaten in de begroting door de verkeersboetes te verhogen. U zet de automobilist in als ordinaire melkkoe. Uit zo'n beetje alles wat de VVD doet, spreekt pure haat en pure minachting in de richting van de automobilist. Waarom doet de VVD dit, vraag ik aan de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vind de woordkeuze niet helemaal gepast, maar ik zal een inhoudelijke reactie geven. Als VVD hebben wij ervoor gezorgd dat er een tijdelijke accijnskorting is geweest toen de benzine- en dieselprijzen heel hoog waren. Wat was het in die tijd? Ik zeg het uit mijn hoofd: € 2,10, € 2,20, € 2,30 per liter. Wij hebben gezorgd voor een tijdelijke accijnskorting. Het nadeel daarvan is dat die een keer verloopt. De diesel- en benzineprijzen liggen nu inderdaad rond de € 1,45, € 1,50, € 1,60, € 1,70. Het klopt dus. Het nadeel van een tijdelijke accijnskorting is dat die weer verloopt. Maar reken maar dat we ons weer voor een tijdelijke accijnskorting inzetten als de benzine- en dieselprijzen weer hoog zijn.

De heer Van Baarle begon over het invoeren van betalen naar gebruik. Ik heb al vaker gezegd dat mijn uitgangspunt is dat de autorijder er met betalen voor gebruik op vooruit moet gaan en niet achteruit. Laten we ook niet vergeten dat de 130 kilometer per uur dankzij de VVD is ingevoerd. Ik heb ook gezegd dat wij die graag weer willen invoeren zodra het weer kan.

Dan kom ik op de verkeersboetes. Volgens mij staan we allebei voor verkeersveiligheid.

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

De slogan van de heer Koerhuis was in het verleden «bouwen, bouwen, bouwen». Van dat bouwen, bouwen, bouwen kwam alleen weinig terecht. De mensen moesten vooral torenhoge huren betalen. Nu is de slogan van de heer Koerhuis «rijden, rijden, rijden», maar de automobilist moet vooral dokken, dokken, dokken. Het klopt inderdaad dat we een tijdelijke verlaging van de benzineaccijns hebben. Waarom zetten we die niet gewoon helemaal door? Mensen moeten dadelijk gewoon € 0,17 meer betalen voor benzine. Waarom staat de VVD dit toe? Waarom staat de VVD toe dat de verkeersboetes verhoogd worden met 10%? Dat is niet vanwege de verkeersveiligheid; dat is een drogreden. Nee, het gaat om het dekken van een gat in de begroting. Dat staat gewoon in de stukken. Dus rijden, rijden, rijden is bij de VVD in de praktijk dokken, dokken, dokken. En dat is een kwalijke zaak.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nogmaals, het nadeel van een tijdelijke accijnskorting is dat die een keer verloopt. Ik zeg nogmaals tegen de heer Van Baarle dat hij kan rekenen op de VVD als de benzine- en dieselprijzen weer zo hoog zijn, en dat wij ons ervoor zullen inzetten dat er dan weer een tijdelijke accijnskorting komt. Wat betreft de verkeersboetes meen ik dat het een inflatiecorrectie is geweest. De inflatie is 10% en de boetes gaan 10% omhoog. Uiteindelijk willen we allebei toch ook niet dat de verkeersboetes gecorrigeerd voor inflatie omlaaggaan, terwijl wij als hele commissie hoge ambities hebben op het gebied van verkeersveiligheid en die nu al uit beeld zien raken. Kijk bijvoorbeeld naar de stijging van het aantal verkeersslachtoffers. We hebben de ambitie om die in 2030 gehalveerd te hebben, maar vooralsnog gaat dat aantal omhoog.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb altijd een beetje te doen met de heer Koerhuis. Als VVD-woordvoerder probeert hij inderdaad een pro-autoverhaal te houden, maar de feiten liggen totaal anders. De VVD gaat straks de boeken in als de partij die het rekeningrijden erdoorheen heeft gedrukt ondanks alle nadelen die dat geeft. Mijn buurman van DENK heeft al een aantal zaken genoemd: de kosten van de auto en de accijns die omhooggaat. In België is die accijns een stuk lager, kan ik u vertellen. We gaan straks enorme problemen aan de grens krijgen als deze zomer de accijns terug verhoogd wordt.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

Mijn vraag aan de heer Koerhuis is de volgende. Vindt hij zelf niet dat hij een geloofswaardigheidsprobleem heeft als de VVD inderdaad de partij wordt die het rekeningrijden erdoorheen drukt, wetende dat dit gaat leiden tot enorme kostprijsstijgingen voor de meeste Nederlanders?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ga mijn antwoord over de tijdelijke accijnsverlaging niet herhalen, en ook mijn antwoord over de 130 kilometer niet. Over het betalen naar gebruik hebben we eerder een debatje gehad. Mijn inzet blijft dat de autorijder erop vooruitgaat. De heer Madlener gelooft niet dat de autorijder erop vooruit kan gaan, maar dat blijft wel mijn inzet. Als we het over autorijden hebben, zijn de feiten helemaal niet anders. Als ik kijk naar hoe de rijkswegenaanpak de afgelopen jaren is gegaan, bijvoorbeeld de wegenaanpak rondom Eindhoven of rondom Amsterdam, dan ben ik daar trots op. Dat ben ik ook met betrekking tot elektrisch rijden. Wij zijn koploper in elektrisch rijden in Europa. Wij zijn koploper in het plaatsen van laadpalen in Europa. Ja, er zijn ook dingen om trots op te zijn. Zo anders zijn die feiten niet.

De heer Madlener (PVV):

Ik snap dat de VVD trots is op de projecten die destijds tot stand zijn gekomen, maar ik wijs erop dat dit gebeurde in een samenwerking tussen PVV, CDA en VVD, met Camiel Eurlings voorop. Dat waren goede tijden en daar plukt deze Minister nu de vruchten van, maar die tijden zijn allang voorbij voor de VVD. Nu wordt er niets meer aan besluitvorming gedaan. Er wordt budget, dat de automobilisten opbrengen, weggehaald bij de wegen. Dat wordt nu in andere dingen gestoken. Het budget voor wegenaanleg gaat dus achteruit. Het beleid schuift ook van aanleggen naar in stand houden. Het rekeningrijden wordt ingevoerd. Het wordt duurder voor automobilisten. Dit zijn allemaal feiten. Met betrekking tot de prijs van rekeningrijden heb ik alleen nog maar berekeningen gezien waaruit blijkt dat de meeste automobilisten erop achteruitgaan. En dat is ook de bedoeling van de partijen die nu in de regering zitten, inclusief de VVD, omdat het klimaat moet worden verbeterd. Het gaat om klimaatbeleid. Dat betekent niet dat het goedkoper wordt.

De voorzitter:

Ik hoorde niet echt een vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik kan het nogmaals herhalen: mijn inzet bij betalen naar gebruik is dat de autorijder erop vooruitgaat en niet achteruit. De heer Madlener stelt dat er budget wordt weggehaald bij wegen. Nou, volgens mij zitten we bij hetzelfde MIRT-debat. Dit behandelen we altijd bij de MIRT-debatten. Laten we het debat daar aangaan. Bij het afgelopen MIRT-debat heb ik niet zo stellig gehoord dat er budget is weggehaald bij wegen. Volgens mij hebben we bij wegen het budget gewoon in stand gehouden, maar dat debat ga ik graag nog een keer in juli aan.

Over de schuif van aanleg- naar onderhoudsprojecten heb ik vanochtend in het debat met betrekking tot het jaarverslag al iets gezegd. We zien dat het budget voor aanlegprojecten nu niet wordt uitgegeven. We zien dat het achterstallig onderhoud oploopt. Dat is natuurlijk heel gek. Het geld van dat budget wordt niet uitgegeven en het achterstallig onderhoud loopt op. Volgens mij is het dus helemaal geen gekke gedachte om het budget voor de aanlegprojecten naar voren te halen. Voordat we tracébesluiten genomen hebben, zijn we vijf tot tien jaar verder. Haal dat

budget dus naar voren. Dan kunnen we in januari volgend jaar beginnen met de aanbestedingen van nieuwe bruggen en viaducten. Ik heb erbij gezegd: laten we dan beginnen met de bruggen en viaducten van die aanlegprojecten.

De heer **Alkaya** (SP):

Wat bedoelt de heer Koerhuis met «de automobilist moet erop vooruitgaan met rekeningrijden»?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Daarmee bedoel ik dat de kilometerprijs niet te hoog mag worden en dat je erop vooruitgaat als je gaat rijden. Dat is wat ik ermee bedoel. De opbrengst van betalen naar gebruik hebben we vastgeklikt in de begroting vanaf 2025. Als we er nu voor gaan zorgen dat we allemaal wat extra kilometers gaan rijden, kan de kilometerprijs omlaag.

De heer **Alkaya** (SP):

De heer Koerhuis kan toch niet bedoelen dat elke automobilist er financieel op vooruit zal gaan met rekeningrijden? Als hij dat niet bedoelt, welke automobilisten zouden er dan wat hem betreft op vooruit moeten gaan en welke zouden er dan eigenlijk per definitie op achteruitgaan? Waar zou dat omslagpunt wat hem betreft moeten zitten, of bij welke auto's? Licht u dat eens nader toe.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De SP maakt er een herverdelingsdebat van. Dat snap ik. Het verschil is ook... De heer Alkaya zit ook in de commissie Financiën. Volgens mij kijken er twee commissies naar betalen naar gebruik, zowel de commissie I&W als de commissie Financiën. Als commissie zijn we ook een onderzoek gestart naar betalen naar gebruik. Volgens mij moeten wij primair kijken naar het effect op mobiliteit in de regio, aan de grens en op gedrag. Daar kijkt het onderzoek vanuit de commissie I&W ook naar. We moeten ook kijken naar de koopkrachteffecten. Dat ben ik eens met de heer Alkaya. Daarvoor zit ook de commissie Financiën aan tafel. Ik zou die vraag toch vooral daar neerleggen, en bij de Minister en Staatssecretaris van Financiën.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot dan. De grootste partij van dit land zou geen gratis uitspraak moeten doen zoals «de automobilist hoort erop vooruit te gaan met rekeningrijden». Dat is gewoon niet waar. Er zijn genoeg automobilisten die er, in welk scenario dan ook, op achteruitgaan. Volgens mij moeten wij ervoor zorgen dat autorijden betaalbaar blijft, ook voor mensen die geen dikke portemonnee hebben. Als de VVD hier aangeeft dat iedereen er financieel op vooruitgaat met rekeningrijden, is dat gewoon simpelweg niet waar. Mensen die nu bijvoorbeeld in een kleine, zuinige benzineauto rijden, gaan straks misschien wel drie of vier keer zo veel betalen, afhankelijk van het kilometertarief. De VVD moet dan ook eerlijk zijn. Ja, mensen met een kleine benzineauto gaan wat de VVD betreft meer betalen. Die gaan er dus helemaal niet op vooruit. Die gaan erop achteruit.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is precies wat de heer Alkaya al zegt: het wordt afhankelijk van het kilometertarief. Ja, ik herhaal mijn eerste punt. We hebben de opbrengsten vastgeklikt in de begroting. Als we ons ervoor inzetten dat het aantal kilometers omhooggaat, en volgens mij is het aantal al omhooggegaan door het effect van corona en door het effect van de bevolkingsgroei, kan de kilometerprijs wat omlaag. Ik bedoelde natuurlijk de gemiddelde autorijder. Ongetwijfeld gaan we koopkrachteffecten zien. Daarnaar moeten we inderdaad goed gaan kijken. Ik vind ook dat eigenlijk

meer een vraag voor de Minister en de Staatssecretaris van Financiën, die hier ook aan tafel zitten. Kijk, als het mij wordt gevraagd, moeten wij primair kijken naar de mobiliteitseffecten in de regio, aan de grens en op gedrag.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u mag uw betoog vervolgen. U heeft nog ongeveer drie minuten.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Ik was gebleven bij Amsterdam. We zien dat Amsterdam sinds deze week als pilot één doorgaande autoweg in de stad afsluit, de zogenoemde knip in de Weesperstraat, en we zien de chaos. De chaos van taxichauffeurs die voor iedere rit in de stad kilometers moeten omrijden, van hotelondernemers die hotelovernachtingen moeten cancelen, van mensen die naar het ziekenhuis moeten gaan en dat niet kunnen, van hulpverleners die vaststaan, van bussen die vaststaan. Wat vindt de Minister? Als Amsterdam het binnenstedelijk autoverkeer echt afwentelt naar de Ring, vind ik dat Amsterdam de bijdrage in bijvoorbeeld het Zuidasdok moet verhogen. Als de Ring echt vastloopt, vind ik dat we voor de verkeersveiligheid moeten kijken naar het afsluiten van bepaalde open afritten van de Ring of naar het bij wet omzetten van de doorgaande autowegen in de stad naar rijkswegen.

Voorzitter. Ik kom bij de economie van de auto. De autobranche zorgt voor 90.000 banen in Nederland. Ik sta voor die banen. Ik maak me zorgen om BMW die het contract met Nedcar niet verlengt en om de 1.800 banen die daarmee verdwijnen. Kan de Minister in gesprek gaan met Nedcar en BMW? Ik begrijp dat Defensie gaat kijken of het een contract gaat afsluiten met Nedcar. Kan de Minister de regie hierop pakken?

We zien dat goedkope Chinese elektrische auto's de eerstehands markt opkomen. Wat kunnen wij hier als Europa tegenover zetten? Kunnen we de Europese elektrische auto's goedkoper maken? Ik heb al eerder gevraagd hoe wij als Nederland de tweedehandsmarkt gaan ontwikkelen. Het kabinet wil de subsidie voor tweedehands elektrische auto's verlengen. Hoe hoog wordt die subsidie nu?

Als Nederland lopen we voorop in elektrisch rijden. ElaadNL loopt voorop in onderzoek en ontwikkeling naar laadpalen. Wat voor onderzoek en ontwikkeling loopt er in Nederland naar tweezijdig laden voor elektrische auto's en laadpalen? Naast de lage onderhoudskosten gaat tweezijdig laden de kosten van elektrisch rijden fors verlagen. Ik vind dat we voorop moeten blijven lopen. Hebben we onderzoeks- en ontwikkelingsbudget voor tweezijdig laden?

Voorzitter. Ik kom op autodata en de veiligheid van de auto. Landen die grote autofabrikanten hebben, zoals Duitsland en Italië, pleiten er in Europa voor dat autofabrikanten toegang krijgen tot autodata. Ik vind dat autorijders eigenaar moeten zijn van eigen autodata. Kan de Minister hierop in Europa het initiatief pakken? Ik vind dat we als Nederland ook voorop moeten lopen in autodata. Grote Chinese autofabrikanten willen ook toegang tot autodata en zijn verplicht om alle data door te geven aan de Chinese overheid. De veiligheid van autodata is een nationale aangelegenheid. Kan de Minister nationaal handhaven of nationale wetgeving maken om autodata te beschermen? We hebben het er bij scheepsbouw altijd over dat het Rijk de kansen van Nederlandse scheepsbouwers bij aanbestedingen van rijksschepen moet verhogen door naast prijs ook verduurzaming, nationale veiligheid en bescherming van scheepsdata leidend te laten zijn. Kunnen we dit ook doen voor Europese autofabrikanten bij aanbestedingen van rijksauto's? Tot slot de zelfrijdende auto. Die is onderaan de streep goed voor verkeersveiligheid, maar we kennen allemaal de filmpjes van zelfrijdende auto's die ineens stoppen, optrekken of inrijden op dummy's. De

belangrijke vraag is waar de verantwoordelijkheid ligt bij een ongeluk. Bij normale auto's ligt die bij de bestuurder. Als we als Nederland een markt voor zelfrijdende auto's willen ontwikkelen, moeten we weten waar die ligt bij zelfrijdende auto's. Kan de Minister dit juridisch uitzoeken? Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis, namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. De heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb nog een vraag naar aanleiding van die opmerking over het subsidiëren van tweedehands elektrische auto's. De tweedehandsmarkt voor elektrische auto's is een jonge markt. Er zijn er nog maar weinig en dat worden er in de toekomst steeds meer. Als je dus een subsidie gaat geven voor een tweedehands elektrische auto, zal het enige effect zijn dat die auto's duurder gaan worden. Ik snap niet wat de economische logica van de VVD is om die tweedehandsmarkt te gaan subsidiëren, terwijl het niets oplevert behalve dat de prijzen omhooggaan. En de nieuwe elektrische auto wordt juist duurder gemaakt omdat de vrijstelling vervalt, waardoor er minder elektrische auto's verkocht zullen worden en de markt kleiner wordt. Ik vind de logica totaal ontbreken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij is de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's een Europese markt. Het is een hele grote markt. Ik ben het niet met de heer Madlener eens dat een subsidie in Nederland voor hogere prijzen op de Europese markt voor elektrische auto's gaat zorgen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger had gevraagd om als tweede te mogen spreken, omdat ze hiernaast in debat zit. Ze zou nu mogen spreken. Misschien weet u, mevrouw Van Ginneken, waarom ze net wegliep?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, voorzitter. Toen ze net wegliep, fluisterde ze mij in het oor dat ze nu inderdaad in haar andere debat iets moet doen. Ik heb met haar afgesproken dat zodra collega Madlener aan het einde van zijn verhaal is en ik bijna ga beginnen, ik haar zal appen. Ik laat dan aan haar of ze besluit meteen terug te komen of misschien achteraan de rij te willen aansluiten. Dat gaan we zien.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Dan gaan we naar meneer Van Baarle van DENK.

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

Voorzitter. Door de gevestigde progressieve politici wordt neergekeken op de automobilist. Vanuit hun zelfverheven positie kijken ze neer op de gewone man en vrouw die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van hun auto. Ze begrijpen het eigenlijk niet. Ze vinden het walgelijk. Ze stellen de auto gelijk aan vervuiling. Ze zien de automobilist als ongewenste gebruiker van de ruimte. Ze vinden de auto maar een gevaarlijk onding, terwijl voor DENK de auto juist gelijkstaat aan de vrijheid om je te kunnen bewegen. De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel en daarmee de grootste stap naar mobiliteit. De auto emancipeert mensen, verbreedt de horizon en brengt mensen bij elkaar. Dat moet je niet kapotmaken, maar faciliteren. Maar volgens de gevestigde progressieve politici moet de automobilist vooral geknecht en gesensibiliseerd worden. Allereerst door van de auto een onbetaalbaar vervoersmiddel te maken. De brandstof-

prijzen rijzen in Nederland al de pan uit. Sommige progressieve politici staan zelfs te klappen voor de lastenverzwaringen voor de automobilist. Internationaal gezien zijn we al een van de duurdere landen. En we worden nog duurder vanwege onbegrijpelijke belastingverhogingen. Op 1 juli is de eerste stap. Benzine wordt € 0,17 duurder en diesel gaat € 0,12 meer kosten. Straks is een liter benzine in België € 0,25 goedkoper dan in Nederland. Een grof schandaal. En waar komt dat door? Accijns! Het overgrote deel van de brandstofprijs is belasting. De automobilist is in de praktijk gewoon de pinautomaat van Mark Rutte. Hoe kan de auto nog een aantrekkelijk vervoersmiddel blijven als de brandstof straks onbetaalbaar is, vraag ik aan de Minister.

De automobilist wordt ook nog eens als een ordinaire melkkoe ingezet. Om gaten in de begroting te dekken, gaan de boetebedragen omhoog. Boetes voor snelheidsovertredingen gaan omhoog, alleen maar omdat er een gat op de begroting van het Ministerie van Justitie en Veiligheid is ontstaan. Dit is ordinaire geldklopperij ten koste van de automobilist. Er zijn ook wereldvreemde stadsbesturen die absurde parkeerkosten heffen. Door parkeerheffingen wordt de automobilist 1,2 miljard uit de zakken geklopt. Een stijging van meer dan 7% in vergelijking met 2022. Hoe kan je de automobilist nou serieus nemen als je de automobilist op zo'n ordinaire manier geld uit de zak klopt, is mijn vraag aan de Minister. Ook doen de gevestigde elitaire partijen aan vrijheidsberoving van de automobilist. Er is een fixatie op het beperken van snelheid. Die zinloze maatregel om mensen niet meer toe te staan om 130 op de snelweg te rijden, is gewoon een farce om de automobilist te pesten. Het levert qua stikstofuitstoot nauwelijks iets op. Die maatregel moet wat DENK betreft worden teruggedraaid. De duurzaamheidsradicalen van de PvdA en GroenLinks willen zelfs zover gaan dat je maar 80 mag op de snelweg en maximaal 30 in de bebouwde kom. Waar gaat het heen? Gaan we van de snelwegen een fietspad maken? En dan zijn er ook nog eens totaal doorgeslagen stadsbesturen, zoals in Amsterdam, die de automobilist met wereldvreemde experimenten het leven zuur willen maken. Mensen diensten ontzeggen, mensen mobiliteit ontnemen, mensen hun brood afpakken, allemaal vanuit een elitaire mentaliteit die neerkijkt op de gewone man en vrouw die de auto nodig hebben. Je zou denken dat dit gefaalde experiment wordt stopgezet. Maar welnee, diezelfde elitaire mensen willen diezelfde ramp nu ook Amsterdam Nieuw-West gaan aandoen. Ik vraag de Minister: kunt u het wereldvreemde stadsbestuur van Amsterdam tot de orde roepen? Hoe kan je nou van waardering van de auto spreken als de vrijheid van de automobilist overal wordt beknot? De automobilist wordt langs alle kanten geslagen, murw gebeukt, en alternatieven worden niet geboden. Het openbaar vervoer is peperduur en wordt op een schandalige manier afgeschaald. Is het niet totaal asociaal, vraag ik de Minister, om de automobilist langs alle kanten te pakken en tegelijkertijd het alternatief, het openbaar vervoer, duurder te maken en af te schalen? In de gevestigde politiek is sprake van een fixatie om de automobilist pijn te doen. De gewone man en vrouw zijn hiervan het slachtoffer. Dat moet wat DENK betreft stoppen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Baarle namens DENK. Dit is meteen uw laatste interruptie, meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Wat een heerlijk verhaal van DENK. Het zou uit mijn mond kunnen komen. Ik vind het geweldig en ik hoor het heel graag. Ik ben blij dat u er bent trouwens, zeg ik via de voorzitter. Nu even iets anders. U heeft het over vrijheid, zeg ik weer via de voorzitter, en de auto zorgt natuurlijk voor vrijheid voor veel mensen, maar dat kan je niet los zien van het steeds maar drukker worden in Nederland door de massa-immigratie. Ik vind het

heel goed dat DENK het zo goed opneemt voor de automobilist en de vrijheid, maar vrijheid van meningsuiting, vrijheid op godsdienstkritiek – ik wil er niet te veel een ander debat van maken, maar...

De voorzitter:

Uw vraag is?

De heer Madlener (PVV):

Je kan het niet los zien van de massa-immigratie. Ik ben blij dat DENK zo voor de vrijheid van de Nederlanders opkomt, maar ziet DENK dan niet dat die constante bevolkingsgroei ook tot problemen leidt als het om onze vrijheid gaat?

De heer Van Baarle (DENK):

Wat leuk dat de heer Madlener het leuk vindt dat ik er ben en leuk ook dat de heer Madlener het eens is met mijn betoog. Daarmee houdt de overeenstemming met de PVV ook wel op. Nou komt de aap uit de mouw. Volgens de PVV zijn mensen met een migratieachtergrond er schuldig aan dat de verzorgingsstaat onder druk staat. Ze krijgen er de schuld van dat er niet genoeg woningen zijn. En nu krijgen mensen met een migratieachtergrond ook nog eens de schuld van de PVV dat het verkeer niet op orde is. Ik wacht op het betoog van de PVV dat mensen met een migratieachtergrond ook nog de schuld krijgen van global warming en dat mensen met een migratieachtergrond de schuld krijgen van het stijgen van de zeespiegel. Ik denk dat de PVV een schuldcomplex heeft jegens mensen met een andere afkomst. Ik hoop dat er ooit een dag komt dat de heer Madlener daarvan verlost raakt.

De voorzitter:

De heer Madlener heeft geen interrupties meer. Mevrouw Kröger, ik wilde u net al het woord geven, maar u was toen weg. Ik had al uitgelegd dat u simultaan debat aan het voeren bent. U kunt nu het woord nemen als u wilt, namens GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is multitasken, maar goed. Op naar heel veel meer zetels, zeg ik dan. Voorzitter. Henry Ford, de grote autobouwer, zei eens: als je de mensen had gevraagd wat ze zouden willen, hadden ze gezegd «een beter paard». Deze quote gaat er niet over dat de auto per se de toekomst heeft, maar gaat erover dat de meeste mensen moeite hebben om zich een andere wereld voor te stellen. Wat men kent, is voor de meeste mensen leidend. En dan blijft de ambitie steken bij «een beter paard». De brief en het rapport van de Minister komen precies daarop uit. De auto van de toekomst is schoner, stiller, veiliger en verder blijft alles zoals het was. De auto van de toekomst is een beter paard, want iets anders kunnen we ons niet voorstellen. Ik wel en we zullen wel moeten, want wie de brief goed leest, ziet overal een defensieve toon die tegen beter weten in de omwenteling moet uitstellen. Ik citeer: «Het toekomstperspectief moet ervoor zorgen dat de auto ook in de toekomst zijn rol blijft vervullen.» Dat is een behoorlijke cirkelredenering. Kennelijk zijn bereikbaarheid, mobiliteit, leefbaarheid en milieu, zeg maar: de doelen, ondergeschikt geraakt aan het middel, namelijk de auto, en zelfs zo dat we een heel debat alleen over de auto hebben.

Ik maak me geen zorgen over het uitsterven van de auto en er zijn ook nog steeds paarden in dit land. Ik maak me wel zorgen om mensen, natuur, klimaat, leefbaarheid, bereikbaarheid én betaalbaarheid, energieonafhankelijkheid en grondstofschaarste. We kunnen en moeten onze doelen voor mobiliteit toch met ook minder auto's proberen te bereiken. Amsterdam is vandaag al een aantal keer genoemd. In steden in de toekomst moet er

ruimte zijn voor fietsers, voetgangers en meer leefbaarheid en moet ervoor worden gezorgd dat je met minder auto's toekan. In antwoorden op mijn Kamervragen schetste Minister Jetten, waarmee ik net in de andere zaal in gesprek was, de gevolgen van zijn autobeleid. 100% nieuwverkoop van elektrisch is een van de doelen. We halen krap 60%, want elektrische auto's worden duurder in de belasting dan fossiele en subsidies moeten leiden tot meer import van tweedehands elektrische, want de leasesector laat het afweten omdat we die normering niet opleggen. Wat mij betreft is dat echt mislukt beleid en gaan we hard bijsturen.

Wat ziet GroenLinks als de nieuwe rol van de auto? Geen nieuw paard, maar wel veel meer collectief gebruik van een schaars goed. We hebben op dit moment 8 miljoen auto's en wereldwijd zijn het er 1,5 miljard. Dat aandeel gaat alleen maar groeien op het moment dat steeds meer mensen een bepaald welvaartsniveau hebben. We missen helaas de noodzakelijke grondstoffen om al die auto's, vrachtwagens en schepen en alle andere apparaten met een accu te laten functioneren. Er is grondstofschaarste en dan moeten we sturen op een eerlijke verdeling van schaarste. Je moet dan ook proberen om minder grondstoffen te gebruiken. In de visie van deze Minister kom ik veel te weinig tegen wat die planetaire grens, of het nou gaat om CO₂, stikstof of schaarse grondstoffen, eigenlijk betekent voor de toekomstvisie van de auto en de mobiliteit. Moeten we dan niet zoeken naar een andere vorm van mobiliteit? Compacte steden bijvoorbeeld met kortere routes, goed ov en als aanvulling heel veel deelmobiliteit. De wijk van de toekomst wekt eigen energie op en slaat die op in gemeenschappelijke deelauto's. Wat niet wordt verreden, is goed om 's avonds te gebruiken voor het doen van de was of het kijken van tv. De autoaantallen kunnen dan kleiner worden en de maatschappelijke rol groter. Dat moeten we wel organiseren en stimuleren. Daarvoor heb ik vijf concrete punten om aan de Minister te vragen qua stimuleren van meer deelmobiliteit.

De voorzitter:

Dan moet u wel snel zijn, want u bent bijna door uw tijd heen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Heel snel dan. Een inleverpremie waarbij het mogelijk is dat als je je parkeervergunning inlevert er een jaarabonnement voor een deelauto komt. Een belastingvoordeel waarbij deelauto's elektrisch worden en een belastingvoordeel krijgen. Een laag tarief bij de invoering van rekeningrijden. Deelauto-initiatieven worden in de ruimte gestimuleerd met gratis parkeerbeleid en kunnen als onderdeel van de energietransitie een cruciale rol spelen bij de opslag van energie uit zonnepanelen in wijken. Geef de auto een echte toekomst en zorg ervoor dat die bereikbaar is voor iedereen middels deelauto's.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger, voor uw inbreng namens GroenLinks. U gaat al staan, want u blijft op en neer rennen, neem ik aan. Ook dank aan mevrouw Van Ginneken en meneer Madlener. En zelfs meneer Van Baarle wilde u voor laten gaan. Ik heb hem toch het woord gegeven, omdat u weg was. Drie sympathieke collega's zullen u drie gevulde koeken kosten, denk ik. Succes mevrouw Kröger, tot zo meteen. De heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Laat ik beginnen met te reageren op de heer Van Baarle, die mij verwijt dat ik immigranten de schuld geef van de files. Dat is zeker niet het geval. Het gaat mij om het immigratiebeleid en dat zorgt wel degelijk voor problemen als het gaat om de drukte in Nederland. Daarover zullen we het vast wel een keer eens worden, want dit zijn gewoon feiten.

Voorzitter. Ik wil als eerste complimenten geven aan de schrijvers van het rapport Toekomstperspectief Automobilititeit 2040 en van de Ontwikkelagenda. Ik heb de vorige keer de Mobiliteitsvisie 2050 totaal met de grond gelijk gemaakt. Ik vond die onleesbaar. Daarna kwam de ambtenaar naar me toe die zei dat hij het geschreven had. Ik schaam me daar een beetje over. Ik hoop dat hij ook aan dit hele goede stuk geschreven heeft. Ik vind de beschrijving van de rol van de auto in onze economie heel goed, vooral ook hoe is beschreven wat die betekent voor de vrijheid en voor de economische welvaart in Nederland, die essentieel is. Het maakt dat we heel zuinig moeten zijn op de rol van de auto en dat we de auto moeten faciliteren in plaats van tegengaan. Dat is natuurlijk een langlopende wens van de PVV. De auto blijft verreweg het belangrijkste vervoermiddel, niet het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer en de fiets zijn ook geen alternatieven voor de auto; het is aanvullend vervoer. Zo moeten we dat bekijken. We moeten de mensen niet de auto uit jagen.

Nu kom ik toch tot de kritische punten, want ik heb maar weinig tijd. In alle scenario's wordt uitgegaan van het uitvoeren van het MIRT, maar er is eigenlijk geen MIRT meer. MIRT is het meerjareninfrastructuurprogramma van het Rijk en dat staat stil. Er wordt niets meer aan wegen aangelegd. Alle plannen die we in al die jaren hebben bedacht, staan gewoon stil. Als het nog even zo doorgaat, worden er heel veel wegenbouwers ontslagen, want het kabinet doet gewoon niks. Het is allemaal stikstofcrisis en weet ik wat voor zelfbedachte crises. Er gebeurt weinig. Er wordt wat meer aan vernieuwing gedaan, maar de nieuwe projecten, de nieuwe wegen, staan allemaal stil.

Het kabinet zegt: we hebben oog voor de betaalbaarheid van de auto. Het tegenovergestelde is waar. Het kabinet is bezig aan het project «rekeningrijden» en in allerlei bestuursuitingen lezen we dat het rekeningrijden ook het klimaatprobleem moet oplossen. Dit betekent dat als je het kabinet een knop geeft om aan te draaien qua belasting per kilometer, die alleen maar omhoog zal gaan. Alle berekeningen die ik tot nu toe heb gezien, laten dat ook zien. Ik vertrouw het kabinet totaal niet met het rekeningrijden. De mensen worden op kosten gejaagd. Ook buitenlandse kilometers gaan tellen. Het hele systeem wordt heel duur. Het is allemaal geld voor niks. En al die denkkraft die nu wordt verspild aan dat project, hadden we beter kunnen besteden aan het aanleggen van broodnodige wegen, want het wordt steeds drukker in Nederland en de files nemen toe. Ik heb al gewezen op de bevolkingsgroei. Het kabinet voert beleid om de Nederlandse bevolking te laten groeien en immigratie te faciliteren waardoor er allerlei problemen ontstaan in de Nederlandse samenleving, waaronder het drukker worden op de wegen die niet worden verbreed. Nederland wil vooroplopen in biobrandstoffen. Deze maken het autorijden ook nog extra duur bovenop de accijns. Biobrandstoffen zijn ook nog eens heel slecht voor de natuur, voor het klimaat en voor de wereldbevolking. Ze zijn een misdaad tegen de menselijkheid. We moeten stoppen met biobrandstoffen, want die maken het voedsel in de wereld duurder. De natuur lijdt er ook nog eens onder, want het moet allemaal verbouwd worden op landbouwgrond.

Ik ben waarschijnlijk bijna door mijn spreektijd heen, maar ik heb nog een paar punten.

De voorzitter:

Bijna. U heeft nog twintig seconden, dus u moet er wel even staccato doorheen gaan.

De heer Madlener (PVV):

De PVV wil rekeningrijden stoppen.

We vinden dat al die nieuwbouwwijken die het kabinet wil aanleggen, voldoende parkeerplaatsen moeten hebben zodat mensen een parkeer-

plaats voor de deur hebben waar ze hun eigen elektrische auto kunnen opladen, want dat willen mensen.
In de tunnels zit veel te veel techniek met veel te veel storingen.
De Spijkenisserbrug wil ik graag in de spits gesloten houden. Er wordt een petitie aangeboden en ik wil graag dat de Minister daar z'n best voor gaat doen.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener, voor uw inbreng namens de PVV. Meneer Van Baarle.

De heer Van Baarle (DENK):

Dank u wel. Om nog even te reageren op het beginpunt dat de heer Madlener maakte toen hij inging op mijn reactie op zijn woorden over het punt van de bevolkingsgroei en immigratie. De heer Madlener heeft kritiek op deze Minister omdat het MIRT stilligt. Als we uitvoeren wat de PVV wil – van Nederland een soort geïsoleerd stukje aarde maken met een soort Berlijnse muur eromheen waar niemand meer in komt – worden er ook geen wegen meer gebouwd. We hebben een enorm arbeidstekort. Bedrijven schreeuwen om mensen die een bijdrage kunnen leveren om in Nederland te helpen. Als er gebeurt wat de PVV wil, wordt er niet eens meer een stoeptegels neergelegd, laat staan een weg. Niet alleen geeft u de schuld aan mensen met een migratieachtergrond, u bent daarmee ook nog eens contrair met wat u beoogt te bereiken, namelijk meer wegen. Ik vind dat een tikkeltje ongeloofwaardig.

De heer Madlener (PVV):

Het is jammer dat de heer Van Baarle zo in die polariserende teksten blijft hangen en kennelijk totaal niet begrijpt waar de PVV voor staat. Ik snap het wel hoor, want in de kranten lees je dat de PVV tegen de buitenlanders is. Wij zijn tegen massa-immigratie en tegen de wangedragingen van veel immigranten. Daarbij zijn wij voor een arbeidsvergunning. Als Nederland een tekort heeft aan bepaalde arbeidskrachten in bepaalde sectoren, bijvoorbeeld in de wegenbouw, is het wat ons betreft zeker mogelijk om buitenlandse arbeiders tijdelijk naar Nederland te halen om op een vergunning te werken, zoals dat vroeger het geval was. Doordat dit is losgelaten, wordt Nederland overspoeld. De heer Van Baarle heeft hele simpele ideeën en weet kennelijk niet waar de PVV voor staat. Ik vind het toch jammer, want we werken graag samen als het gaat om andere gebieden. Ik persoonlijk wel althans en ik vind het jammer dat de heer Van Baarle dit zo naar voren brengt. Misschien dat hij de bereidheid heeft om zich een keer serieus te verdiepen in de PVV.

De voorzitter:

Misschien moet u een keer samen een kop koffie gaan drinken of een glaasje cola. Mevrouw Van Ginneken, Democraten 66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Als sociaalliberaal vind ik individuele vrijheid belangrijk. De auto biedt die vrijheid. Voor de wat langere afstanden is de auto het meest veelzijdige en flexibele vervoersmiddel. Als sociaalliberaal vind ik ook dat individuele vrijheid een grens heeft als de vrijheid van anderen daardoor te veel bedreigd wordt. Het gaat om vrijheid in verbondenheid. Als ik kijk naar autogebruik, zie ik ook de impact op ruimte, schone lucht, geluid, grondstofgebruik en energiegebruik. Er is daarom geen ruimte voor ongelimiteerde groei van het wagenpark en het aantal autokilometers. Alleen al qua parkeren komt er met de huidige groei jaarlijks tot wel 500 voetbalvelden aan parkeerruimte bij. Straatvoetbal krijgt zo wel een heel wrange betekenis.

De deelauto is een goede oplossing om ruimte en grondstoffen te sparen. Ik heb al bijna een jaar geen eigen auto meer, maar wel een deelauto-abonnement. Dat scheelt een boel gedoe. En omdat ik maar af en toe rijd, is het ook goedkoper. De Staatssecretaris heeft mij eerder toegezegd een definitie te maken van de deelauto en deelmobiliteit. De lokale beleidsmakers wachten hierop. Misschien kan de Minister mij iets vertellen over de stand van zaken op dit punt?

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Mevrouw Van Ginneken spreekt over de groei van het aantal auto's, maar waar komt die groei vandaan? Die komt door een hele forse bevolkingsgroei. Ik wil niet in hetzelfde interruptiedebatje vallen als dat tussen de heer Madlener en de heer Van Baarle, maar als mevrouw Van Ginneken klaagt over de groei van het aantal auto's, zeg ik dat je die, op het effect van corona na, een-op-een op de bevolkingsgroei kunt leggen. Eigenlijk klaagt mevrouw Van Ginneken dus over de bevolkingsgroei en zegt ze: de rest van Nederland moet minder parkeren zodat er bevolkingsgroei mogelijk is. Volgens mij moeten we staan voor de mobiliteit van iedereen, ook voor die van mensen die hier binnenkomen, en ook voor die van mensen die hier al zijn. We gunnen ze de mobiliteit van een auto en dus ook het parkeren van een auto.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

In mijn inleiding zei ik al dat de individuele vrijheid een grens heeft als de vrijheid van anderen te veel bedreigd wordt. Ik kijk echt naar de leefbaarheid in met name steden, want daar maak ik me zorgen om. De ruimte in steden is te beperkt en mensen overlijden sneller als gevolg van gezondheidsproblemen door uitlaatgassen, in de Valkenburgerstraat in Amsterdam bijvoorbeeld. Bij een op de vijf astmakinderen zijn de astmaklachten te herleiden naar luchtvervuiling door verkeer. Dat zijn dingen waarover ik me ook zorgen maak. Ik ben het met de heer Koerhuis eens dat mensen terecht recht hebben op mobiliteit. Maar ze hebben ook recht op gezondheid. Voor mij is mobiliteit niet synoniem met de auto. Juist daarom zeg ik dat we daarmee slimmer moeten omgaan, ook met het oog op al die andere aspecten. Dat is wat ik hier bepleit.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat is geen antwoord op de vraag. Mevrouw Van Ginneken klaagt hier over het feit dat het aantal auto's en het aantal parkeerplaatsen groeit. Die groei kun je een-op-een leggen op de groei van de bevolking. Als mevrouw Van Ginneken klaagt over de groei van het aantal parkeerplaatsen en van het aantal auto's, klaagt ze over de groei van de bevolking. Nogmaals, gunt zij de mensen die hier binnenkomen niet hetzelfde recht op mobiliteit zoals wij dat hier al jaren hebben? Dat gaat over een eigen auto voor de deur en een parkeerplaats.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb net volgens mij in mijn antwoord al aangegeven dat ik het recht op mobiliteit belangrijk vind. Dat ben ik met de heer Koerhuis eens. Alleen verschillen wij van mening over het feit dat dit altijd met een auto moet. De laatste keer dat ik keek, kreeg niet iedereen die in Nederland geboren werd meteen een auto. Ook niet iedereen die een verblijfsvergunning krijgt, krijgt daar een auto bij. Er zijn ook andere manieren om je van mobiliteit te verzekeren. We moeten daar op een slimme en goede manier mee omgaan. Ik maak me met name druk over de leefbaarheid in steden, die decennia geleden rondom de auto georganiseerd werden. We zijn nu toch wel toe aan steden waar mensen voorrang krijgen. Dat betekent ook

echt dat je je moet afvragen hoeveel parkeerruimte in een stad beschikbaar moet zijn. Ik vervolg mijn betoog.

De voorzitter:

U bent nog niet van hem af, mevrouw Van Ginneken.

De heer Koerhuis (VVD):

Nou klaagt mevrouw Van Ginneken aan het eind toch weer over de groei van het aantal parkeerplaatsen in steden. Dat kun je een-op-een leggen op de groei van de bevolking in steden. Dus wat zegt mevrouw Van Ginneken nu? Toch geen bevolkingsgroei of de bevolking groeit, maar dan moeten we met z'n allen minder automobilititeit accepteren?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ga proberen het nog een keer te vertellen, maar volgens mij heb ik het al twee keer uitgelegd. De inzet van D66 is niet om mobiliteit in steden te verminderen, maar om automobilititeit te verminderen, omdat de weerslag die dat heeft op leefbaarheid en gezondheid in steden groot is. De auto is voor D66 niet het uitgangspunt voor de inrichting van steden. Het gaat juist om vormen van actieve mobiliteit, waarover we al eens een apart debat hebben gevoerd, destijds door mij aangevraagd, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, met name ook om steden leefbaar en gezond te houden.

De voorzitter:

Dit is uw vierde en laatste interruptie.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, want we zijn er eigenlijk wel. Het doel van D66 is minder automobilititeit. Het betoog begon met dat dit moet omdat er te veel auto's en te veel parkeerplaatsen komen, die je een-op-een kunt leggen op de bevolkingsgroei.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het doel van D66 is om steden leefbaar te houden en daar op een andere manier met mobiliteit om te gaan. Dat betekent minder automobilititeit in de steden. Daarmee heb ik niks gezegd over automobilititeit in het algemeen. Ik wil in de rest van mijn betoog daar nog een aantal dingen over zeggen.

De voorzitter:

Daar heeft u nog 2 minuten en 55 seconden voor.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Ik zie ook mogelijkheden voor de deelauto in het bedrijfsleven, bijvoorbeeld voor incidentele dienstreizen zodat medewerkers daarvoor geen eigen auto hoeven te hebben. Hoe wordt de zakelijke deelauto door het kabinet gestimuleerd? Kan de Minister in een brief uiteenzetten welke drempels en prikkels er voor bedrijven zijn die de vraag naar deelgebruik beïnvloeden?

De auto is er niet alleen om van deur tot deur te gaan. De auto kan ook gebruikt worden in combinatie met andere vervoersmiddelen, bijvoorbeeld het stuk voor of na een treinreis. Als automobilist wil ik dan graag makkelijk vooraf een plek kunnen reserveren op de P+R bij het station. Dat scheelt een hoop zoek en stress. En dan wil ik ook meteen de deelauto kunnen reserveren bij het aankomststation voor het laatste stuk als dat te ver is voor de ov-fiets. Om dat mogelijk te maken moeten ov-aanbieders, parkeerbedrijven en deelauto-aanbieders hun gegevens standaardiseren en met elkaar delen. Daarover wordt al gesproken in het afsprakenstelsel. Zo heet dat. Maar ik hoor uit het veld dat het soms moeilijk is om partijen

daar bij te houden, zeker als MaaS-pilots afgelopen zijn. Een onafhankelijke ketenregisseur kan deze partijen juist verbinden en aanjagen om op dit soort afspraken te komen. Kan de Minister toezeggen zo'n ketenregisseur aan te stellen?

Voorzitter. Naast het gebruik van de auto, moeten we ook kritisch kijken naar de levenscyclus, want banden en remblokken verslijten natuurlijk, het vervangen van batterijen is erg kostbaar en auto's eindigen vaak in andere landen op de schroothoop terwijl de materialen beter een nieuw leven zouden kunnen krijgen. Moeten Europese auto's daarom niet makkelijker uit elkaar gehaald kunnen worden voor hergebruik van materialen en grondstoffen in Europa? Kan de Minister toezeggen zich hiervoor in Brussel in te zetten en een EU-kopgroep hiervoor te vormen? Welke kansen zou dit de Nederlandse auto-industrie bieden? Ik denk dan bijvoorbeeld aan toeleverancierbedrijven en aan assemblagebedrijven als VDL Nedcar.

SUV's worden in gemeenten in Duitsland en Frankrijk al actief ontmoedigd. Deze energieslurpers nemen veel ruimte in en zijn volgens onderzoeken uit de Verenigde Staten en Duitsland een groter gevaar voor andere weggebruikers dan kleine auto's. Al is er ook onderzoek waaruit dit gevaar niet zo nadrukkelijk blijkt. Op de beantwoording van de Minister op mijn schriftelijke vragen over SUV's blijven er nog wat vragen open. Kan de Minister toelichten wat het verschil is tussen een off-road vehicle en een SUV? Erkent hij dat ook voor de SUV een definitie nodig is en dat we die ook als voertuigtype moeten gaan erkennen en registreren? Wat vindt de Minister van het idee om gemeenten de mogelijkheid te geven de tarieven en vergunningen te baseren op gewicht zoals in Lyon gebeurt? Kan hij toezeggen aanvullend onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid in relatie tot SUV's?

Tot slot. Mensen met een toegankelijkheidsbehoefte zijn soms zeer zelfredzaam met een aangepaste auto. De automatische rijondersteuningssystemen, die steeds vaker in auto's zitten, zitten die aanpassingen in de weg. Kan de Minister in overleg met de doelgroep én de sector van bedrijven die auto's aanpassen, met een plan van aanpak komen?

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Zij sprak namens D66. De heer Van Baarle.

De heer Van Baarle (DENK):

Ik hoorde mevrouw Van Ginneken haar betoog namens D66 beginnen met: «D66 is een liberale partij en staat voor keuzevrijheid». Dan denk ik bij mezelf: hou nou toch eens op. D66 wil rekeningrijden gaan invoeren. Als je docent bent, je woont een stukje verder van de stad en je moet daarvoor 30.000 kilometer per jaar rijden, dan moet je op grond van die plannen € 1.200 dokken. Ik wijs ook op wat D66 in Amsterdam doet, namelijk vanuit een soort elitaire gedachte een hele stad platleggen om de auto te pesten. Dat is geen keuzevrijheid; dat is erdoorheen drammen. Dat is dramgedrag. Waarom doet D66 dat? Dat is mijn vraag.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken. Dat was overigens uw laatste interruptie, meneer Van Baarle.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Mijn antwoord aan de heer Van Baarle is dat ik er weinig elitairs aan vind om maatregelen te nemen om te voorkomen dat mensen die in de Valkenburgerstraat in Amsterdam wonen, drie jaar eerder overlijden als gevolg van gezondheidsproblemen door het autoverkeer. Er is niks elitairs aan om deze mensen te beschermen en echt na te denken – niet alleen na

te denken, maar ook maatregelen te nemen – om een stad leefbaar te houden en ook daarin kritisch te kijken naar het autogebruik. Ik vind daar niks elitairs aan. Ik vind er ook niks elitairs aan om te zeggen dat een auto die heel veel rijdt, best meer mag betalen dan een auto die heel weinig rijdt. Dat is natuurlijk het principe achter betalen naar gebruik. Als de heer Van Baarle vraagt of het nu wel goed gaat bij mensen die gebonden zijn aan de auto en dan afstanden moeten afleggen en financieel gezien minder ruimte hebben om meer te betalen, kijk ik hem aan en zeg ik: dat is iets waarop ik het voorstel dat we van de Minister gaan krijgen, kritisch ga bekijken. Het gaat om de vraag of er geen groepen bovenmatig worden benadeeld en wat daar eventueel aan te doen is. Ik kan me heel goed voorstellen dat je bepaalde doelgroepen via hun werkgever goed zou kunnen ondersteunen. Het is wel een punt waarop ik het voorstel van de Minister goed ga bekijken. Maar goed, dat voorstel ligt er nog niet. Dat moeten we even afwachten. Nogmaals: er is niks elitairs aan het beschermen van de gezondheid van mensen.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording van de vraag, mevrouw Van Ginneken. We gaan naar de heer Krul van het Christen Democratisch Appèl.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dank u wel. De auto geeft mensen de persoonlijke vrijheid om te gaan waar ze willen. Ik had veel verwacht van dit debat Automobilititeit, maar niet dat we hier eigenlijk een soort van collegevideo voor politicologiestudenten zouden opnemen. Het is ontzettend interessant om te zien hoe al deze politieke partijen vanuit hun eigen gedachtegoed naar de auto kijken. De VVD vindt het de ultieme vorm van persoonlijke vrijheid. Dat moeten mensen vooral lekker ongebreideld blijven doen. DENK is ervan overtuigd dat het progressieve elitaire politici zijn die hier naar hun werk komen om het de automobilist flink zuur te maken. We staan in de file vanwege de massa-immigratie, zegt de PVV. GroenLinks is niet bang voor het uitsterven van de auto, maar komt eigenlijk ook niet met een reëel alternatief. En daarmee hebben veel mensen in Nederland de komende jaren flink pech. D66 zegt dat het persoonlijke vrijheid is, maar persoonlijke vrijheid moeten we wel begrenzen.

Als christendemocraat ga ik daar wat tegenover zetten. Persoonlijke vrijheid is goed, maar gaat gepaard met verantwoordelijkheid. Nu hoef ik alleen de heer Alkaya nog maar uit te dagen om als laatste spreker ook een soort van socialistische invalshoek te geven aan de auto. Dan kunnen we dit debat zo opsturen naar de verschillende opleidingen.

Vrijheid geeft verantwoordelijkheid. Verantwoordelijkheid in het gebruik van de auto, of je die gebruikt en hoe je die gebruikt. Daar wil ik iets over zeggen. Dan wil ik praten over hoe we die persoonlijke vrijheid kunnen uitbreiden. Ja, inderdaad, hoe we die kunnen uitbouwen en welke uitdagingen we daarin zien. Ik wil de Minister nogmaals vragen te reflecteren op het feit dat de auto's nog steeds meer verkeersslachtoffers veroorzaken. Wat blijkt nu? Mensen storen zich enorm aan andere automobilisten, maar zelden aan zichzelf. We weten dat het rijgedrag van steeds meer mensen die zich onaantastbaar voelen in de auto, ertoe leidt dat er steeds meer verkeersongevallen plaatsvinden.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Toen de heer Krul zijn typering van de inbreng van mijn collega's aan het doen was, werd ik heel benieuwd wat hij over mijn inbreng zou zeggen. Toen kwam hij tot de conclusie dat D66 spreekt over individuele vrijheid, maar tegelijkertijd die vrijheid ook wil beperken. Ik heb gesproken over de

vrijheid van anderen waarvoor we ook een verantwoordelijkheid hebben. Vrijheid en verbondenheid. Nu hoor ik hem zeggen: nee, wij gaan het anders doen. Wij willen de persoonlijke vrijheid vergroten, maar we vragen van mensen dan wel verantwoordelijkheid. Vervolgens hoor ik hem praten over een toename van verkeersslachtoffers. Dan vraag ik me af of we die verkeersslachtoffers maar voor lief moeten nemen en of we moeten hopen dat mensen zelf verantwoordelijkheid nemen en verantwoordelijk rijgedrag gaan vertonen. Of is er toch echt een rol weggelegd – wat D66 denkt – voor de overheid om op een aantal onderwerpen gewoon grenzen te stellen en regels af te spreken?

De heer **Krul** (CDA):

Natuurlijk is dat een rol van de overheid, maar om dicht bij mijn partij te blijven, is het vooral onze rol om een moreel appel te doen op jezelf en op de ander om op een verantwoorde manier deel te nemen aan het verkeer. En ja, er zullen ook maatregelen genomen moeten worden. Ik vraag nogmaals aan de Minister wanneer we...

De **voorzitter**:

U bent klaar met de reactie op de interruptie. We zetten de tijd weer aan.

De heer **Krul** (CDA):

Ik vraag de Minister, die regelmatig over complexe maatregelen spreekt en waar mevrouw Van Ginneken ook op doelt, nogmaals wanneer we die nu gaan nemen en wanneer we die bespreekbaar maken. Voorzitter. Er zijn ook uitdagingen voor de bereikbaarheid met de auto. Recentelijk hebben we een motie aangenomen die het kabinet verzocht de MKBA's niet meer te gebruiken als besluitvormingsmiddel, maar enkel om zaken in kaart te brengen. Dat gaat ook voor de automobilist wat betekenen en voor de zogenaamde Integrale Mobiliteitsanalyses. Ik hoor graag van de Minister wat de voortgang is op de uitvoering van deze motie. Dit gaat immers ook impact hebben op het onderhoud van bijvoorbeeld de N-wegen, denken wij. Voorzitter. Er is al gesproken over betalen naar gebruik. Ook het CDA maakt zich als een van de coalitiepartijen wel degelijk zorgen over hoe we dit systeem gaan invoeren. Het moet niet zo zijn dat uiteindelijk mensen in regionale gebieden, die meer afhankelijk zijn van de auto en niet makkelijk kunnen overstappen naar andere vormen van mobiliteit, hier het grootste slachtoffer van worden. Het moet niet zo zijn dat zij niet meer op familiebezoek kunnen gaan. Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit niet gebeurt?

De heer **Alkaya** (SP):

Kan ik dit dan zo interpreteren van het CDA dat het plan van het kabinet voor rekeningrijden op losse schroeven staat als dat wel gebeurt? Alles wijst er namelijk op dat dat wel gaat gebeuren.

De heer **Krul** (CDA):

Nee, dat kunt u niet zo interpreteren. We zijn momenteel bezig met een verkenning daarnaar. Er zijn nog steeds ontzettend veel onderzoeken die allerlei inzichten bieden. Er wordt hier veel gesproken over tarieven en er worden getallen genoemd, maar er is nog geen kilometer tarief. Wij zullen dat ontzettend kritisch volgen. Wij zullen erop inzetten dat het niet gebeurt dat de mensen die als laatsten kunnen overstappen naar andere vormen van mobiliteit, daarvoor de hoogste rekening betalen. Dat is onze inzet. Voorlopig hebben wij daarover nog geen besluit genomen. Er wordt nog veel onderzoek gedaan en er zijn nog geen tarieven bepaald. U mag ervan uitgaan dat dat onze inzet is. De signalen die wij nu ontvangen, wijzen daar wel op en daarom spreek ik hier mijn zorgen uit.

De voorzitter:

U hebt geen interrupties meer, meneer Alkaya. U heeft dadelijk wel uw eigen termijn en dan kunt u reageren. Meneer Krul, uw laatste minuut gaat in.

De heer Krul (CDA):

Dan ga ik meteen door naar iets anders. Dat is ook een persoonlijk voorbeeld. Gisteren had ik hier een student op bezoek. Zij heeft een lichamelijke beperking. Zij wil heel graag een rijbewijs halen, maar dat is voor haar heel erg duur. Ze moet daar ver voor reizen. Het UWV kan daaraan bijdragen, maar doet het niet. Waarom doet het dat niet? Ze is nog student. Het UWV zegt: je hebt nog geen rijbewijs nodig om mee te doen. Ze wil graag meedoen. Ze wil volwaardig onderdeel zijn van deze samenleving. Ik begrijp dat de Minister nu gaat zeggen dat hij niet van het UWV is, maar ik hoop dat hij hier wel op kan reflecteren. Het kan namelijk niet zo zijn dat er mensen zijn die niet mee kunnen doen.

Voorzitter. Ik ben het eens met het betoog van mevrouw Van Ginneken dat we ook moeten kijken hoe we deelmobiliteit kunnen bevorderen. Ik heb daar een specifieke vraag over. Die gaat over de subsidies voor de tweedehands elektrische voertuigen. Het is goed dat we die subsidie hebben, maar die kan alleen worden aangevraagd door individuen. Dat signaal bereikt ons. Het zou toch fantastisch zijn als vervoerscoöperaties of als een buurtcollectief ook gezamenlijk aanspraak kunnen maken op zo'n subsidie?

De voorzitter:

U dient af te ronden.

De heer Krul (CDA):

Ik besef dat dit misschien onder een andere Minister valt, maar ik heb net begrepen dat Minister Jetten hiernaast zit. In de schorsing kan Minister Harbers dus even langsgaan en dit aan zijn collega vragen. Voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens het CDA, meneer Krul. Dan geef ik het woord aan meneer Alkaya van de Socialistische Partij. U kunt nu ook nog even reageren als u dat wilt, in uw eigen tijd.

De heer Alkaya (SP):

Het komt vast langs, voorzitter. Nederlanders worden steeds afhankelijker van hun auto. Het kabinet heeft dit onderzocht en constateert dat 47% van de ondervraagden dit zo ervaart. Op het platteland is het percentage zelfs 64%. Een op de drie mensen ziet autobezit dan ook niet als een vrije keuze, wat veel mensen zeggen, maar als een noodzaak. Dat is ook niet gek, want werkplekken en andere belangrijke voorzieningen als ziekenhuizen of scholen zijn vaak niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer of met de fiets. Dit hebben wij helaas vorig jaar kunnen lezen in een alarmerend rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hetzelfde kabinet dat verantwoordelijk is voor het onbereikbaar zijn van dit soort belangrijke voorzieningen wil autorijden nu voor heel veel mensen duurder maken. Dat wil het op korte termijn door de accijnzen op brandstof weer te verhogen en op langere termijn door rekeningrijden in te voeren en meer biobrandstof bij te mengen. Dit tast niet alleen het gevoel van rechtvaardigheid aan. Het erodeert ook het draagvlak voor verduurzaming. Is de Minister zich hiervan bewust?

Eind april presenteerde het kabinet allerlei nieuwe klimaatmaatregelen met een gezamenlijk prijskaartje van zo'n 28 miljard euro. Aan geld is dus duidelijk geen gebrek bij het kabinet als het op het klimaat aankomt. Er gaat bijvoorbeeld 600 miljoen naar mensen die al genoeg verdienen om

de aanschaf van een elektrische auto te kunnen betalen. Mensen die dat niet kunnen, krijgen dus een extra hoge rekening. Vindt de Minister dit rechtvaardig?

De SP steunt het streven naar emissievrije auto's voor iedereen op termijn. Laat dat duidelijk zijn. Die transitie moet wel op een rechtvaardige manier plaatsvinden. Ik snap ook dat er wel een moment moet aanbreken dat alle nieuwe auto's emissievrij moeten zijn. Maar is het jaar 2030 – wat eerder is dan het Europees afgesproken 2035 – nog wel haalbaar als je dat op een rechtvaardige en goede manier wil doen? Denk alleen al aan het overbelaste stroomnetwerk. Mensen hebben vaak helemaal geen keuze, laat staan dat ze het kunnen betalen.

Voorzitter. Kortom, waarom jaagt de Minister mensen die een benzine- of dieselauto hebben, op extra kosten? Als je op het platteland woont en je hebt op dit moment een kleine, zuinige benzineauto, dan ga je over een aantal jaren flink meer betalen, zoals in het interruptiedebatje zojuist is gezegd. Rekeningrijden betekent per maand al drie of vier keer zo veel betalen en benzine wordt duurder. Dat is gewoon niet eerlijk. De mensen hebben in de praktijk helemaal geen alternatief vanwege uiteenlopende redenen. Of het stroomnet is overbelast en kan het niet aan, of ze kunnen een elektrische auto niet betalen, of het openbaar vervoer is al wegbezuinigd en ze hebben geen buslijnen meer. Ze kunnen hun gedrag niet veranderen. Het enige wat overblijft, is simpelweg die hogere kosten betalen. Is de Minister daarom bereid de lastenverhoging voor automobilisten te stoppen en in plaats daarvan te kiezen voor het stimuleren van schone alternatieven zoals het openbaar vervoer? Is de Minister op z'n minst bereid op korte termijn samen met de Staatssecretaris Fiscaliteit en Belastingdienst te besluiten het komende jaar geen inflatiecorrectie door te voeren, waarmee zij een extreme stijging van de brandstofprijzen met tot wel € 0,25 per liter kunnen voorkomen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was netjes binnen de tijd, meneer Alkaya. We schorsen tot 20.15 uur. Tot zo meteen.

De vergadering wordt van 19.59 uur tot 20.19 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het commissiedebat over de auto en geef het woord aan de Minister. Ik wil de Minister vragen of hij in blokjes gaat werken. Zo ja, dan laat ik aan het einde van een blokje interrupties toe. Dat is waarom ik het vraag. Alstublieft, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Het was soms niet helemaal duidelijk onder welk blokje ik een vraag zou beantwoorden, maar ik heb na een paar openingsvragen over de auto in het algemeen twee inleidende dingen. Dan komen de onderwerpen voertuigen, betaalbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid aan bod.

De voorzitter:

Alstublieft, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Er zijn ook een paar wat meer algemene inleidingen gegeven door de leden van uw commissie. Soms ook weer van een verfrissende nieuwe scherpste, meneer Van Baarle. Mevrouw Kröger leidde het helemaal in door te beginnen bij Henry Ford, een van de aartsvaders toen de auto tot ontwikkeling kwam. Ze vroeg of de auto zelf een doel is geworden. Reagerend op haar openingsbetog wil ik maar gelijk uit de wereld helpen dat ik niet opensta voor vernieuwing. Ik denk dat auto's

nog heel lang blijven, maar dat ze de komende 20 à 30 jaar waarschijnlijk meer gaan veranderen dan in de afgelopen ruim 100 jaar, zowel wat betreft gebruik, aandrijving, veiligheid, mate van automatisering als de plek in de samenleving. In dat opzicht maakt het mij niet uit wie de auto bezit. Ik stel wel vast dat nu blijkt – ook als we de komende jaren vooruitkijken – dat het een geliefd vervoermiddel is dat heel veel mensen noodzakelijk vinden voor in ieder geval een deel van hun verplaatsingen in hun dagelijks leven. De auto heeft hoge waarderingcijfers. Dat is de reden dat we dat in ieder geval wel moeten faciliteren. De auto is op zichzelf dus geen doel. In de Mobiliteitsvisie hebben we onze doelen centraal staan en benutten we de kracht van elke modaliteit. Dat zal in de toekomst ook gaan met nog andere vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld met deelmobiliteit, al zijn alle vormen van deelmobiliteit die we op dit moment in beeld hebben, wel variaties op bestaande mobiliteiten zoals we ze al sinds jaar en dag kennen. Alle modaliteiten zetten we in het kader van de ontwikkeling van de modaliteitsvisie ook in op de eigen kracht. Daarbij zien we dat de auto een belangrijke rol in landelijk, in suburbaan gebied, maar ook nog in stedelijk gebied zal houden.

Ik kom nog even op de wat meer filosofische inleidende vragen van de heer Krul. Die zegt dat het ook nog wel iets voor de autogebruiker betekent. Ik zeg er maar gelijk bij: zolang die zelf nog de auto bedient, want ooit komt daar waarschijnlijk ook een einde aan. Dan ben je veel roekeloos gedrag en dat soort zaken kwijt. Ik vermoed dat de zelfrijdende software zo te programmeren is dat die zich niet onaantastbaar voelt in het verkeer. Het betekent wel dat we zolang er nog iemand achter het stuur zit en de auto bedient, daar volop op inzetten. Ik probeer niet in herhaling te vallen van het debat dat we enkele weken geleden hadden over verkeersveiligheid – daar kwam namelijk hetzelfde thema aan de orde – maar het betekent dat we vol inzetten op campagnes waarin we heldere normen stellen voor veilig gedrag, bewust gedrag achter het stuur, nuchter zijn en je aan de snelheidslimiet houden. We zien keer op keer dat die campagnes nog steeds hartstikke nodig zijn.

Daaroverheen komt natuurlijk nog een grote inzet om te kijken hoe we de verkeersveiligheid verder kunnen verbeteren, wetend dat als je kijkt naar het doel wat betreft de halvering van verkeersslachtoffers in 2030, we echt in de categorie gaan komen van maatregelen die misschien moeilijker en ingewikkelder zijn, maar die we wel onder ogen moeten zien. Dat raakt overigens niet alleen slachtoffers vanwege de auto of met de auto, maar bijvoorbeeld ook fietsers. Daar hadden we pas geleden het debat over. Ik herhaal gewoon wat ik daarover een paar weken geleden in het debat heb gezegd, namelijk dat we daarvan in het najaar een verdere uitwerking krijgen. Dat doel neem ik ook serieus. Zoals we toen ook zeiden, is ieder verkeersslachtoffer er een te veel en achter een cijfer gaan hele families, vrienden en naasten schuil.

Ik ga toch wat meer inzoomen op het voertuig zelf.

De voorzitter:

Zijn er tot zover interrupties? In het algemeen? Nee? Dan gaan we inderdaad naar voertuigen.

Minister Harbers:

Ik begin met de vragen over data die met name de heer Koerhuis in zijn betoog had verwerkt, waaronder zijn stelling dat autorijders eigenaar moeten zijn van de eigen autodata. Ik ben het met de heer Koerhuis eens dat autorijders zeggenschap moeten hebben over hun eigen data. Aanvullend aan de Europese Data Act werkt de Europese Commissie momenteel aan specifieke regelgeving over data uit voertuigen. Dat voornemen was voor Nederland reden om in Brussel actief in te zetten op het principe dat een bestuurder van een voertuig zeggenschap moet hebben over de data die door zo'n slim voertuig worden gegenereerd

daar waar het gaat over persoonsgegevens en over datgene wat allemaal herleidbaar is en wat je als eigenaar van de auto eigenlijk tot je beschikking zou willen hebben.

Het tweede aspect daaraan is dat de bestuurder-eigenaar hierover goed geïnformeerd keuzes moet kunnen maken. Hij moet zich dus ook bewust kunnen zijn van wat er gebeurt met het voertuig en waar hij keuzes aan of uit kan zetten.

De vervolgvraag is of je dan ook nationale wetgeving moet maken om autodata te beschermen. Dat raakt ook gelijk aan strategische vraagstukken, bijvoorbeeld of auto's afkomstig zijn uit landen waar privacybescherming een andere zaak is dan we hier gewend zijn. Daarvoor hebben we een raamwerk en dat is de AVG, de Algemene verordening gegevensbescherming. Daar is de bescherming van gegevens van personen, inclusief die uit auto's, geregeld.

Autofabrikanten binnen en ook buiten Europa zullen altijd een grondslag moeten hebben voor het gebruik van data en die moeten ook de rechten van betrokkenen waarborgen. Dat gaat om inzage, correctie en verwijderbaarheid. Daarnaast is het niet toegestaan gegevens te versturen naar landen waar deze rechten niet minimaal net zo goed zijn geborgd. Dat zijn allemaal vraagstukken voor de nabije toekomst als je ziet hoe de auto-industrie zich in de wereld ontwikkelt. We weten dat de Autoriteit Persoonsgegevens daarvoor de toezichthouder is. Mijn collega, de Minister voor Rechtsbescherming, is beleidsverantwoordelijk. Ik ben dus ook bezig om dit vraagstuk actief bij hem te agenderen. Zoals ik net heb toegelicht, zet ik ook in Brussel in op de regelgeving die daar onder de Data Act voor data uit voertuigen wordt gemaakt. Het is namelijk echt wel een vraagstuk dat we in het licht van veranderende geopolitieke verhoudingen onder ogen moeten zien.

De heer Koerhuis suggereerde om de kansen van Europese autofabrikanten bij aanbestedingen van overheidsauto's in te zetten. Ik houd het even bij een algemene bespiegeling, want de Minister van BZK is verantwoordelijk voor de inkoop van onder andere de voertuigen van het Rijk. Ook hier zien we weer dat elektrische auto's voor een groot deel van buiten Europa komen. Denk aan de Verenigde Staten en Azië. Ik denk dat je uiteindelijk veel meer moet kijken naar het voertuig zelf. Je kunt namelijk wel zeggen dat we als overheid andere eisen gaan stellen aan de bescherming van data, maar zojuist heb ik uitgelegd dat dat sowieso geregeld hoort te zijn, wil men voldoen aan de AVG. Dat vind ik veel belangrijker dan een beperking waarvan ik niet eens weet of die zomaar zou kunnen in de inkoop- en aanbestedingsregelingen. Ik denk dat je dan uiteindelijk ook de vraag moet beantwoorden of het niet schadelijk zou zijn voor de instroom van emissieloze auto's in Nederland. Dit is typisch zo'n vraagstuk waarvan ik denk dat je dat aan de bron moet aanpakken. Waarom zouden we als overheid zeggen dat wij die auto niet willen als we een risico zien op grond van de AVG en waarom zouden we dan wel zeggen dat die in de rest van de samenleving toegelaten zou moeten zijn? De heer Koerhuis vroeg ook nog hoe het dan met de aansprakelijkheid zit bij een ongeluk met zelfrijdende auto's. Er mag geen twijfel over de verantwoordelijkheid bij zelfrijdende auto's bestaan. Die duidelijkheid hebben uiteindelijk alle betrokkenen nodig: consumenten, verkeersdeelnemers, fabrikanten, verzekeraars, maar ook de handhavende instanties zoals de politie. Ook daar kijken we samen met de collega's van Justitie en Veiligheid hoe wet- en regelgeving daarop zou moeten worden aangepast. We weten sowieso dat de huidige wet- en regelgeving op verschillende punten zal moeten worden aangepast voor de komst van zelfrijdende voertuigen.

Mevrouw Van Ginneken heeft gevraagd naar het verschijnsel deelauto en of daarvoor een definitie zou moeten komen. Daar heeft ze al eerder een debat over gehad met de Staatssecretaris. Ik weet niet precies wat er destijds in dat debat is gewisseld, maar ik zou in ieder geval willen

toezeggen dat het Ministerie van IenW aan de slag gaat met het uitzoeken of juridische definities in dit stadium mogelijk en nuttig zijn voor deelauto's en wellicht ook andere deelvoertuigen. Het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit is net opgestart. Dat dient er ook toe om erachter te komen waar we nu eigenlijk behoefte aan hebben om de markt verder te ontwikkelen. Het gaat eigenlijk om de vraag wat er wel en wat er niet werkt. We zullen kijken of deze behoefte ook leeft bij de partners, waaronder gemeenten, in het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Ik zeg u toe dat we er voor het eind van het jaar bij u op terugkomen. Zakelijk autodelen is daarvan natuurlijk ook een variant. De zakelijke deelauto is in de praktijk vaak een poolauto. Er is een regeling dat iemand een zakelijke lease- of poolauto ook voor privégebruik mag inzetten als daarvoor een marktconforme prijs wordt geregeld. Daaroverheen heb je natuurlijk dat veel werkgevers kiezen voor het aanbieden van een multimodale reiskaart of een MaaS-app voor zakelijke reizen. Via deze kaarten kan eveneens toegang worden geboden tot deelmobiliteit. Voor het motiveren van duurzaam reisgedrag hebben we ook een werkgeversaanpak waarin wordt gestimuleerd na te denken over mobiliteit. Dit is een van de onderdelen die we in dat Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit oppakken.

Ik kom vervolgens op de vraag van mevrouw Van Ginneken over welke drempels en fiscale prikkels er voor bedrijven zijn die de vraag naar deelgebruik beïnvloeden. Ze vroeg eigenlijk of ik dat in een brief uiteen wil zetten. Als je komt in het gebied van fiscale prikkels, moet ik echt doorverwijzen naar de Staatssecretaris van Financiën. Ik begrijp overigens dat die op korte termijn een debat met uw Kamer heeft over het geheel van autobelastingen. Fiscaliteit is namelijk echt niet mijn beleidsterrein. Wij hebben vanuit IenW het afgelopen jaar in kaart gebracht of er andere drempels worden ervaren voor het gebruik van deelmobiliteit. Dat was met het onderzoek Autodelen in Nederland. Op korte termijn krijgt u van de Staatssecretaris van IenW nog een brief over een onderzoek over inclusieve deelmobiliteit en deelscooters. Daar zou ik het wat de beleidsverantwoordelijkheid van IenW betreft, even bij willen laten.

Dan ga ik vandaar naar een heel ander vraagstuk, helemaal aan het eind van de rit. Wat als een auto aan zijn eind komt? Moet een Europese auto niet in Europa worden gedemonteerd voor het hergebruik van grondstoffen? Ik heb even contact gehad met de Staatssecretaris die over het afvalbeheer van auto's gaat. Dit is Europees geregeld via de autowrakkenrichtlijn. Daarin zit nu al de verplichting voor lidstaten om voertuigen voor minimaal 95% te recyclen. In Nederland zitten we daarboven. Hier wordt momenteel 98,7% gerecycled. Naar verwachting zal de Europese Commissie deze zomer met een herzieningsvoorstel voor de richtlijn komen. Een van de punten waar Nederland op inzet in die herziening, is nu precies om ervoor te zorgen dat nog meer voertuigen binnen Europa worden gedemonteerd. Dat is niet alleen omdat we vinden dat we als Europa ons afvalprobleem zo veel mogelijk zelf moeten oplossen, maar ook om de grondstoffen zo veel mogelijk hier te houden en hier weer opnieuw circulair te kunnen inzetten.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog om daar een Europese kopgroep voor te maken. Ik begreep dat dat ook ging over het tegengaan van de export van auto's. Nee?

De voorzitter:

U mag het even toelichten, mevrouw Van Ginneken, maar wel via de microfoon.

Minister Harbers:

Dat hoeft niet als het alleen dit is. Ook wij proberen, zoals zojuist gezegd, er verder op in te zetten dat we nog verder gaan en dit nog meer voor elkaar te krijgen. We zullen zeker optrekken met gelijkgestemde lidstaten

om de kans op succes te maximaliseren. In de praktijk heet dat dan inderdaad een kopgroep.

Als variant daarop was er ook nog de vraag welke kansen dit de Nederlandse auto-industrie op dit vlak biedt. Ook de Nederlandse auto-industrie moet voldoen aan de autowrakkenrichtlijn. Als wij inzetten op nog meer circulariteit daarin – maar zoals gezegd zitten we er al boven met 98,7% – betekent dat ook iets voor Nederland. In Nederland geeft ook de brancheorganisatie ARN uitvoering aan de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor auto's. Het is een belangrijke gesprekspartner voor ons ministerie. We werken samen om obstakels weg te nemen die er in de praktijk nog zijn voor demontage en recycling. In aanloop van de herziening van de richtlijn zijn we met elkaar al in gesprek.

Dan ben ik bij de Nederlandse auto-industrie. Er was nog een vraag van de heer Koerhuis over Nedcar. Hij vroeg om daar het gesprek aan te gaan. VDL Nedcar is een van de iconen van onze maakindustrie. Alleen daarom al spreekt het voor zich dat het kabinet zeer begaan is met de toekomst van de fabriek en haar medewerkers. Hij vroeg mij om in gesprek te gaan, maar in het kader van industriebeleid is het mijn collega op EZK, Minister Adriaansens, die de gesprekken voert, vanuit haar verantwoordelijkheid voor de industrie in Nederland.

Bij voertuigen hebben we ook nog SUV's, waar mevrouw Van Ginneken naar vroeg. Zij vroeg of een registratie als apart voertuigtype nodig is. Nu is een SUV geen type voertuig maar een productnaam die de autobranche vrij kan hanteren in de markt bij de verkoop van dergelijke voertuigen. Misschien kan dat zelfs wel ook voor andere voertuigen. Daar gaat men zelf over. Het is net als de termen «cabriolet» en «sedan». Dat zijn productnamen van de industrie zelf. Alle voertuigen die op de openbare weg rijden, dus ook voertuigen die SUV's worden genoemd, zijn vanzelfsprekend al geregistreerd in het kentekenregister. Volgens mij kwam ook de term «off-road vehicle» nog aan bod. Internationaal vallen beide onder dezelfde voertuigencategorie waardoor er geen verschil is. Binnen categorieën wordt onderscheid gemaakt op basis van maten, gewichten en het gebruik van voertuigen voor bijvoorbeeld personen of goederen. Er is dus geen herkenbaar onderscheid tussen voertuigen als SUV's en off-road vehicles.

Ik neem de volgende vraag maar even hierbij, omdat we inmiddels toch bij maten en gewichten zitten. Dat is de vraag van mevrouw Van Ginneken over een mogelijkheid om parkeertarieven te baseren op gewicht, zoals in Lyon. Parkeerbeleid vormt primair de verantwoordelijkheid van gemeenten. Zo er gemeenten zijn die dat willen, is het aan hen om in hun lokale parkeerbeleid voorwaarden te verbinden aan het parkeerbeleid. Ik wijs er vooral op dat het van belang is om de kracht van alle modaliteiten en innovaties optimaal te benutten en dus ook de rol van de auto in het totaal van mogelijkheden om je te verplaatsen in de stad en daarbuiten. Mevrouw Van Ginneken vroeg nog naar mensen met een toegankelijkheidsbehoefte die afhankelijk zijn van de auto, en naar aanpassingen van auto's voor mensen met een beperking. Het kan niet de bedoeling kan zijn dat auto's in de toekomst niet meer zouden kunnen worden aangepast voor mensen met een beperking als die auto's technisch veranderen. Dat staat voor mij voorop. Daarom zijn wij in gesprek met branchepartijen en daarnaast ook met het CBR, de RDW en het UWV om in kaart te brengen waar de knelpunten in de regelgeving precies zitten. Voor die knelpunten wordt vervolgens Europees aandacht gevraagd. Dat doen we vanzelfsprekend ook vanuit de verplichting die we net als andere lidstaten hebben om alle effectieve maatregelen te nemen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen.

Dat is misschien het bruggetje naar de individuele casus die de heer Krul aan de orde stelde. Nee, ik ga niet zeggen dat het UWV onder een collega valt. Hij weet al dat dit zo is. Het voorbeeld zet mij wel weer aan het

denken. Ik weet niet precies waar dit dan vastloopt in de regelgeving, maar ik zeg de heer Krul graag toe dat ik persoonlijk met de collega's in het kabinet ga kijken hoe deze casus eruitziet. Misschien kan hij mij buiten deze vergadering iets meer inzicht en tekst en uitleg geven. Deze casus is misschien wel een voorbeeld dat we kunnen gebruiken. Dat legde ik net ook aan mevrouw Van Ginneken uit. Dat gaat op voertuigniveau en ik begrijp dat het hier veel meer zit in sociale regelingen en wel of geen rijbewijs kunnen halen. Ik kom hier later, na de zomer, bij hem op terug. Daarbij gaat het om wat we hieruit in z'n algemeenheid leren en waar we dat eventueel in beleid zouden moeten aanpassen. Dat zijn wat mij betreft alle vragen over voertuigen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dank dat u ook alle afkortingen volledig uitspreekt. Dat wordt door mensen thuis altijd enorm gewaardeerd. Die zijn namelijk vaak minder ter zake deskundig dan wij zijn. In volgorde: allereerst mevrouw Kröger, dan meneer Koerhuis en dan mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ergens in dit hele lange blok ging het over deelauto's. Er werd een aantal vragen van mevrouw Van Ginneken beantwoord, maar geen van de vragen die ik had gesteld over deelmobiliteit. Mijn vraag is dus: komen die nog?

Minister Harbers:

U had vijf punten en die heb ik ergens allemaal samengenomen. Ik moest kiezen waar ik het deed. Ik dacht: voor de herkenbaarheid kom ik straks nog even op uw vijf punten tegelijk.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Aha. Oké. Dan hoop ik dat dit niet als interruptie telt.

De voorzitter:

Uiteraard niet, mevrouw Kröger. Dit telt niet als een interruptie. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De autodata komen eraan en de zelfrijdende auto komt eraan. Als ik de Minister goed hoor, verwijst hij eigenlijk naar de Minister van JenV of die voor Rechtsbescherming. Uiteindelijk wordt dit een vraagstuk voor deze Minister. Het wordt ook een vraagstuk voor de Transportraad in Europa. Laten we er nu op tijd bij zijn. Misschien is het meer voor de tweede termijn dat we hierop terugkomen, maar ik wil toch dat we manieren zoeken om Europees dat initiatief te pakken. Ik zit eraan te denken dat Nederland bijvoorbeeld een positionpaper schrijft, misschien samen met BOVAG, over hoe we kijken naar autodata. Ik denk aan een juridisch onderzoek, bijvoorbeeld Europeesrechtelijk, over hoe we kijken naar de zelfrijdende auto. Dus dan zijn we er echt vóór in de Transportraad. Uiteindelijk komt die vraag naar deze commissie, naar deze Minister en naar de Transportraad toe.

Minister Harbers:

Daar heeft de heer Koerhuis helemaal gelijk in. We hebben met drie kaders te maken. Allereerst noem ik de AVG. Dat is in z'n algemeenheid, maar die is wel belangrijk om data-uitwisseling tegen te houden die we niet willen. Er is de Europese Data Act. Die valt niet onder ons. Het bijzondere aanhangsel daaronder voor data uit voertuigen is wel iets wat wordt uitgewerkt. Daar zijn we op lenW mee bezig. Dat komt ook in de Transportraad aan de orde. Hier proberen we juist gebruik te maken van

het feit dat we best wel een koploperspositie hebben opgebouwd in Europa, ook met ons programma Smart Mobility. Dat maakt dat veel andere landen naar ons kijken. Wij signaleren een aantal van deze vraagstukken eerder dan andere landen. We proberen dus vooruitstrevend te zijn in Europa om de juiste vraagstukken te behandelen. Ik moet even kijken hoe het loopt, want ik weet niet precies wat de momenten zijn dat dit in de Transportraad weer aan de orde komt. Laat ik voorstellen dat ik u in het najaar daarin wat uitvoeriger inzicht geef, mits het op dat moment in de Transportraad is. Mocht dat er niet zijn in het najaar omdat het pas in een volgend voorzitterschap op de agenda komt, doe ik u separaat in het najaar een brief toekomen met de Nederlandse inzet op dit gebied. Als het dus kan bij een Transportraad en als het niet wordt geagendeerd, dan separaat in het najaar.

De voorzitter:

Dank u wel voor de toezegging. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil deze interruptie gebruiken om door te vragen op de antwoorden op de SUV-vragen die ik heb gesteld. De Minister heeft aangegeven dat hij in gesprek is over mensen met een toegankelijkheidsbehoefte die een aangepaste auto nodig hebben. Ik ben blij dat te horen. Kan de Minister aangeven wanneer hij de Kamer kan informeren over de ontwikkelingen daar? Ik zou er graag op enig moment een brief over ontvangen. Dan mijn vraag over de SUV. De Minister heeft in zijn beantwoording gezegd dat er voor SUV's geen aparte categorie is. Differentiatie rondom parkeertarieven en -vergunningen is allemaal lokaal beleid. Dat is een beetje om de kern van mijn vragen heen. Ik hoor van gemeenten dat zij moeite hebben dat lokale beleid te maken, omdat ze behoefte hebben aan een aparte categorie voor SUV's. Die dingen steken namelijk vaak uit parkeervakken, al dat soort dingen. In de praktijk is handhaven op lengte heel ingewikkeld. Er is behoefte aan handhaven op gewicht, net zoals in Lyon gebeurt. Daarbij zou het helpen als SUV's een apart voertuigtype krijgen in dat Europese systeem waarin ook dat off-road vehicle zit. Gemeenten moeten ook toegang krijgen tot de gegevens uit het RDW-register. Tenminste, ik heb het over de gemeenten die met digitale parkeersystemen werken. Kan de Minister daar nog specifiek op ingaan? Dat gaat om de toegevoegde waarde van het maken van een aparte categorie en gemeenten toegang geven tot die informatie, zodat ze daar lokaal beleid op kunnen maken.

De voorzitter:

Dat was de langste vraag van vandaag.

Minister Harbers:

Daardoor ben ik het eerste waarop ik iets zou willen toezeggen, alweer kwijt. U begon met iets...

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik begon met een voortgangsbrief over de gesprekken met de sector over de aangepaste auto's.

Minister Harbers:

Ja, ik ben er weer. Laat ik toezeggen dat ik in ieder geval vóór de begrotingsbehandeling een brief stuur met de stand van zaken. Ik weet bijna zeker dat we dan nog niet helemaal een vastomlijnd plan hebben. De zelfrijdende auto is er ook nog niet. Dat gaat in allemaal stapjes. Ik schets u dan in ieder geval in welk traject we zitten om bij verdere stappen, waarin steeds meer opties op een auto komen, aan te geven hoe we de toegankelijkheid voor mensen met een beperking proberen vorm te

geven. Ik kom dus sowieso met de stand van zaken in een brief voorafgaand aan de begrotingsbehandeling. Dan over het gewicht, parkeren en SUV's in de gemeenten. Ik wil eerst vaststellen wat precies de behoeften van gemeenten zijn. Ik geef een voorbeeld. Op dit moment kan een gemeente onderscheid maken tussen parkeerplekken voor bestelauto's en personenauto's. In lokaal beleid en in het al dan niet over een brug mogen rijden kan ook onderscheid worden gemaakt in gewicht. Dus voordat ik toezeg dat we hiermee aan de slag gaan, denk ik dat ik het wat milder insteek. Ik zal eerst, in het reguliere overleg dat we met gemeenten hebben, informeren om te kijken waar een behoefte ligt. Ik ben er namelijk nog niet meteen van overtuigd dat we hier iets moeten introduceren wat nu nog niet mogelijk zou zijn voor gemeenten die iets op dit gebied zouden willen. Als een gemeente zou willen, kun je best met categorieën voertuigen werken en op gewichten. Wat dat betreft gaat het me op dit moment nog iets te ver om hier gelijk te zeggen: dit gaan we doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar het oer-Hollandse blokje betaalbaarheid.

Minister Harbers:

Wat betreft betaalbaarheid vroeg meneer Koerhuis hoe het staat met het onderzoek van het PBL over de toegankelijkheid voor lagere inkomens tot de auto en het ov. Wij hebben naar aanleiding van zijn motie met het PBL gesproken over het Werkprogramma 2023–2024. Naar aanleiding van de motie en ons verzoek is een vervolgonderzoek opgenomen: Toegang voor iedereen. Dat betreft het eerdere onderzoek waarin ook dit onderwerp door het PBL wordt meegenomen. Omdat het een vervolg is op hun eigen, eerdere onderzoek, is het ook een project op eigen initiatief en tempo van het PBL. Zij geven aan, gezien de complexiteit van het onderzoek, dat er nog geen uitspraak is te doen over de publicatiedatum. Het zit dus in het Werkprogramma 2023–2024.

Ik ga even verder op volgorde van de sprekers. De heer Van Baarle maakte zich zorgen over boetebedragen en absurde parkeerkosten. Hij leidde overigens de vraag over absurde parkeerkosten al in door te stellen dat gemeenten die kosten in rekening brengen. Dat is in ieder geval ook de essentie van het antwoord, want de hoogte van de parkeerkosten wordt inderdaad daar bepaald. Het Rijk heeft er geen rol in. Boetebedragen voor verkeersovertredingen worden wél door de rijksoverheid vastgesteld, namelijk door de Minister van Justitie en Veiligheid. Ze hebben betrekking op wetshandhaving. Ik vind het eerlijk gezegd wel een beetje de omgekeerde wereld om ons te ergeren aan verkeersboetes. Er is namelijk een vrij probaat middel om deze uitgaven te vermijden en dat is je aan de verkeersregels en de wetgeving te houden. Dat zou mijn antwoord daarop zijn. Het is snel verdiend in de huishoudportemonnee.

Er werd nog een vergelijking gemaakt met de betaalbaarheid van bijvoorbeeld het ov. Wij hebben nu juist in de hoofdlijnennotitie voor de Mobiliteitsvisie als kabinet het recht op bereikbaarheid neergelegd. Als onderdeel daarvan in de uitwerking hebben we oog voor de betaalbaarheid van het kunnen bereiken van vitale voorzieningen en banen met verschillende vervoerswijzen. In het actieprogramma voor de Mobiliteitsvisie waarvan ik in een vorig debat heb toegezegd om het voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer te sturen, gaan we hierop uitvoerig in.

In het debat kwam zowel bij de heer Van Baarle als bij de heer Madlener en de heer Alkaya vaak de bespiegeling op betalen naar gebruik naar voren. Met allerlei voorbeelden werd gelardeerd waarom het niet zou kunnen en wat er erg aan is. Ik wijs de Kamer erop dat wij als kabinet nog geen besluit hebben genomen over de invulling van betalen naar gebruik. Op verzoek, en zoals vorig jaar toegezegd aan de Kamer, zijn er veel

aspecten die wij daarbij in ogenschouw nemen. Wat betekent het bijvoorbeeld vervolgens voor de huishoudportemonnee? Waar ligt het omslagpunt bij het aantal kilometers? Kun je vervolgens met dat in de hand iets zeggen over autogebruik in de stad en op het platteland? Leidt dat tot koopkrachteffecten? Al dat soort vragen zijn we aan het onderzoeken. Zodra de onderzoeken klaar zijn, worden ze ook aan de Kamer doorgestuurd. U hebt er in het afgelopen parlementaire jaar al een reeks gehad. Op basis van al die informatie gaat het kabinet aan de slag om tot een voorstel te komen voor betalen naar gebruik. Maar dat is er nog niet, omdat we juist al deze aspecten mee willen nemen.

Uitspraken van de Kamer over dat het te duur wordt of dat er iets scheef zit, zijn gebaseerd op bijvoorbeeld onderzoeken in de krant. Dan pakt iemand daaruit een getal en zegt: het zal wel zoveel cent per kilometer worden en dan is dit het effect. Het kabinet heeft alleen nog geen besluit genomen over die eerste aanname, namelijk hoeveel cent per kilometer het wordt. Op het moment dat we dat gedaan hebben, hoort de Kamer dat als eerste, want zo hebben we dat hier geregeld. En dan kunnen we met elkaar in debat over de vraag of wij als kabinet daarin de goede keuzes hebben gemaakt. De Kamer spreekt zorgen uit over hoe het straks gaat en hoe het zit met mensen die afhankelijk zijn van hun auto. Dat zijn vanzelfsprekend vragen die wij als kabinet ook voor onszelf willen beantwoorden om tot een goed voorstel te kunnen komen. Dat is dus alles wat ik op dit moment kan zeggen over betalen naar gebruik, omdat wij hier als kabinet juist mee bezig zijn. Zodra dat klaar is, ontvangt de Kamer ons voorstel.

Een ander aspect van betaalbaarheid is bijvoorbeeld de brandstof. Ja, er zijn accijnzen op brandstof. We houden de kosten van autogebruik in het vizier. Maar laten we niet vergeten dat ook een fors deel van de autokosten buiten de invloedssfeer van de Nederlandse overheid ligt. Bij de aanschafkosten merken we bijvoorbeeld ook prijsopdrijvende effecten van een toenemend aantal veiligheidsvoorzieningen, ook in kleinere auto's. De kosten van staal zullen zich ook doorvertalen in auto's. U weet dat de staalprijzen het afgelopen jaar fors gestegen zijn. We kennen ook de problemen met de toelevering van bijvoorbeeld chips en andere onderdelen voor auto's. En ja, brandstof is ook een van de kosten. Los van de accijns zijn de brandstofkosten het afgelopen jaar natuurlijk ook fors onder druk komen te staan door de prijsverhogingen. Ten aanzien van de accijns hebben we vorig jaar besloten tot een tijdelijke maatregel. Daarnaast is de onbelaste reisvergoeding verhoogd om reizen naar het werk betaalbaar te houden. De tijdelijke maatregel was echter bedoeld om de ergste gaten vorig jaar te dichten. We hebben er gelijk bij gezegd dat dit niet iets is wat je jaar in, jaar uit kunt volhouden. Voor de rest zijn dit de fiscale maatregelen waar we op gepaste momenten debatten over hebben. U heeft binnenkort een debat over autobelastingen. Daarnaast beraadt het kabinet zich natuurlijk op de begroting voor volgend jaar, die op Prinsjesdag gepubliceerd wordt.

Nu komt de vraag van mevrouw Kröger. Zij deed vijf voorstellen die deels gingen over betaalbaarheid en subsidies. Ze noemde een inleverpremie voor een parkeervergunning, belastingvoordelen voor elektrische deelauto's en een laag tarief in rekeningrijden. Als het gaat om rekeningrijden, zijn we er als kabinet nog niet aan toe om alle aspecten daarvan tot één besluit samen te brengen. Mevrouw Kröger noemde ook nog deelauto's in de ruimte stimuleren met parkeerbeleid. De invulling van het ruimtegebruik in steden wordt door de gemeenten zelf gedaan. Daaroverheen vinden we het als kabinet wel van belang dat mensen op de juiste manier op de juiste plaats kunnen komen. Dat kan met de auto zijn, maar ook met de trein, de fiets of het ov. Steden hebben ook zelf mogelijkheden om te organiseren hoe ze omgaan met ruimte voor de auto en bijvoorbeeld de deelauto. Daarbij gaat het over het parkeerbeleid, maar ook over het geven van vergunningen aan deelmobiliteit. Landelijk

werken we samen met gemeenten aan mobiliteitshubs, om ook parkeren op afstand makkelijker te maken. Ik noemde daarstraks al het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit, waarbij de Staatssecretaris werkt aan de opschaling, harmonisering en standaardisering van deelmobiliteit. Dan kom ik op de andere opties. Voor een premie voor het inleveren van een parkeervergunning hebben we op dit moment in het rijksbeleid geen voornemen. Ik weet ook niet of dit zou thuishoren in het gemeentelijk beleid. Ik zie eerlijk gezegd niet gelijk een rol voor het Rijk. Belastingvoordelen en het hele autobelastingenverhaal zitten in de afweging van de Staatssecretaris van Financiën. Mevrouw Kröger vroeg specifiek naar een belastingvoordeel voor deelauto's die elektrisch zijn, maar dat is op dit moment niet ons voornemen. Ik weet dat zij het hele klimaatpakket kent. Ik weet ook dat ze daar een aantal dingen in mist. We hebben eind april als kabinet in elk geval vastgesteld welke maatregelen wij zouden opnemen in het aanvullend klimaatpakket. Dat is mijn reactie op de alternatieven die mevrouw Kröger noemde.

De heer Krul deed de suggestie van een vervoerscoöperatie, om een tweedehandssubsidie voor elektrische auto's ook aan coöperaties, groepen en entiteiten te kunnen geven. We hebben op dit moment een regeling die voor natuurlijke personen geldt. Die is hem bekend, anders komt hij niet met dit idee. We hebben er van meet af aan op ingezet om particulieren op die manier de mogelijkheid te bieden om over te stappen op een elektrische auto. Ik denk dat het ook anders is dan de heer Alkaya zegt. Hij zegt: dit is een cadeautje voor de mensen die op een elektrische auto overstappen. Juist omdat die duurder is, proberen we het prijsverschil te subsidiëren, zodat het voor meer mensen eerder aantrekkelijk is om die overstap te maken. Zo'n regeling openstellen voor andere entiteiten dan natuurlijke personen, lijkt ons ook wel ingewikkeld omdat voor subsidies aan rechtspersonen andere uitgangspunten gelden. Ik noem bijvoorbeeld een toets op staatssteun, die je niet hoeft te doen als je subsidie aan particulieren geeft. Ik zie zo'n idee van vervoerscoöperaties dus nog niet heel snel vliegen.

Tot slot had de heer Alkaya nog vragen over het nieuwe pakket klimaatmaatregelen. Ik ben er net al even op ingegaan. Hij vond het een extra hoge rekening voor mensen die dit niet kunnen betalen, maar wij kijken er als kabinet ook wel anders naar. We maken juist ook weer heel veel dingen mogelijk vanuit dit pakket klimaatmaatregelen. Ik noem bijvoorbeeld de subsidies voor elektrisch vervoer voor tweedehandsauto's. We zetten al in op ondersteuning van verenigingen van eigenaren bij het realiseren van laadpalen. Ik noem ook tweezijdig laden, waardoor de energiekosten van huishoudens lager worden, en het oplossen van laadpaalschaarste in de regio. Kortom, er is dus een veelheid aan maatregelen die juist ook de toegankelijkheid uiteindelijk moeten vergroten.

Voorzitter. Dat was het over de betaalbaarheid.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn vragen van Kröger, Madlener, Alkaya en Krul. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit was een beetje een teleurstellende reactie op deze vijf punten. Ik had eerlijk gezegd gehoopt dat de Minister zou zeggen: ik schrijf bij het Toekomstperspectief Automobilititeit een addendum over de deelauto. Ik mis gewoon de integraliteit. Als je kijkt naar grondstofschaarste en ruimtegebrek, is het zo ongelooflijk belangrijk om deelautomobilititeit aan te jagen.

Dan heb ik een heel specifiek punt over de coöperaties. Dat kan bijvoorbeeld ook een koppeling aan energiecoöperaties zijn. Je wekt zonne-energie in je wijk op en de deelauto's zijn de hub die ook als opslagcapa-

citeit functioneert. Ik zou toch willen dat de Minister gaat nadenken over hoe we deelmobiliteit, bijvoorbeeld bij coöperaties, kunnen steunen. Een voorbeeld is inderdaad dat die subsidies voor individuele elektrische auto's ook door coöperatieve initiatieven gebruikt kunnen worden.

Minister Harbers:

Mevrouw Kröger vraagt mij om daar even over na te denken. Ik ben graag bereid dat te doen. Ik ga dus niet meteen een antwoord geven. Misschien kom ik er in de tweede termijn nog heel even op terug. Ik heb het daarstraks in het begin al gezegd, maar we hebben zo'n Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit natuurlijk niet voor niets. We zien dat het populairder wordt en dat je er ook dingen voor moet regelen. Los daarvan: om nou meteen een addendum te gaan schrijven... We hebben juist de breedte van de toekomstauto een plek gegeven in dit plan, zowel wat betreft het voertuig als het gebruik daarvan. Ik heb in het begin al gezegd dat het mij niet uitmaakt wie zo'n auto bezit. Het is me allemaal even lief. In heel veel gevallen hoef je er als overheid ook niet alles voor te ordenen. Er zijn ook heel veel aspecten die we sowieso voor iedere auto moeten regelen, of het nu gaat om gebruik in de vorm van deelmobiliteit of particulier gebruik. Vanzelfsprekend zetten we er volop op in om deelmobiliteit meer mogelijk te maken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij schuilt het probleem precies in de zin «het is me allemaal even lief.» Ik denk dat je van deelmobiliteit wel degelijk een beleidsdoel zou moeten maken, waarbij je het echt specifiek goed vindt als we minder auto's krijgen en meer deelmobiliteit. Maar goed, ik had ook gevraagd of werkgevers belastingaftrekbaar een deelautoabonnement zouden kunnen aanbieden, net zoals een ov-abonnement of een leaseauto. Ik bedoel dus een deelautoabonnement als onderdeel van de reiskostenvergoeding. Kan de Minister daar ook nog op reageren?

Minister Harbers:

Dat zit echt in het fiscale domein, dus dat kan ik hier niet een-op-een aangeven. Ik zal de Staatssecretaris van Financiën vragen om, wellicht ter voorbereiding op het komende debat, ook op deze suggestie in te gaan. Om ook maar meteen de eerste vraag een plek te geven: de Staatssecretaris van IenW stuurt nog voor de zomer een brief over het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Laten we het anders richting de Kamer wat meer gestructureerd doen. Dan spreek ik met haar af dat ik ook in die brief nog reageer op de suggesties over deelmobiliteit die mevrouw Kröger zojuist heeft gedaan.

De heer Madlener (PVV):

Ik was in mijn eerste termijn nog vergeten te zeggen dat ik het erg op prijs heb gesteld dat ook Carlo van de Weijer als deskundige aan bod is gekomen bij het maken van het Toekomstperspectief. Dat vond ik erg leuk om te lezen. Het lijkt mij voor herhaling vatbaar om toch eens wat verschillende aspecten zo uit de markt te halen.

Ik dacht dat het kabinet voor het zomerreces een wetsvoorstel over rekeningrijden aan de Kamer zou sturen. Dat had ik begrepen. Nu hoor ik dat er nog helemaal niks bekend is en dat er nog allemaal besluiten moeten worden genomen over de betaalbaarheid. Er zijn toch wel berekeningen naar de Kamer gestuurd in rapportages over bepaalde scenario's met prijzen per kilometer. Daar baseren natuurlijk alle journalisten zich op en dat zag er niet zo best uit. Wanneer komen dan die kabinetsvoorstellen over rekeningrijden?

En dan had ik nog een vraag die ik helaas even kwijt ben.

De voorzitter:

U wordt ook een dagje ouder. Daar hebben we allemaal een beetje last van.

Minister Harbers:

Dat komt zo snel mogelijk, maar ik zeg erbij dat het een race tegen de klok is om dat voor het zomerreces te doen. Als we dat niet halen, wordt het later. Er zijn heel veel dagen zonder besluit en dan is er opeens een dag mét een besluit en dan moet dat in volle omvang klaar zijn. Dan sturen we het gelijk naar de Kamer. We doen ons best om dat voor de zomer te doen, maar we willen het gedegen doen. Als het klaar is, is het klaar.

De heer Alkaya (SP):

Ik heb een aantal ontwikkelingen genoemd waardoor mensen met een gewone benzine- of dieselauto de komende tijd meer gaan betalen, ook als ze een zuinige benzineauto hebben. Ik vraag me af of deze Minister een rol voor zichzelf ziet om dat te voorkomen, of niet. Ik weet genoeg als hij zegt: daar moet je het niet met mij over hebben, maar met de Staatssecretaris voor Belastingen. Maar dan maakt hij zijn rol wel klein.

De voorzitter:

U zit gelukkig wel in de commissie Financiën, geloof ik.

Minister Harbers:

Er zit een aantal aspecten aan de betaalbaarheid van auto's. Primair begint mijn rol bij het toelaten van al die voertuigen en ervoor zorgen dat we de goede infrastructuur daarvoor hebben. Vervolgens is het mijn rol om ook te zorgen dat in het volledige mobiliteits- en verkeerbeleid in Nederland al die modaliteiten hun plek krijgen. Zoals ik heb geschreven in de toekomstvisie over mobiliteit, heb ik daarin ook oog voor de betaalbaarheid. Dat hebben we voor alle modaliteiten. Ik weet dat overal, bij iedere modaliteit, nog wel zorgen zijn. Maar niet alle aspecten van betaalbaarheid van de auto liggen binnen het bereik van de overheid. De allergrootste kostenpost, de aanschaf van de auto, is toch echt iets wat in hoge mate door de auto-industrie wordt bepaald. We zien wel dat de allergeedkoopste modellen van tien jaar geleden eigenlijk niet meer bestaan. Dat komt ook doordat er steeds meer eisen worden gesteld aan auto's en auto's ook in de laagste prijsklasse over steeds meer snuffjes beschikken. Het aspect van belastingen hebben we in dit kabinet gewoon verdeeld. Dat zit bij de Staatssecretaris voor Belastingen, maar tegelijkertijd nemen we daar als kabinet als geheel besluiten over. Vanuit mijn rol heb ik bijvoorbeeld bij betalen naar gebruik oog voor de betaalbaarheid in het dagelijks gebruik voor mensen die afhankelijk zijn van hun auto.

De heer Alkaya (SP):

De komende tijd komen de accijnsverhoging en de inflatiecorrectie eraan, en op iets langere termijn gaat de bijmengverplichting omhoog, waardoor de brandstofkosten omhooggaan. De verantwoordelijkheid van de Minister gaat natuurlijk niet alleen maar over die kosten, maar ook over bereikbaarheid in algemene zin. Als deze Minister weet – ik denk dat de Staatssecretaris voor Belastingen het ook weet, maar deze Minister is er verantwoordelijk voor – dat heel veel mensen geen andere keuze hebben dan de auto om naar het ziekenhuis of naar school te gaan en bij belangrijke voorzieningen te komen, blijft de Minister zich dan in gesprekken in het kabinet hardmaken om de auto betaalbaar te houden? Ik ga er eigenlijk vanuit dat we de stapeling van al die kostenverhogingen in de nabije toekomst en, iets verder weg, in de komende jaren, niet laten gebeuren. Kan de Minister toezeggen dat hij zich ervoor gaat inzetten om dat te voorkomen?

Minister Harbers:

Ik ben ermee begonnen in dit debat. Ik ben er ongeveer op bladzijde 1 van de Toekomstvisie Automobilité mee begonnen dat ik oog heb voor de betaalbaarheid van autorijden. Ik vind ook dat we soms bij de feiten moeten blijven. Ik heb een paar keer in dit debat gehoord over de prijsstijgingen als gevolg van het bijmengen van biobrandstof in 2030. Dit zal zich naar inschatting van het kabinet beperken tot enkele centen. Soms kunnen we dus ook zo grotesk overdrijven dat het lijkt alsof alles onbetaalbaar wordt. Ik denk dat dit gewoon een hele goede maatregel is die het kabinet heeft genomen, waarbij de markt uiteindelijk ook zijn werking zal hebben en het prijsverschil aan de pomp zich straks tot enkele centen zal beperken.

Een voorbeeld waarbij we ook op de betaalbaarheid hebben gelet, is juist vorig jaar, toen we na de inval van Rusland in Oekraïne zagen dat brandstofprijzen pijlsnel omhooggingen. We hebben toen als kabinet met een tijdelijke accijnsverlaging ingegrepen om energierekeningen van huishoudens betaalbaar te maken, zowel het energieverbruik thuis als de kosten aan de pomp. We hebben daarbij gezegd dat dit wel was om de gaten te dichten. We zien ook dat de brandstofprijzen aan de pomp sindsdien erg volatiel zijn geweest. Vooralsnog ziet het kabinet dus geen reden om de tijdelijke accijnsverlaging langdurig te handhaven. Maar dit zijn voorbeelden van momenten waarop het kabinet wel degelijk oog heeft gehad voor de betaalbaarheid van onder meer automobilité.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. De heer Alkaya heeft nog een vraag.

De heer Alkaya (SP):

Ik zeg niet dat het kabinet niets heeft gedaan. Het kabinet heeft inderdaad in het verleden tijdelijke maatregelen getroffen om hele ernstige uitwassen te voorkomen. Het gaat mij alleen om de stapeling van die zaken: een paar centen vanwege de bijmengverplichting, de accijnsverhoging en de inflatiecorrectie. Ongeacht wat voor prijs je per kilometer gaat kiezen bij het rekeningrijden, als je geen onderscheid maakt tussen benzine en diesels, dan gaan mensen die nu een kleine, zuinige benzineauto hebben, drie à vier keer meer betalen. Dat heeft vakbond CNV berekend. Het gaat mij om die stapeling van de kosten. Ik ben gerustgesteld als de Minister zegt: de heer Alkaya maakt zich zorgen om niets en dat ga ik niet laten gebeuren. Maar zo hard hoor ik hem dat niet zeggen. Ik hoor hem ook nog geen concrete toezeggingen doen om een aantal van die prijsverhogingen van tafel te halen. Ik zie inderdaad dat er in het verleden veel is gebeurd. Ik hoor de Minister zeggen: ik heb in algemene zin oog voor betaalbaarheid. En toch kan hij mijn zorgen daarover niet wegnemen. Snap hij dat?

Minister Harbers:

Ik snap dat als hier weer een aanname in zit over het tarief dat straks op rekeningrijden zit – dat hoorde ik ergens in een tussenzin – maar daar hebben we nog geen besluit over genomen. Dat is juist zo omdat we al dit soort zorgen, zoals ook door de heer Alkaya genoemd, willen adresseren in een voorstel over betalen naar gebruik. Ik snap namelijk dat er in het land heel veel mensen met een krappe beurs afhankelijk zijn van hun auto om op hun werk te komen of op een andere plek waar ze moeten zijn. Dat weegt het kabinet in zijn geheel af, ook bij de vormgeving van een voorstel voor betalen naar gebruik.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Krul is eerst aan de beurt, en daarna meneer Van Baarle.

De heer **Krul** (CDA):

Ik wil toch nog even wat zeggen over die subsidie op elektrische voertuigen. We willen mensen helpen om van hun benzine- of diesel-auto's over te gaan naar EV-voertuigen. Tegelijkertijd zien we ook veel heil in deelmobiliteit. Het zijn mooie ontwikkelingen die vaak vanuit de samenleving zelf oppoppen. Dan is er dus een subsidie voor het aanschaffen van een tweedehands elektrisch voertuig. Daar kan je als particulier, als individu, een aanspraak op doen, maar als men dat samen wil doen met de straat, de buurt, een collectief of een vve – dat is ook een rechtspersoon – en de auto wil delen, dan is het «computer says no». Dan is het te ingewikkeld en kan het niet, terwijl we eigenlijk twee vliegen in één klap kunnen slaan. We kunnen mensen helpen om deelmobiliteit als oplossing te zien en om van fossiel naar elektrisch te gaan. Zien we hier niet een kans? Kan de Minister niet een slag dieper gaan dan «system says no, dus dat wordt 'm niet»?

Minister **Harbers**:

We hebben even ruggespraak gehad, ook over de antwoorden van de Staatssecretaris over duurzame mobiliteit, en we pakken de suggestie gewoon even op. Zij komt binnenkort bij de Kamer terug op wat hier de mogelijkheden dan wel belemmeringen zijn.

De **voorzitter**:

Wat is binnenkort?

Minister **Harbers**:

Kan dat nog in de komende brief? Nee? Dan doen we dat gelijk na de zomer.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de toezegging, meneer de Minister.

Minister **Harbers**:

Dat komt voor het commissiedebat Duurzaam vervoer.

De heer **Krul** (CDA):

Ik heb een vermoeden dat de heer Koerhuis straks in de tweede termijn een debat gaat aanvragen en ik zou dat debat een beetje als richtlijn willen nemen. Dat zal na de zomer worden.

De **voorzitter**:

Dat is ook een vraag van de Griffie plenair, want de agenda zit bijna helemaal bomvol. Dit speelde net ook bij een ander debat, dus het liefst moeten we alles vanaf nu naar na de zomer tillen.

Minister **Harbers**:

Dat debat Duurzaam vervoer is op 6 september, dus we zullen voor dat debat de gevraagde informatie leveren.

De **voorzitter**:

Nu gaat het procedureel worden. U wilt het voor de zomer, maar de Griffie plenair zit helemaal vast. Dat bleek net ook bij het vorige debat. Ze zitten gewoon helemaal vol.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan moeten we overwerken, voorzitter, want ik wil voor de zomer een motie indienen over een onderwerp dat vandaag besproken is.

De **voorzitter**:

Het is een verzoek van de Griffie plenair. Uiteraard kan dat altijd worden aangedragen en dan zien we wel, maar daar gaan we het nu niet over hebben. Meneer Van Baarle, aan u het woord.

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

De Minister geeft aan dat hij het in zijn visie heeft over het belang van de betaalbaarheid van de auto. Het blijft bij visie en dat is in de praktijk een holle frase als daar niet ook acties aan verbonden zijn. Ik wil de Minister vragen wat die acties dan zijn. Wat is die visie op betaalbaarheid? Ik bedoel daarmee als we naar het totale spectrum kijken van wat een automobilist moet betalen. Ik heb het over kosten van overheidswege gehad. De Minister kan het wegwuiven – die parkeerkosten zijn voor rekening van de gemeenten – maar automobilisten moeten ze wel betalen. In het spectrum van die betaalbaarheid wegen ze mee. De accijnzen worden verhoogd. We gaan straks wellicht richting de € 0,20 meer betalen voor de benzine aan de pomp. Dat is het gevolg van overheidshandelen. Dan kan de Minister natuurlijk zeggen dat er ook heel veel factoren zijn die buiten de macht van de overheid liggen. Neem de prijs van materialen et cetera. Dat staat allemaal in de min. Maar dan is het toch des te asociaal dat het kabinet ervoor kiest om de accijns te gaan verhogen? Deze Minister schrijft op: betaalbaarheid is voor mij belangrijk. Maar tot nu toe zijn alle handelingen in de richting van onbetaalbaarheid en kachelt het achteruit. Wat zijn nu die daden? Dat is mijn vraag aan de Minister.

Minister **Harbers**:

Een voorbeeld is het feit dat we ook oog hebben voor het feit dat elektrische auto's met name in de kleinere en middenklasse op dit moment nog niet bereikbaar zijn voor mensen. Dat is een van de redenen waarom we bijvoorbeeld vanaf 2025 inzetten op een subsidie op de aanschaf van tweedehandsauto's in dat segment. Juist daar waar we zien dat nieuwe ontwikkelingen duurder zijn dan de bestaande fossiele auto's, zetten we daar gericht op in. Ik heb nooit gezegd dat wij als overheid de kosten van auto's grootschaliger dan nu gaan vergoeden, maar in zijn algemeenheid houden we wel in de gaten of dit ook nog bereikbaar blijft voor mensen met een krappere beurs.

Ik ben dit blok ook begonnen met het onderzoek op basis van de motie van de heer Koerhuis, waardoor we ook zelf ons inzicht in waar het knelt nog verder willen vergroten. Op het moment dat zich onverwachte ontwikkelingen voordoen, zoals vorig jaar met de stijging van de energieprijzen, grijpen wij ook in. Maar het is geen stellingname die ertoe leidt dat we per definitie altijd overal voor iedereen pertinent de kosten naar beneden gaan brengen. Iedere mobiliteit en iedere modaliteit heeft gewoon zijn prijs. Vervoer kost geld. Op het moment dat wij met z'n allen zeggen dat het mensen niks hoeft te kosten, weten we toch dat we het met z'n allen betalen, maar dan uit belastingen.

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

Aan de zaken waar de Minister naar verwijst, hebben de mensen hier nu niks. De Minister verwijst naar een regeling die komt vanaf 2025. Daar moeten mensen dus nog lang op wachten. De Minister verwijst ook naar een onderzoek waarvan de Minister zelf net aangeeft: we weten nog niet eens de publicatiedatum. Dat kan dus heel lang duren. De mensen hier en nu worden straks vanaf juli aan de pomp gewoon geconfronteerd met hogere prijzen en zien dat de betaalbaarheid achteruit kachelt. Mijn vraag aan de Minister is: verwijs niet naar wat er in de toekomst op de lange termijn gebeurt. Wat is nu uw visie op de betaalbaarheid, voor hier en nu? Vindt de Minister dat dat goede vooruitzichten zijn als het gaat om de betaalbaarheid van de auto? Of vindt de Minister dat het er eigenlijk heel

erg slecht uitziet en dat we op korte termijn iets moeten doen om te zorgen dat mensen straks niet doodbloeden aan de pomp?

Minister Harbers:

Op dit moment hebben we nog fiscale voordelen, bijvoorbeeld voor mensen die een elektrische auto aanschaffen. Ook daar hebben we dus maatregelen voor. Vanaf 2025 verhogen we de subsidie voor mensen die een tweedehandsauto in dat domein aanschaffen. We moeten er ook wel zicht op houden dat elektrisch rijden steeds goedkoper wordt. Je moet ook niet tot in het oneindige blijven subsidiëren. En ja, vorig jaar schoten de prijzen aan de pomp omhoog. Op dat moment zijn de accijnzen verlaagd. Brandstofprijzen blijven volatiel, maar ze zijn wel op een lager niveau dan vorig jaar. De consequentie van een tijdelijke verlaging is dat ze op enig moment ook weer omhooggaan, maar we hebben er heel bewust voor gekozen om afgelopen jaar in ieder geval grote gaten daarin te dempen.

De heer Van Baarle (DENK):

De Minister gebruikt vorig jaar als referentiepunt. Als we de huidige benzineprijzen nemen en de belastingverhoging per juli erbij optellen, dan komen de benzineprijzen gewoon uit op wat ze vorig jaar gemiddeld waren. Ze worden dus weer relatief hoog. Ik vraag de Minister nogmaals: vindt hij dat het met die ontwikkelingen in ogenschouw goed gaat met de betaalbaarheid van de auto? Ja of nee? En wat is zijn visie op betaalbaarheid van het autogebruik? Als het namelijk blijft bij mooie woorden in zo'n document, dan is dat in de praktijk voor mensen niets waard. Ik ben dus echt op zoek naar een concreet antwoord van de Minister. Hoe ziet hij dat?

Minister Harbers:

Als een concreet antwoord in de ogen van de heer Van Baarle een getal of een percentage van het inkomen is, dan kan ik dat antwoord niet geven. Daar gaan mensen zelf over. Mensen maken ook zelf hun keuze voor vervoersmiddelen en welke reizen ze maken. Daar waar ze afhankelijk zijn, vinden we in zijn algemeenheid dat het betaalbaar moet blijven. Dat begint bij de inzet op koopkracht voor mensen, gevolgd door de inzet op de kosten van automobiliteit en andere vormen van vervoer. We gaan niet ieder gat dichtlopen, maar in onze koers sluiten we de ogen niet voor het feit dat ook het afgelopen jaar de inflatie en een aantal kostenposten heel hoog opliepen. Daar hebben we op ingegrepen. Ik vind dat dat in zijn algemeenheid de rol van de overheid is.

De heer Madlener (PVV):

Ik herinner me de vraag die ik net vergeten was, voorzitter. De markt voor tweedehands elektrische auto's is nog een kleine markt met een beperkt aanbod. Als je zo'n markt gaat subsidiëren, is de kans heel groot dat de prijzen gaan stijgen met hetzelfde bedrag als de subsidie. Dan hebben we dus belastinggeld weggegooid. Heeft de Minister uitgezocht dat dit ook een effectieve maatregel gaat zijn en dat die prijsverhoging door die subsidie niet gaat optreden?

Minister Harbers:

Dit is een relevant punt. De regeling is nog niet open. Dat is over twee jaar het geval. Vanzelfsprekend zullen we bij de vormgeving ook op effecten gaan letten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil op die vraag doorborduren, want die vraag had ik ook gesteld. We krijgen toch de pijnlijke situatie dat we minder tweedehands EV's krijgen omdat we niet de verplichting op lease doorvoeren. Daardoor beperken

we eigenlijk het aanbod. Als we dan gaan subsidiëren, gaat de prijs gewoon stijgen. En doordat de mrb voor elektrische auto's omhooggaat, wordt het na 2025 eigenlijk relatief duurder. Ik had dus gevraagd: kunnen we dan tenminste nog het gewicht van accu's eraf halen, waardoor je een eerlijkere prijs krijgt?

Minister Harbers:

Ik moet het hier echt bij een procesantwoord laten, want de mrb valt onder de Staatssecretaris van Financiën. Het gaat om maatregelen vanaf 2025, dus dat komt echt op een later moment aan de orde. Het kabinet heeft in april gekozen voor het klimaatpakket zoals dat er is. Dat heeft ook te maken met de betaalbaarheid van maatregelen. Een normering voor zakelijke lease leidt bijvoorbeeld tot een grote belastingerosie die ook weer opgevangen zou moeten worden. Het kabinet heeft nu dus de voorstellen gedaan zoals ze zijn. De subsidie voor tweedehands elektrische auto's is daar onderdeel van. Daarover hebben we net ook al een aantal zaken uitgewisseld. Ook voor die regeling geldt dat de precieze vormgeving de komende tijd nog moet worden onderzocht. We houden dan ook rekening met de effecten. Zodra dat bekend is, wordt de Kamer geïnformeerd. Vanzelfsprekend hebben we oog voor de bredere effecten van de ingroei van elektrisch vervoer. Hetzelfde geldt voor gewicht in de mrb. Op dit moment zit er een gewichtsverlaging in. Die vervalt na 2025. Op dit moment heeft het kabinet er nog niet voor gekozen om dat door te zetten. Mocht dat op enig moment anders zijn, dan zal dat blijken uit een belastingplan.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, dit is uw laatste interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is een beetje moeilijk debatteren als de Minister bij alles wat relevant is voor de toekomst van de auto naar een andere bewindspersoon verwijst en zegt: dan zal het blijken. We zitten hier met iemand van het kabinet met een visie op de automobilititeit. Wij hebben vragen over hoe die eruit gaat zien, dus dan verwacht ik toch ook een beetje visie van deze Minister. Het doel is: 100% nieuwverkoop van elektrisch. We koersen nu af op 60%. Daar zit dus een heel groot gat. Het kabinet neemt een aantal maatregelen waarvan iedereen op z'n blote voeten – ik weet de uitdrukking even niet meer – kan aanvoelen dat dit echt de verkeerde kant op kachelt. Een tweedehands EV wordt duurder, het aanbod wordt niet groot genoeg et cetera. De betaalbaarheid komt onder druk te staan. Ik wil graag een beeld van de Minister van hoe we bij die 100% komen op een manier die ook nog voor iedereen werkt.

Minister Harbers:

Op dit moment is het kabinetsbeleid zoals het is. Mevrouw Kröger kan mij uitdagen om op het terrein van collega's te gaan zitten, maar ze weet ook dat ik geen antwoord zal geven op zaken die niet door het kabinet in beleid zijn omgezet. Vanzelfsprekend zie ik wel de zorgen. Uit de Klimaat- en Energieverkenning van afgelopen jaar bleek dat we nu afkoersen op circa 60% emissieloze nieuwverkopen in 2030. In de KEV van dit najaar zal het PBL opnieuw het aandeel «emissieloze verkoop» in 2030 analyseren. Dan zal ook blijken wat het effect is van het pakket aan maatregelen die we al genomen hebben. Zoals we ieder jaar doen, kijken we als kabinet naar de KEV. Vervolgens kijken we of dat tot actie van het kabinet noopt. Maar daar is dit niet het moment voor.

De heer Koerhuis (VVD):

Als het mag, wil ik beiden te hulp schieten. Ja, beiden, want we hebben dit debat volgens mij eerder gehad bij de Transportraad. De verantwoor-

delijke bewindspersoon is de Staatssecretaris. Ik heb toen al geopperd het debat Duurzaam vervoer, dat pas in september gepland staat, naar voren te halen. Volgens mij is dat nuttiger dan hier nu door te zagen. Dat heeft geen zin. Het heeft wel zin om dat debat naar voren te halen, want het beviel mij al niet.

De voorzitter:

Die discussie gaan we hier niet voeren.

De heer Koerhuis (VVD):

Nee, dat gaan we hier niet oplossen. Dat punt wil ik markeren voor een e-mailprocedure of een procedurevergadering.

De voorzitter:

We gaan ook de turbo's aanzetten, om in autotermen te blijven, want we moeten hier om 22.00 uur weg. Dan houdt het gewoon op. De Minister heeft nog twee blokjes. Hoelang heeft u daar nog voor nodig?

Minister Harbers:

Niet veel, want we zijn eigenlijk al helemaal door het blok duurzaamheid heen. Die zit vol met alle interrupties en volgens mij zijn alle aspecten die daar gevraagd zijn al aan de orde geweest, op een enkeling na. Er was nog wel een vraag van de heer Koerhuis over tweezijdig laden. Er lopen verschillende onderzoeksprogramma's, bijvoorbeeld het onderzoek naar oplossingen van dubbele energieheffing bij tweezijdig laden. Dat bevindt zich in de afrondende fase. Daarnaast zijn we binnen de nationale laadinfrastructuur bezig met het project Slim laden voor iedereen. Daarnaast zijn er ook nog twee Europese projecten. Het gaat om het SCALE-onderzoeksprogramma voor smart charging, dus slim opladen, inclusief tweezijdig laden. Ook zijn we betrokken bij het Smart Charging ALignment for Europe, zoals dat heet, om te komen tot een internationale standaardisatie van slim en tweezijdig laden. Daar is onderzoeksbudget voor, ook in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Mevrouw Kröger vroeg naar de grondstoffenschaarste voor alle elektrische auto's. Naar het oordeel van het kabinet zijn er voldoende grondstoffen om aan volledige verduurzaming van de mobiliteit in 2050 te voldoen, maar we willen wel de strategische afhankelijkheid en de vraag verminderen. Dat doen we middels de Nederlandse Grondstoffenstrategie en de Batterijenstrategie. We zetten bijvoorbeeld in op diversificatie binnen de grondstoffenketen, het opzetten van duurzame Europese mijnbouw en het bevorderen van innovatie door bijvoorbeeld batterijen te ontwikkelen op basis van niet-kritieke grondstoffen. Over de voortgang van die Batterijenstrategie informeert de Staatssecretaris u aan het einde van het jaar.

Volgens mij hebben we de dingen die verder gevraagd zijn over duurzaamheid zojuist in de interruptiedebatten al gehad. Dan heb ik tot slot een aantal vragen over bereikbaarheid. De heren Koerhuis en Van Baarle vroegen naar het experiment met betrekking tot «de knip» in Amsterdam. Dat is een project van de gemeente om binnenstedelijk autoverkeer – dat moet je dan netjes zeggen – te reguleren. De essentie van de heer Koerhuis was dat hij geen negatieve effecten wil hebben op het hoofdwegenet. Het recht van de doorstroming op de A10 is van nationaal belang, niet alleen vanwege de bereikbaarheid van Amsterdam en steden in de omgeving, maar het is echt ook een draaischijf in Nederland. Als Amsterdam binnenstedelijke maatregelen neemt, verwachten we wel dat het op zo'n manier gebeurt dat het de doorstroming van de Ring niet hindert. Dat is ook omdat we bijvoorbeeld met elkaar die Ring aan het aanpakken zijn bij het Zuidasdok en aanpalend samen veel geld uittrekken om de doorstroming op de Ring door middel van allerlei slimme mobiliteitsmaatregelen verder te bevorderen. We

volgen wat dat betreft dan ook de ontwikkelingen, ook in deze weken van de proef. Wij kijken dus zelf ook. Rijkswaterstaat brengt in kaart of er effecten meetbaar zijn op de Ring. Als dat het geval is – we houden dus een vinger aan de pols – dan gaan we er met de gemeente Amsterdam over in gesprek, in het licht van de maatregelen en de afspraken die we al hebben gemaakt over de doorstroming op de Ring, die we geen geweld aan willen doen.

De heer Madlener had in zijn betoog aandacht voor de files en vroeg wat we daaraan doen. Ik ga niet het hele debat herhalen dat we onlangs al hebben gehad over de omstandigheden die nopen dat we het geld dat we hebben gaan schuiven naar «instandhouding». Het wordt nog steeds besteed. Het wordt ook goed besteed. We zorgen er in ieder geval voor dat de wegen die we hebben, inclusief de bruggen, viaducten en tunnels, goed blijven functioneren. Er zijn ook nog steeds veel projecten in realisatie, zoals de RijnlandRoute, de A24 Blankenburgverbinding, de A27 Houten-Hoopolder en de A1 Apeldoorn-Twello. Er liggen er op dit moment nog twee bij de Raad van State waarvan we hopen dat ze eerdaags ook tot een goedgekeurd tracébesluit leiden. Ook de afspraken over de 7,5 miljard euro voor ontsluiting van nieuwe woonwijken blijven staan. Er zijn dus nog tal van maatregelen om files te voorkomen. Daarbij kijken we – dat is heel belangrijk – ook met de betrokken regio's naar maatregelen op het gebied van het beter benutten van het wegennet, met onder andere spreiden en mijden en verkeersmanagement. Daar hebben we ook deze ochtend in het WGO over het jaarverslag nog uitvoerig over gedebatteerd. Ik kan files dus helaas niet altijd voorkomen, maar daar waar mogelijk proberen we nog steeds de congestie te verspreiden.

De Spijkenisserbrug moet openblijven, zegt de heer Madlener. Althans, hij moet dicht blijven zodat je eroverheen kunt blijven rijden, dus dicht voor het scheepvaartverkeer en open voor de auto's. Daarom hebben we een maatregelenpakket afgesproken waar Rijk en regio gezamenlijk de bereikbaarheid willen gaan verbeteren. De Spijkenisserbrug zal in 2024–2025 worden gerenoveerd, waardoor hij minder storingsgevoelig moet worden. De momenten waarop hij openstaat en eigenlijk dicht had moeten zijn, maar in storting staat, geven nu namelijk de grootste problemen.

Ik heb opgeschreven: tunnels hebben ook te veel techniek die tot storingen kan leiden. We proberen storingen natuurlijk te allen tijde te voorkomen. Vandaar dat we bijvoorbeeld dit najaar de Heinenoordtunnel gaan renoveren en alle tunnelinstallaties gaan vervangen, zodat ze hopelijk weer heel lang zonder storingen mee kunnen gaan. Maar laten we ook beseffen dat de techniek die in tunnels zit veel oplevert. Dat geldt op het gebied van de veiligheid, maar ook als er incidenten zijn, kan er snel worden ingegrepen. Daarmee kan de veiligheid van de verkeersgebruikers, maar bijvoorbeeld ook de doorstroming op het moment dat er iets aan de hand is, zo veel mogelijk worden gewaarborgd.

Dan ga ik verder met de ketenregisseur voor MaaS, Mobility as a Service, mobiliteit als dienstverlening, bijvoorbeeld rond stations. We hebben als Ministerie van IenW samen met regio's en marktpartijen heel veel ervaring opgedaan in het MaaS-programma, dat eind vorig jaar is afgerond. Dat programma liet zien dat marktpartijen goed in staat zijn om dergelijke applicaties te ontwikkelen. Daarmee kunnen reizigers multimodaal reizen – dat is inclusief parkeren – op zo'n P+R-station. Voor dat doel is het dus niet nodig om een aparte ketenregisseur aan te stellen. Wel blijven we ons inzetten om het opschalen van MaaS mogelijk te maken. We maken ook afspraken met marktpartijen over het standaardiseren van data-uitwisseling en we spreken ook met vervoerders om hun bereidheid te bevorderen om te integreren met dergelijke nieuwe dienstverleners. De heer Krul vroeg naar de stand van zaken van zijn motie over MKBA's. Dat debat hebben we ook recent gevoerd. Ik laat het dus even bij de toezeggingen die ik in het vorige debat deed. We kunnen nog niet

voortlopen op de effecten die het veranderen van het instrumentarium heeft op de inzet van middelen, maar we werken op dit moment aan de uitwerking van bereikbaarheidsdoelen in het kader van de Mobiliteitsvisie. Dan kunnen we ze ook inzetten voor een bredere IMA in 2025 en ook bij de herziening van de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen. Zo kunnen we dat juist veel breder aanpassen. Het instrument MKBA is zelf ook al verbreed in de afgelopen jaren en levert niet meer een digitale zwart-witte ja-nee-vraag op kosten-baten op. We willen juist die hele brede welvaart daarin ook verankeren.

Voorzitter, daarmee denk ik dat ik door de vragen van de commissie heen ben.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer de Minister. Heel kort en krachtig, Kröger en Van Ginneken. Mevrouw Kröger was eerder. Als het maar kort en krachtig is.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Hoe rijmt de Minister de uitspraak «het kabinet denkt dat er voldoende grondstoffen zijn om volledig aan onze mobiliteitsvraag te voldoen in 2050» met de doelen van de circulaire economie: 50% minder grondstofgebruik en 100% circulair in 2050?

Minister Harbers:

Zoals ik zojuist zei: als je wereldwijd kijkt, dan denken we dat er voldoende grondstoffen zijn. Dan nemen we vanzelfsprekend onze eigen doelstellingen op het gebied van circulair mee. Maar dat is niet het hele antwoord, want we willen ook als Europa onafhankelijker zijn. We willen geen strategische afhankelijkheden zoals we op dit moment hebben. Daar is ook nog veel werk aan de winkel. Dat wordt door het kabinet uitgewerkt in de Grondstoffenstrategie.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken. U heeft dadelijk nog een tweede termijn, mevrouw Kröger. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De Minister wil geen ketenregisseur aanstellen omdat hij zegt: de markt is prima in staat om deze ontwikkeling te doen. Ik hoor uit de markt dat sommige grote aanbieders zeggen: je mag best koppelen met mijn systemen, maar dan op mijn manier. Dat maakt het juist heel kostbaar om dit voor elkaar te krijgen. Dat remt deze ontwikkeling dus. Als hij nog geen ketenregisseur wil aanstellen, zou ik de Minister willen vragen: wil hij met de partijen die in het afsprakenstelsel samenwerken in gesprek gaan om te kijken of dat niet toch toegevoegde waarde heeft?

Minister Harbers:

Vanzelfsprekend. Als er ergens knelpunten zijn waar wij niet van weten, dan gaan we in gesprek. We denken dat we goede contacten hebben met al die MaaS-partijen. We hebben ook ons eigen Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata, wat die MaaS-partijen helpt. Ons Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata beheert ook de standaarden die nodig zijn. Daar is al dat contact dus al geregeld. Maar als daaroverheen de vraag is om nog eens langs te gaan in die gremia om te kijken of er nog ergens haperingen zijn, dan gaan we dat vanzelfsprekend doen.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. We gaan naar de tweede termijn. Koerhuis van de VVD, uw minuut loopt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik vraag een tweeminutendebat aan, met name gericht op Amsterdam. Ik ben in ieder geval blij met wat de Minister over de Ring zei. Volgens mij stond de Ring vandaag muurvast. Als dat zo blijft, dan ben ik blij met de toezegging dat de Minister dan in gesprek gaat met de gemeente Amsterdam. Ik heb een schot voor de boeg gedaan met wat ik dan voor ogen heb. Dat is inderdaad de bijdrage verhogen van Amsterdam in het Zuidasdok. Als Amsterdam toch doorzet, dan moeten we voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Ring op korte termijn echt gaan kijken naar het afsluiten van bepaalde op- en afritten van de Ring. We kunnen ook doorgaande autowegen in de stad bij wet omzetten naar rijkswegen, bijvoorbeeld het omzetten van de Weesperstraat naar een rijksweg, want dan kunnen we zelf de knip eruit halen.

Ik heb nog een vraag over het volgende. De Minister haalde op een gegeven moment de AVG aan. Buitenlandse auto's of niet-Europese auto's die de Europese markt opkomen, moeten voldoen aan de Europese AVG. Hoe zit dit met Chinese auto's? Voldoen die al aan de AVG, ook als zij bij wet verplicht zijn om autodata door te spelen aan de Chinese overheid?

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis namens de VVD. We gaan door naar meneer Van Baarle van DENK.

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

Dank u wel, voorzitter. Het demasqué van de VVD als autopartij is wat we vandaag in het debat met elkaar hebben kunnen zien. We hadden een VVD-woordvoerder die over schandalige verhogingen van de benzineprijzen die we tegemoet treden, zegt: we laten het gebeuren. Nu is er ook een VVD-Minister die zegt: we laten dat gebeuren. Mensen gaan gewoon aan de pomp meer betalen. Als het gaat om de vraag aan deze Minister over de betaalbaarheid van het autorijden, dan blijven het niet meer dan holle frasen in dit flashy document, want concreet gaan mensen het in de portemonnee gewoon voelen. Er wordt alleen maar verwezen naar een regeling in 2025 en een onderzoek waar we heel lang op moeten wachten. Het demasqué van de autopartij VVD hebben we vandaag kunnen zien en de mensen in het land moeten dokken.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Baarle, die namens DENK sprak. Meneer Koerhuis wil hier graag op reageren omdat hij zich uitgedaagd voelt. Dat sta ik toe. Houd het kort, alstublieft.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dit is niet waar.

De **voorzitter**:

Oké, prima.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De VVD is en blijft de autopartij. Ik wil nogmaals benadrukken dat de VVD ervoor gezorgd heeft dat die tijdelijke verlaging van de accijnzen er is gekomen.

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

De VVD zorgt er nu ook voor dat die weggaat en dat mensen alsnog meer moeten gaan dokken. Is de VVD dus een autopartij? Ik dacht het niet.

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, uw minuut loopt.

De heer **Madlener** (PVV):

Hierop aansluitend is het natuurlijk schandalig dat er op allerlei mogelijke manieren wordt geprobeerd de inflatie omlaag te brengen, terwijl dit opnieuw gaat zorgen voor een enorme inflatieverhoging, na alle prijsverhogingen waar de mensen nu al voor moeten lijden en die ze voelen in de winkel. Deze prijsverhoging gaat tot enorme inflatie leiden. Ik hoop ook dat het VAO, het tweeminutendebat, voor het reces plaatsvindt, zodat we nog een laatste poging kunnen doen om de accijnsverhoging te stoppen. Er zijn allerlei dingen die je kunt doen. Ik vond het Toekomstperspectief wel een mooi stuk, maar er komt ook een heleboel pijn aan. Het zijn allemaal dreigementen. Zo heb ik ze ervaren. Het rekeningrijden wordt nog uitgewerkt. Ik ben er totaal niet gerust op. De Minister zou inderdaad wel die N-wegen kunnen aanpakken en er rijkswegen van kunnen maken. Maak de weg sneller vrij bij ongelukken. Het valt me namelijk op dat files heel veel toenemen door ongelukken en ook door storingen in de techniek. Het zijn allemaal zaken die je nu aan kan pakken door hulpteams beschikbaar te stellen en door er aandacht voor te hebben. Dat gebeurt allemaal niet. En ik hoop dat het gaat lukken met de Spijkenisserbrug in de spits.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Ik heb wat appverkeer gehad met de wethouder mobiliteit van Amsterdam. Die wees mij op dit bericht: «Op de A10 staat het muurvast tijdens de avondspits. Volgens de ANWB heeft dat vooral te maken met drie ongelukken die vanmiddag plaatsvonden en een auto met pech.» Ik wil de Minister nog even vragen naar een antwoord op mijn vraag over een onderzoek naar de verkeersveiligheid van SUV's. Volgens mij heeft de Minister die in de beantwoording gemist, of heb ik hem gemist? De Minister heeft gezegd in gesprek te gaan over de behoeften aan lokale regels rondom SUV's, maar hij heeft niet aangegeven op welke termijn we daar iets van horen. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Allereerst raad ik de Minister echt aan om vaker met de Staatssecretaris van IenW te praten, onder andere over circulaire economie. Ik vind het raar dat ik hoor: we hebben voldoende grondstoffen voor alle batterijenopslag. Er is gewoon schaarste en daar moeten we zorgvuldig mee omgaan. Dan lijkt het stimuleren van autodelen als beleidsdoel me in de eerste plaats heel erg belangrijk. Ik ben ook blij dat de heer Koerhuis een tweeminutendebat heeft aangevraagd en ik hoop dat er echt een inhoudelijke reactie komt op die vijf voorstellen. Ik zou er eentje aan toe willen voegen, namelijk het feit dat het nu qua verzekeringen vrij ingewikkeld is als je met burens in een wijk een auto wilt delen. Zou de Minister daar nog specifiek naar willen kijken?

Over het elektrische drama rond de transitie naar elektrisch rijden, gaan we het dus nog in het debat Duurzaam vervoer hebben. Ik denk dat het daarbij echt heel belangrijk is dat met name de verplichting op lease, die al toegezegd was door het kabinet, er gewoon komt.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Meneer Krul van het CDA.

De heer **Krul** (CDA):

Ik hoop niet dat de mensen heel erg schrikken van de volgende uitspraak, maar het CDA is niet «de autopartij». Dat zijn wij niet en dat hoeven wij ook niet te zijn.

Het is ongebruikelijk om in tweede termijn een nieuw punt te maken en ik verwacht en verlang dan ook niet van de Minister dat hij hierop reageert, maar het is wel een schot voor de boeg van het tweeminutendebat. Er is namelijk één punt niet besproken. Het gaat niet alleen om het verminderen van de CO₂-emissies van de auto, maar ook van de non-CO₂-emissies. Een punt dat niet gemaakt is, is de Euro 7-emissiewetgeving. Het gaat met name om de fijnstofuitstoot van banden en remmen. We hebben met elkaar ook gezegd dat we voorlopig verwachten dat het wagenpark niet krimpt, maar juist groeit. We hebben het niet gehad over hoe we dan omgaan met het verminderen van juist die non-CO₂-emissies. Daar gaan we bij het tweeminutendebat in ieder geval wel op terugkomen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Krul van het CDA. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We hebben hier eerder een debat over gehad met de Staatssecretaris. Die heeft nog altijd de toezegging staan dat zij de fijnstofemissies van verschillende vormen van vervoer naar de Kamer zou sturen. Ik ben er nog steeds heel benieuwd naar. U noemt «remmen». We hebben inderdaad banden, maar we hebben ook fijnstofemissies uit de uitlaat. Ook treinen geven fijnstofemissies. Die zou ze op een rij zetten. Daar wachten we nog altijd op.

De heer **Krul** (CDA):

Dank voor deze interruptie. Dit wordt des te belangrijker, juist vanwege die Euro 7-emissiewetgeving vanuit Europa. Die zegt dus echt: je moet ook met die non-CO₂-emissies aan de slag.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya van de SP. Niet? Prima. Meneer de Minister, wilt u meteen doorgaan of even schorsen? Ja, dat kan. Zullen we vijf minuten schorsen? Dan kunnen we ook even een sanitaire stop maken. Dan gaan we verder om 21.50 uur.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan weer verder. Ik heropen het debat voor de laatste termijn van de Minister. Het woord is aan meneer de Minister.

Minister **Harbers**:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal nog even een aantal vragen van de commissie langslopen. Volgens mij zijn de heer Koerhuis en ik het eens over het feit dat de doorstroming op de Ring als gevolg van binnenstedelijke maatregelen niet nodeloos gehinderd moet worden. Wij monitoren dat vanuit Rijkswaterstaat. Wij hebben daarbij vaak ook een beeld van wat congestie veroorzaakt. Ik doe het in meerdere stappen. We verzamelen gewoon de gegevens. Op het moment dat wij denken «hé, nu wordt er afgewenteld op de Ring», dan gaan we in gesprek met de gemeente Amsterdam. Ik heb de suggesties van de heer Koerhuis gehoord. Ik ben

zelf nog niet zover dat ik denk: ik moet nu al allerlei suggesties hebben. Ik doe het even stap voor stap.

Wat betreft de niet-Europese auto's en de AVG: binnen Europa geldt gewoon de AVG. Dat geldt voor alles, voor fabrikanten binnen en buiten Europa. Het gaat ook om producten die iets met data doen. Dat is het eerste. Dat is een verplichting voor iedereen die producten op de Europese markt brengt. De instantie die dat moet handhaven is de Autoriteit Persoonsgegevens en een evenknie in andere landen. Ik maak me hier zorgen over en dat is juist ook de reden dat de collega voor Rechtsbescherming en ik dit bespreken. Zo kunnen we kijken of we daar voldoende zicht op hebben. Ik maak me daar namelijk druk om en het kabinet maakt zich daar druk om, vandaar dat we dat gesprek ook voeren. Wordt dat voldoende gedaan? Vindt die toets plaats? Houdt iedereen zich aan de AVG? Als iedereen zich eraan houdt, zou er niks aan de hand hoeven te zijn.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Kan de Minister ook de uitkomst van dat gesprek naar de Kamer sturen?

Minister **Harbers**:

Zal ik dat dan meenemen bij de al toegezegde brief over de datakoploperpositie van Nederland in het najaar? Ja.

De **voorzitter**:

Er zijn daarmee ook minder administratieve lasten.

Minister **Harbers**:

Dan heb ik nog vele opvattingen en suggesties zonder vraag van de heren Van Baarle en Madlener gehoord, waar we ook degelijk het debat over hebben gevoerd. Ik pik er wel nog één punt uit. Het was niet zozeer een vraag, maar de storingen in de techniek die de heer Madlener aanhaalde, zijn natuurlijk wel onderdeel van de grote schuif van «aanleg» naar «instandhouding». Zo krijgen we ook dit deel van onze infrastructuur beter op orde. Onderhoud gaat namelijk niet alleen om gaten in de weg en bruggen en viaducten die gerenoveerd moeten worden, maar ook om de hele digitale infrastructuur en de techniek die rond onze infrastructuur zit. Die begint op een aantal plekken verouderd te raken en er moet geld voor uitgetrokken worden om het weer up-to-date te krijgen.

De heer **Madlener** (PVV):

Het probleem is dat ik ervan uitga dat onderhoud altijd afdoende moet zijn. Dat er nu een soort nieuw beleid is dat we opeens aan onderhoud gaan doen, vind ik heel raar. Je moet alles natuurlijk onderhouden. Maar ik bedoel hier ook dat Nederland zeer voortvarend allerlei veiligheidssystemen, ook door Brusselse wetgeving, in die tunnels heeft gebouwd, ook het tunneldoseren en noem maar op. Ik zie daar heel veel storingen die je met mankracht kan oplossen door gewoon te kijken op camera's. Als we te veel afhankelijk van de techniek worden, dan lok je storingen uit. Ik denk dat we hier een beetje in zijn doorgeslagen. Er schijnen er 23 te zijn, geloof ik.

De **voorzitter**:

Dit gaat te langzaam. U moet korter zijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb me heel erg ingehouden, voorzitter. Ik wilde gewoon even dit punt maken. Dit zijn volgens mij nog de quick wins. Hier is echt nog wel winst te behalen om de filedruk tegen te gaan. Die storingen moeten korter, minder en door mankracht sneller worden opgelost. Volgens mij kan dat.

Minister Harbers:

Wat ontbreekt in het betoog van de heer Madlener, is dat die techniek ons ook veel gebracht heeft, bijvoorbeeld in efficiënt gebruik van de tunnels. Deze techniek zorg er ook voor dat je een incident bijvoorbeeld sneller kunt oplossen en het verkeer sneller kunt reguleren. Wat dat betreft zou ik niet terug willen naar de tijd van 30 of 40 jaar geleden. Een ander fors deel van de techniek in tunnels is inderdaad gekomen door regels die we hebben afgesproken over tunnelveiligheid na een aantal verschrikkelijke incidenten in tunnels in Europa. Het heeft ook extra veiligheid gebracht voor de tunnelgebruikers. Daar wil ik gewoon geen loopje mee nemen. Maar de heer Madlener heeft gelijk. Die systemen moeten onderhouden zijn en moeten het goed doen. We weten dat we door de financiële situatie in het verleden achterop zijn gekomen met onderhoud. Wat dat betreft ben ik opgelucht dat we, nu we de schuif van «aanleg» naar «instandhouding» verleggen, op alle fronten permanent voor acht jaar vooruit het onderhoud van alle aspecten van onze infrastructuur op orde kunnen krijgen. Daardoor willen we op alle facetten van de infrastructuur, het asfalt en het beton, maar ook de techniek daarbij, dezelfde basiskwaliteit in heel Nederland garanderen.

De voorzitter:

Gaat u gerust door, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar een verkeersveiligheidsonderzoek voor SUV's. Ik kan niet toezeggen om een onderzoek te doen naar de effecten van SUV's op de verkeersveiligheid, maar wel naar de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid. Dat heeft alles te maken met het feit dat «SUV» geen term is die wij herkennen. Een Citroën C4 Cactus wordt bijvoorbeeld door de fabrikant een SUV genoemd, maar hij is lichter in gewicht dan een Volkswagen Golf. Ik denk dat mevrouw Van Ginneken de effecten van zwaardere voertuigen bedoelt. Daar kunnen we de effecten van onderzoeken. Er is contact geweest met de SWOV en die geeft aan dat ze dat onderzoek in het eerste kwartaal van volgend jaar klaar kunnen hebben. Dan zult u vragen: waarom het eerste kwartaal? Dat heeft te maken met de data-uitvraag die zij ervoor moeten doen. Dat zeg ik dus toe. Ik gebruik daarbij dus de woorden «zwaardere voertuigen» en niet het woord «SUV».

De voorzitter:

Dank u wel. Dat staat genoteerd. Mevrouw Van Ginneken, houd het alstublieft kort.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Heel kort. Ik ben blij met deze toezegging. Ik vind het ook heel leuk dat de Minister in de beantwoording de relevantie van mijn andere vragen illustreert over de definitie van een SUV.

De voorzitter:

De heer Madlener had er ook iets over gezegd. Dan moet u wel even kort zijn, alstublieft.

De heer Madlener (PVV):

Er is natuurlijk een soort anti-SUV-beleid. Dat slaat helemaal nergens op. Als je dit onderzoek doet, moet je ook kijken naar de gevaren van bijvoorbeeld kleinere, goedkopere voertuigen of van minder rijkulpen door onze hoge belastingen. Het kan ook zijn dat Nederland een verouderd wagenpark heeft door de autobelastingen, waardoor er juist meer ongelukken gebeuren. Je moet dat onderzoek dan wel breder

trekken en niet alleen maar SUV'tjes pesten. Het kan ook zo zijn dat moderne auto's gewoon veiliger zijn, ook voor voetgangers.

Minister Harbers:

Ik vind dit allemaal hele waardevolle suggesties, maar volgens mij zitten we nu in de tweede termijn van dit debat. Dan had ik er graag wat uitvoeriger op gereageerd.

De voorzitter:

Meneer Madlener, u kent de Minister goed. Jullie kunnen ook bilateraal een keer praten. We moeten gaan afronden over vijf minuten en ik moet nog toezeggingen voorlezen. We gaan verder.

Minister Harbers:

Mevrouw Van Ginneken vroeg me naar de termijn van de behoefte-inventarisatie bij de gemeenten. Zal ik dat meenemen in de verzamelbrief voor het MIRT-debat in het najaar? Dan hebben we het allemaal bij elkaar. Mevrouw Kröger vroeg naar een verduidelijking op de stellingname over voldoende grondstoffen. Ik heb een heel lang antwoord. Zal ik die geven of heeft u liever de korte versie?

De voorzitter:

Doet u maar de korte versie, alstublieft.

Minister Harbers:

De essentie is dat er in 2050 en daarvoor voldoende grondstoffen in de grond zijn, dus ook voor opschaling van de delving, mede gebruikmakend van recycling en innovatie waardoor we minder grondstoffen nodig hebben. Het probleem is niet de hoeveelheid grondstoffen op aarde, maar wel waar ze worden gedolven, hoe ze worden gedolven en hoe we daarin strategische afhankelijkheid kunnen verminderen. De uitdaging is dat de nieuwe winning op korte termijn niet dezelfde snelheid heeft als de toename van batterijen, maar daarvoor wordt nog gewerkt aan alternatieven. Batterijen zonder kobalt en nikkel zijn al uitgebreid op de markt. Natrium in plaats van lithium komt er heel snel aan en al dit soort elementen zijn onderwerp van de Grondstoffenstrategie waarvoor we op de middellange en lange termijn ons beleid willen bepalen. Maar op zichzelf kun je die verduurzaming met elkaar voor elkaar krijgen in 2050. Het echte vraagstuk daarachter is: hoe hebben we toegang tot die grondstoffen en tot welke grondstoffen uit welke delen van de aarde willen we toegang? Dan ga ik verder met verzekeringen voor autodelen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, houd het kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het antwoord zo haaks staan op de hele agenda van circulaire economie. U zegt dat er schaarste is, want we zijn ook niet het enige land op de wereld, en daarom gaan we sturen op de helft minder grondstofgebruik. Mijn vraag is: hoe rijmt een beleid dat gericht is op «elke huidige fossiele auto vervangen voor een elektrische» zich met het met 50% terugdringen van de hoeveelheid grondstoffen die we gebruiken? Daar mag de Minister uitgebreid schriftelijk op terugkomen, samen met de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Daar gaat de Minister schriftelijk op terugkomen.

Minister Harbers:

Daar hoeft ik niet schriftelijk op te reageren, want het zat in de eerste zin van mijn antwoord. Daarbij heb ik ook recycling en circulair genoemd. Dat is ook allemaal onderwerp van het beleid en als je er op zo'n manier naar kijkt dan is er geen grondstoffenschaarste als such. Wel is er het vraagstuk welke grondstoffen we daadwerkelijk willen gebruiken en van welke herkomst die zijn. Dat is onderwerp van de Grondstoffenstrategie. Mevrouw Kröger begon in de eerste termijn al zo van «we krijgen die verduurzaming niet voor elkaar met dit aantal auto's, want we hebben een gebrek aan grondstoffen». Daar is wel het nodige op te nuanceren, zoals ik zojuist gedaan heb.

De voorzitter:

Uw volgende antwoord.

Minister Harbers:

Het punt van de heer Krul over de non-CO₂-emissies heb ik meer als een aankondiging gezien, want we hebben daarover het debat niet gevoerd. Ik kan me voorstellen dat dat aan de orde komt bij het debat over duurzame mobiliteit.

Er was ook een nieuwe vraag over Euro 7, over fijnstof. De Euro 7-emissiewetgeving is op dit moment wel onderwerp van gesprek in de Europese Unie. Daar wordt ook ingezet op vermindering van de fijnstofuitstoot van banden en remmen. Volgens mij was de vraag van de heer Krul hoe we dat gaan doen. Om dat te doen, moeten er ook valide testmethodes ontwikkeld worden. Dat proces is nu gaande in een comité van de Verenigde Naties, de UNECE. In het voorstel van de Europese Commissie voor Euro 7 worden deze testmethodes vervolgens overgenomen. Op basis daarvan worden dan Europese limietwaarden vastgesteld voor de fijnstofuitstoot van banden en remmen. Maar dat is een belangrijk onderwerp binnen dat Euro 7-voorstel.

Voorzitter, daarmee ben ik aan het eind van de beantwoording in tweede termijn. Ik dank de Kamer voor de gestelde vragen en het gevoerde debat.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Ook dank aan uw team.

Meneer Koerhuis heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Dat zal inderdaad na het zomerreces plaatsvinden, met uw welbevinden. U zult daarin de eerste spreker zijn.

Er zijn een paar toezeggingen gedaan. Kunnen de Minister en de Kamerleden even goed meeluisteren?

- De Minister zal uitzoeken of een definitie voor deelvoertuigen juridisch mogelijk en nuttig is en komt hier aan het einde van dit jaar op terug in het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- De Minister zal de Kamer in het najaar informeren over de Nederlandse inzet op het dossier autodata in EU-verband en over de stand van zaken met betrekking tot niet-Europese auto's, privacy en data. Dat laatste staat er ook nog bij. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.

Minister Harbers:

Die toezegging moet ik even specificeren. Ik doe dat bij een brief voor de Transportraad of, als er niets aan de orde is, in een separate brief.

De voorzitter:

Okido. Waarvan akte.

- De Minister zal voor de begrotingsbehandeling een stand van zaken geven van de gesprekken met de sector over de vraag hoe auto's met rijk hulpsystemen ook toegankelijker worden voor automobilisten met

een fysieke beperking. Dat was ook een toezegging aan mevrouw Van Ginneken. Die heeft er heel wat afgetikt dit keer.

- De Staatssecretaris stuurt de Kamer na het zomerreces een brief over het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en zal daarin terugkomen op de vragen over de mogelijkheden tot collectief gebruik van deelauto's. Dat was een toezegging aan mevrouw Kröger.
- De Minister zal de Kamer informeren over het onderzoek naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid. Dat volgt aan het einde van het eerste kwartaal van 2024. Dat is ook weer een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.

Akkoord? Nee, meneer Madlener niet. Nu doet hij het weer!

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kom terug op die laatste toezegging. Het is goed om te weten hoe het zit met gewichten en risico's, maar het is ook interessant om te zien hoe het zit met rijhulpsystemen. Daar kan de Minister dan toch gelijk ook naar kijken. Je gaat toch niet alleen naar gewicht kijken? Je kijkt toch naar de hele auto en alle moderne technieken om ook de voetgangers te beschermen?

De **voorzitter**:

Meneer de Minister, wilt u naar die rijhulpsystemen kijken?

Minister **Harbers**:

Dit is weer zo'n uitbreiding van het onderzoek. We hebben ook op het gebied van rijhulpsystemen zo veel dingen lopen. Dan hadden we dat even eerder in het debat moeten wisselen.

De **voorzitter**:

Ik dank de mensen op ... Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kom even terug op de brief over deelmobiliteit. De Minister ging volgens mij net nog iets zeggen over verzekeringen die daarin meegingen.

Minister **Harbers**:

Ja, dat is waar ook, maar toen werd ik geïnterrumpeerd. Ik heb het hier. Nee, ik ben het zelfs kwijt. Eén moment. O ja, we nemen dit ook mee in de brief over deelmobiliteit. Er lopen al gesprekken met het Verbond van Verzekeraars hierover, dus we zullen de uitkomst daarvan ook meenemen.

De **voorzitter**:

Ik dank de mensen op de publieke tribune en ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal, onze collega van de Dienst Verslag en Redactie, onze trouwe bode, de Minister en zijn team, de leden der Staten-Generaal en onze griffier. Ik wens iedereen een gezegende avond en een behouden thuiskomst.

Sluiting 22.02 uur.