

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024 (36410-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2024 (36410-J);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024 (36410-A).**

De voorzitter:

Aan de orde is de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is de eerste termijn van de Kamer. We doen de begrotingsbehandelingen altijd in twee dagen. Ik heet de bewindspersonen uiteraard van harte welkom, evenals de leden. Ik heb genoteerd dat we ons kunnen verheugen op zes maidenspeeches. Dat is altijd weer een bijzonder moment. Dat gaan we dus allemaal meemaken en beleven. Ik heet ook iedereen op de publieke tribune en de mensen thuis van harte welkom.

Nog een paar huishoudelijke mededelingen voordat we starten. De begrotingsbehandelingen zijn traditioneel natuurlijk altijd al vóór het kerstceces. Door de val van het kabinet en de verkiezingen hebben we het gesplitst. Dat betekent wel dat we beperkte tijden hebben; we hebben natuurlijk spreektijden. Daar heeft u op ingetekend, maar omdat we allemaal om 23.00 uur weer graag naar huis willen, is er ook qua interrupties een beperking, namelijk tot zes interrupties in deze termijn. Dat zijn dus zes vragen. U mag zelf weten of u die in één keer stelt of gewoon een voor een. Dat geldt ook voor morgen, dus bij de bewindspersonen in totaal. Ik moet daar nog bij zeggen dat dit niet per woordvoerder geldt maar per fractie, want ik zie in sommige bankjes meer dan één woordvoerder. In totaal kunt u per fractie dus zes vragen stellen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Dat gezegd hebbende nodig ik de eerste spreker van de zijde van de Kamer uit. Dat is meteen een maidenspeech, van de heer Heutink namens de PVV. We verheugen ons daarop.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. In een maidenspeech wordt verwacht dat wij als Kamerleden van alles over onszelf vertellen: wie we zijn, wat we allemaal gedaan hebben, waar onze wieg gestaan heeft en wat onze drijfveren zijn. Het siert degenen die dat wel willen doen, maar ik sta hier niet om het vandaag over mezelf te hebben. Ik wil het vandaag hebben over de mensen die elke dag in de file staan, over de mensen die niet zitten te wachten op die vreselijke milieuzones, over de mensen waarvan de portemonnee leeg wordt getrokken zodra ze een treinkaartje kopen, over de mensen die van hun vrijheid willen genieten. En ik wil het hebben over de

mensen die dit kabinet keer op keer in de kou laat staan, gisteravond nog in Utrecht. Daar wil ik het vandaag over hebben. De auto staat voor de PVV voor vrijheid en voor welvaart. Het is die vrijheid die we willen koesteren. De afgelopen jaren is de automobilist de auto uit gepest. Althans, dat probeerde de overheid wel, maar nog nooit zijn er zo veel auto's op onze wegen geweest. Dat is ook niet zo gek. Het is ook niet aan de overheid om te beslissen wie wanneer de auto pakt en het is al helemaal niet aan de overheid om mensen de auto uit te jagen. De automobilist is geen melkkoe om de schatkist van dit kabinet te vullen.

Dit kabinet is er niet voor de automobilist, want de automobilist ziet torenhoge brandstofprijzen aan de pomp en ziet zijn vrijheid straks in rook opgaan omdat milieufundamentalisten uit Brussel ons volstrekt belachelijke regels opleggen. Daardoor is het hebben van een auto alleen nog weggelegd voor de elite, want die elite kan de almaar stijgende kosten wel betalen. Maar de Nederlandse automobilist ziet ook dat ons wegennet volledig is vastgelopen met een tekort aan onderhoud en een filedruk die groter is dan ooit. Meer mensen dan ooit staan dagelijks in de file en daar wordt helemaal niets, maar dan ook helemaal niets aan gedaan.

Voorzitter. Ik wou dat we een minister van Infrastructuur hadden die had gezegd dat we dat fileprobleem nu eens eindelijk gaan aanpakken. Maar nee, het programma Fileaanpak is wegbezuinigd en ook het komende jaar zal er geen enkele nieuwe weg worden gerealiseerd door deze regering. Het spijt me om het te moeten zeggen, maar we hebben geen minister van Infrastructuur maar een minister van stilstand. De reden waarom we massaal stilstaan, is niet geldgebrek maar stikstof. Het is echt ongelooflijk in welk bureaucratisch doolhof we zijn beland. Stikstof domineert het hele beleid binnen dit ministerie en het lijkt er niet op dat dat op korte termijn anders, beter, gaat worden.

Voorzitter. Het is een beetje technisch, maar ik ga toch proberen uit te leggen waarom die wegen maar niet worden aangelegd. Op het moment dat er een nieuwe weg aangelegd moet worden, wordt berekend hoe groot de stikstofuitstoot van die nieuwe weg is. Die stikstofuitstoot mag niet groter zijn dan 0,005 mol. Dat is bijna niets, maar dit getal noemen ze de drempelwaarde. Alles gaat mis boven die waarde. Dan moeten boeren worden uitgekocht, bedrijven worden stopgezet, bomen worden gepland en nog veel meer van dit soort gekkigheid. Ze doen dan alles om dat getal onder die waarde te krijgen, maar die waarde is niet gebaseerd op gezond verstand. Nee, die is erop gebaseerd dat anders het model te traag wordt of vastloopt. Heel concreet zetten we dus ons hele land op slot, kopen we verplicht boeren uit en trekken we stekkers uit bedrijven. En waarom? Omdat anders de rekenmachine van de overheid uit elkaar valt. Het is echt ongelooflijk. De vraag aan dit kabinet is hoelang we dit nog toelaten. Graag een reactie van de minister hierop.

Voorzitter. Dit kabinet wil een schoner wagenpark. Elektrisch vervoer moet en zal de norm worden. Hoe de normale burger met een modaal salaris dit moet gaan ophoesten, interesseert het kabinet helemaal niets. Er wordt massaal met subsidies gesmeten. Het geld voor die subsidies wordt weggehaald bij de armen en weggegeven aan de rijken. U speelt voor een soort omgekeerde Robin Hood, zeg ik tegen het kabinet. Iemand met een modaal inkomen kan namelijk

geen dikke Tesla betalen, zeg ik tegen de minister. Vindt u het nou echt eerlijk dat de mensen moeten opdraaien voor de accufetisj van links? Het is volstrekt onterecht en het is oneerlijk, maar het is wel de realiteit. Ik vraag het kabinet dan ook om daarmee te stoppen, dus om te stoppen met het subsidiëren van inefficiënt en onbetaalbaar vervoer. Zodra we een product namelijk alleen in stand kunnen houden met subsidies is het hek van de dam.

Voorzitter. Dit kabinet is demissionair. Desondanks ligt er vandaag geen beleidsarme begroting voor. Nog niet eerder hebben we zo'n grote herprioritering gezien als vandaag. We maken ons echt grote zorgen over de zeventien projecten die gepauzeerd worden en over het grote bedrag dat dit kabinet gaat ombuigen. Deze regering is van plan om meer dan 4 miljard euro weg te halen van belangrijke wegen. Het gaat dan bijvoorbeeld om knooppunt Hoevelaken en de A2, maar ook de N35 heeft wat dit kabinet betreft geen enkele prioriteit meer. Deze projecten mogen van deze minister de ijskast in. Dit zijn wel wegen waar dagelijks files staan en vreselijke ongevallen gebeuren. Feitelijk zegt de regering twee dingen. Ten eerste zegt de regering: sorry, uw veiligheid heeft op dit moment eventjes geen prioriteit. Ten tweede zegt de regering: blijft u nog maar even in de file staan. Dat kan toch niet waar zijn? Waarom wacht de minister niet totdat er een nieuw kabinet is? Om die reden heeft de PVV gister bij het MIRT-debat een motie ingediend om niet op de pauzeknop van de zeventien projecten te drukken maar op de pauzeknop van dit kabinet.

Voorzitter. Vandaag is toch ook een mooie dag, want vandaag kunnen we in ieder geval één project redden van de ondergang. Samen met NSC, VVD en BBB hebben we een amendement ingediend om in ieder geval de N35 bij Mariënheem te redden. Want wat daar gebeurd is, is echt met geen pen te beschrijven. Al jaren liggen er daar bestuurlijke afspraken om dit stuk weg te realiseren en nu wordt er zomaar, met een pennenstreek, bijna 100 miljoen euro weggehaald. Dat is niet uit te leggen aan de regio, en de regio snapt het ook niet. De commissaris van de Koning in Overijssel noemde dit "een zwarte bladzijde". De burgemeester van Raalte noemde het zelfs "de schande van de Mariënheem". De honden lusten er geen brood van. Het zomaar door de shredder halen van bestuurlijke afspraken is nou precies de manier van besturen waar bij de afgelopen verkiezingen mee afgerekend is. Daar is Nederland zo ontzettend klaar mee. Dat proberen wij hier vandaag in ieder geval een klein beetje te herstellen. Wat is het woord van dit kabinet nog waard, vraag ik aan de minister. Hoe weten we dat wat de minister belooft, nagekomen gaat worden? Hoe gaat de minister dat geschade vertrouwen herstellen?

Voorzitter. Van het vertrouwen in de overheid ga ik naar het vertrouwen in ons openbaar vervoer. Links wil niets liever dan iedereen de trein in jagen, maar het is een regelrechte puinhoop op het spoor; het afgelopen jaar zelfs nog meer dan voorheen. Treinen vallen uit en mensen staan te wachten op een trein die niet meer komt. Als je alleen al kijkt naar de duur van het totale aantal storingen in het afgelopen jaar, dan besef je pas hoe groot dit probleem is. In totaal duurde het aantal storingen op het spoor maar liefst twee jaar, zes maanden, 26 dagen en 13 minuten. Dat is in 2023 meer dan tweeënhalf jaar vertraging! En dan hebben we het er nog niet eens over dat de treinreiziger als een sardientje in de trein zit en daar ook nog eens fors voor moet betalen. Ze krijgen echt helemaal niets voor hun geld.

En als we aan de staatssecretaris de vraag stellen wat zij daaraan gaat doen, dan zegt zij: ja, ik hoop dat de NS het volgend jaar wel beter gaan doen, maar ik kan er eigenlijk ook niet zo veel mee. Dan komen we precies tot de kern van het probleem. Ondanks de liefde voor de trein bij zo veel Kamerleden in dit huis lukt het maar niet om een fatsoenlijk werkend ov-netwerk te beheren. We horen constant van de staatssecretaris dat zij de NS weer gaat toespreken, maar de realiteit is dat we er helemaal niets meer over te zeggen hebben. Ja, we kunnen één keer in de tien jaar wat voorwaarden stellen aan de concessie, maar feitelijk staat de staatssecretaris met lege handen. Dan kunnen we een boete opleggen die we vervolgens niet gaan innen. We vragen ons oprecht af waar we zijn beland en we vragen de staatssecretaris of ze nou eindelijk eens het salaris van de NS-top prestatieafhankelijk gaat maken.

Voorzitter. De doorgeslagen regeldrift van dit kabinet kent geen grenzen. Eerst waren het de dieselauto's die het moesten ontgelden, toen was de gewone brandstofauto de sjaak, maar nu wordt zelfs de elektrische bestelbus onmogelijk gemaakt door dit kabinet. Aan de ene kant worden ondernemers verplicht om een elektrische bestelwagen aan te schaffen en aan de andere kant worden zij gepakt met idiote regels. Waar diezelfde ondernemers zonder elektrische bestelbus binnensteden straks niet meer in komen, moeten zij nu verplicht een vrachtwagenrijbewijs halen, omdat — ik verzin het niet — volgens de Nederlandse wet een elektrische bestelbus een vrachtwagen is. Wie verzint deze gekkigheid? We verzoeken de minister om als de wiedeweerga in Brussel te gaan onderhandelen om deze idioterie te stoppen. Het kan toch niet waar zijn dat de mensen die onze pakketjes moeten bezorgen, verplicht een vrachtwagenrijbewijs moeten gaan halen? Wat houdt hen dan nog tegen om op een echte vrachtwagen te gaan rijden? Wie gaat dan nog onze pakketjes bezorgen? Het is echt te belachelijk voor woorden.

Voorzitter, ik rond af. Het wordt tijd dat we een overheid worden die gaat faciliteren in plaats van dwingen. Laten we iedereen zelf de keuze geven welk vervoer ze het liefst willen pakken. Of het nou de auto, de trein, de bus of de fiets is, het is allemaal prima, maar het is niet de overheid die het voor u moet beslissen. Nederland smacht naar minder regels en minder overheidsbemoedienissen. Laten we daar dan ook werk van gaan maken. Wij hier, met z'n 150' en in dit huis, hebben de invloed om het leven van alle mensen in het land een stuk makkelijker en een stuk betaalbaarder te maken. En nogmaals de oproep: laten we daar dan ook samen werk van gaan maken.

Dank u wel, voorzitter.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. Voor u vertrekt, wil ik u even feliciteren, meneer Heutink. En dan schors ik voor een enkel moment.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We gaan meteen door naar een volgende maidenspeech. In dit geval is die van een collega van de PVV, de heer

Boutkan, die ik uitnodig om zijn inbreng te komen doen. We wensen hem natuurlijk heel veel succes, maar ook plezier.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Na zo'n vlammend betoog van mijn collega zal het lastig worden, maar ik ga toch mijn best doen.

Voorzitter. Voor de PVV is mobiliteit een belangrijke voorwaarde voor vrijheid en welvaart. Wij vinden dat alle mensen zelf moeten bepalen op welke manier zij naar hun bestemming reizen. De overheid moet zich daar niet mee bemoeien. Dit uitgangspunt zou deze liberale minister toch moeten aanspreken. U hoort het goed: zóu moeten aanspreken. Ondertussen is er in de praktijk binnen deze begroting weinig meer over van de liberale principes, waartoe ik mij lang geleden aangetrokken voelde en waardoor ik toetrad tot de Almeerse VVD-fractie. Ondertussen ben ik wijzer geworden door realisme versus idealisme en ben ik deel gaan uitmaken van de PVV.

Ondanks de mooie woorden van deze minister over Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig houden, zorgen linkse hobby's zoals klimaatneutraal, fossielvrij en circulair Nederland ervoor dat het de verkeerde kant opgaat met de mobiliteit en een betrouwbare overheid. En dat niet alleen: dit geldt ook voor de haalbaarheid en betaalbaarheid. Het zal niet de eerste keer zijn dat Nederland, maar ook deze minister, het braafste jongetje van de klas wil zijn. Neem bijvoorbeeld de term "duurzame luchtvaart", waarvoor klimaatdoelstellingen weer heilig zijn verklaard. 2024 zal in het teken staan van het nemen van allerlei maatregelen. Nederland zal bijvoorbeeld in 2024 de Europese bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen verder implementeren. Maar kan de minister dan antwoord geven op de vraag waarom Nederland verdergaat dan Europees is afgesproken, namelijk 14% in plaats van 6%?

Voorzitter. Ook de scheepvaart heeft te maken met bijmenging van biobrandstoffen. Dat gaat gepaard met allerlei problemen, waaronder het stilvallen van de voortstuwingsmotoren. Ik hoop u niet uit te leggen wat de gevolgen zijn als dit in de lucht gebeurt. Kan de minister hier een reactie op geven?

Voorzitter. Een tweede voorbeeld van het braafste jongetje is het CO₂-plafond. Hierdoor ontstaat er geen gelijk Europees speelveld, maar gelukkig hebben onze Brusselse vrienden hierover aan de bel getrokken bij de minister. Wat me hieraan het meeste stoort, is de dwangmatigheid waarmee de minister dit aanvliegt, waarbij hij niet ingaat op de bezwaren van de sector, onder andere over de voorgestelde rekenmodellen. Graag een antwoord van de minister. Het is niet zo dat de sector niet mee wil gaan. Hij heeft een oplossingsgerichte visie ontwikkeld, zoals het tienpuntenplan Toekomstbestendige luchtvaart voor Nederland en het plan van Schiphol over stiller, schoner en beter.

Voorzitter. En dan het vliegveld Lelystad. De minister heeft twee randvoorwaarden opgesteld waaraan moet worden voldaan voordat het vliegveld open mag. A, er moet een oplossing zijn voor de naderingsroute, beter bekend als sector 3, en b, het ministerie van Landbouw, Natuur en

Voedselkwaliteit moet een natuurvergunning afgeven. Met het niet gebruiken van sector 3 is aan de eerste randvoorwaarde voldaan. Ook voor de tweede randvoorwaarde is inmiddels alle informatie aangeleverd. Er is ook stikstofruimte aangekocht. Voor de luchtactiviteiten is hiervan slechts een beperkt deel nodig. Alle resterende stikstofruimte zal om niet worden aangeboden aan de provincies Gelderland en Flevoland. Beide provincies kunnen deze ruimte naar eigen inzicht gebruiken om bijvoorbeeld de PAS-melders te helpen. Dus kunnen we hier spreken van een win-winsituatie. Is de minister het met de PVV eens dat na vergunningverlening door LNV vliegveld Lelystad heeft voldaan aan de twee door de minister gestelde voorwaarden voor besluitvorming over de toekomst van Lelystad Airport? Graag een antwoord hierop van de minister.

Voorzitter. Gisteren werd weer eens duidelijk dat het niet goed gaat met ons ondernemersklimaat. Dat zou eigenlijk geen nieuws mogen zijn, want dit is al enige tijd gaande. Ondertussen heeft de minister het over verduurzaming van de industrie en maatwerkafspraken. Maar de aap komt ook hier weer uit de mouw, of moet ik zeggen: ook hier weer het braafste jongetje van de klas? Het gaat hier namelijk om extra inzet van bedrijven bovenop datgene wat ze wettelijk verplicht zijn te doen. Een vraag die daarbij hoort: hoe zit het met de bestaande vergunningen van die bedrijven? Graag een antwoord van de minister.

En tot slot, voorzitter, graag ook een antwoord van de minister op de vraag of hij het met de PVV eens is dat een onbetrouwbare overheid reden kan zijn dat bedrijven Nederland verlaten.

Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gefeliciteerd met uw maidenspeech, waarbij u ruim binnen de tijd bent gebleven. Ik schors voor een enkel moment, zodat u de felicitaties van de collega's in ontvangst kan nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Omdat we zo lekker bezig zijn met de maidenspeeches en we ook nog een beetje beweging krijgen op zo'n lange dag, gaan we meteen door naar een volgende maidenspeech. De sprekersvolgorde bij de VVD-woordvoerders is gewisseld, waardoor mevrouw Veltman namens de VVD de volgende spreker is, die tevens haar maidenspeech zal houden. Heel veel succes uiteraard.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik sta hier — en dat vind ik een hele grote eer — omdat ik de mensen in Nederland mag vertegenwoordigen voor wie de besluiten die we hier nemen, belangrijk zijn. Belangrijk, omdat het hier in deze zaal over onderwerpen gaat die van grote invloed kunnen zijn op je leven, de opleiding die je volgt, de plek waar je woont, de baan die je hebt, het bedrijf dat je runt, de hulp die je krijgt als dat nodig is, de bescherming die je krijgt, de ruimte die je krijgt

om eigen keuzes te maken en je leven zo veel mogelijk zo te leiden zoals jij dat wil, en ook de vrijheid. Dat dit laatste niet vanzelfsprekend is, zien we helaas iedere dag weer. Dat wij hier op deze plek over al deze zaken besluiten, zie ik als een grote verantwoordelijkheid, niet alleen van mij, maar van ons allemaal. Ik zie uit naar de samenwerking om allen vanuit onze eigen overtuiging en achtergrond hier het beste te doen voor de mensen in het land. We zullen het niet altijd met elkaar eens zijn en dat hoeft ook niet, maar zolang we de bereidheid hebben om naar elkaar te blijven luisteren en samen te zoeken naar oplossingen, betekent dat dat wij hier ons werk kunnen doen en het vertrouwen van de mensen die ons hebben gekozen, kunnen waarmaken.

Van mijn ouders kreeg ik van jongs af aan mee dat niets vanzelf uit de lucht komt vallen, behalve regen. Je bent zelf verantwoordelijk voor je eigen geluk. Ga ervoor, hoor ik mijn moeder zeggen. En mijn vader voegt daaraan toe dat je met moed, beleid en trouw heel ver komt; zijn lijfspreuk. Met deze waarden in mijn binnenzak ging ik na mijn studie en een paar jaar bij het bedrijfsleven werken voor de brandweer. Het werk van de brandweer fascineerde me. Bij de brandweer zie je dat rotsvaste vertrouwen in elkaar als je als team uitrukt, de kracht om op ellende af te rennen als iedereen juist wegrent en heel direct het verschil te maken voor de veiligheid van mensen. Dat is ook waar ik mijn steentje aan wilde bijdragen. Waar de mensen van de uitruk operationeel aan de slag gingen, ging ik aan de slag met het veilig inrichten van de fysieke omgeving voor de mensen die daar wonen en werken, maar ook voor de brandweermensen die veilig moeten kunnen optreden. Na Haarlem en Amsterdam mocht ik dit de laatste jaren voor alle 25 korpsen van het land doen, overigens vanuit Arnhem en hiervoor verhuisde ik naar de Veluwe.

Tot op de dag van vandaag voel ik ongelofelijk veel trots voor alle mensen die bij de brandweer werken, die bij nacht en ontij jou komen helpen als dat nodig is. Ik praat hier niet licht over, omdat het dat niet is. Dat beseftte ik op dag één toen ik bij de brandweer kwam, ruim twintig jaar geleden. Ik begon mijn sollicitatiegesprek met het uitspreken van mijn medeleven, omdat vlak daarvoor in Haarlem bij de brand in de Koningkerk drie brandweermannen om het leven waren gekomen. De impact van deze droevige gebeurtenis op het korps was immens. Ik probeer mij soms voor te stellen wat mensen bezielt als zij zich met geweld en agressie tot hulpverleners richten, maar ik kan het mij gewoon niet voorstellen. Deze mensen komen jou helpen als je in nood bent en nemen soms grote risico's voor hun eigen leven. Wat als jouw eigen vader, moeder, zoontje of dochttertje hulp nodig heeft en gered moet worden? Hoe zou jij het ervaren als die hulpverlener er niet zou zijn voor hen? Naast dat deze mensen voor je door het vuur gaan, komt er nog veel meer kijken bij dit werk waar ik bewondering voor heb, zoals de getraindheid en de mentale veerkracht om die sterke schouders te kunnen zijn in tijden van nood. Deze mensen verdienen juist grote waardering en respect en een dikke pluim voor hun werk.

Voorzitter. Ik ben de hulpverleners in Nederland dankbaar voor hun durf, paraatheid en doorzettingsvermogen, en voor hun passie, hun hulpverlenershart en voor dat ze er voor ons zijn. Zij werken vaak in moeilijke omstandigheden en verdienen onze steun. Wat ik trouwens prachtig vind aan hoe wij de brandweer hier in Nederland geregeld hebben en de solidariteit die hiermee gepaard gaat, is dat het

naast de brandweervrijwilligers zelf ook de vele mkb'ers zijn die dit mogelijk maken, omdat zij hun medewerker die ook brandweervrijwilliger is de ruimte geven om naar dat ongeval of die brand te snellen als de pieper gaat. Dit is de essentie van de brandweer en een mooie afspiegeling van de kracht van de maatschappij, met al z'n mensen in zo veel steden en dorpen in ons land, dichtbij voor iedereen en lokaal geworteld, met mensen die bakker, ingenieur, loodgieter of lokale ondernemer zijn, mensen met heel veel passie voor hun vak, voor wie humor en relativeringsvermogen belangrijk zijn en die zich onbaatzuchtig inzetten voor de gemeenschap.

Maar het zijn ook mensen die heel graag supersnel van A naar B willen komen. U voelt 'm al: dat is het bruggetje naar de begroting van Infrastructuur en Waterstaat, want die staat hier vandaag op de agenda. We willen allemaal graag veilig en vlot op onze bestemming komen. En hoe je dat doet, is als het aan de VVD ligt een eigen keuze. Zo heb ik twee aangewaaide dochters — die zijn van een vriendin — en als ik zie hoe gelukkig deze jonge meiden zijn met de vrijheid en de ruimte die ze hebben met hun auto, dan zie ik geluk. Voor die auto hebben ze hard gewerkt en gespaard; vervolgens hebben ze een tweedehandsje bemachtigd. Ze karren in hun krappe schema naar hun vriendje, naar het werk, naar hun eigen ouders en naar die van hun vriendje 50 kilometer verderop, en naar een P+R om met de trein naar de Ziggo Dome te gaan voor een concert. Dit is precies wat ik bedoel als het gaat om ruimte en vrijheid krijgen om je leven zo in te richten als jij dat wilt. Mensen moeten hun eigen keuzes kunnen maken. Voor al die mensen wil ik keihard aan de slag in de komende periode.

Voorzitter. We staan als sardientjes in de trein en zitten in de file naar ons werk: de zoveelste wegafsluiting of omleiding zorgt voor uren extra reistijd. En je was nog wel zo graag op tijd op je werk gekomen of bij je examen of bij je afspraak met de dokter of, om je vlucht te halen, op Schiphol. De bevolking groeit, er worden wijken bijgebouwd en er komen ieder jaar auto's bij. We moeten de komende jaren werkbare oplossingen bieden om Nederland weer bereikbaar te maken. We willen auto kunnen blijven rijden op een slimme manier en ook een beter ov-aanbod is nodig voor de toekomst. Duurzame en efficiënte logistiek is broodnodig voor onze economie. We willen dat Nederland weer in beweging komt.

De infrastructuur in Nederland is machtig mooi ontworpen. Ga boven Nederland hangen en je ziet de manier waarop wij de gebieden met elkaar verbinden, waardoor ook de mensen met elkaar verbonden zijn. Je ziet de prachtigste bruggen die we hebben gebouwd en waar al vele miljoenen auto's overheen zijn gereden. Je ziet hoe wij het water in bedwang houden en hoe we de rails hebben aangelegd. Het bouwen van vernuftige en imposante werken zit in ons bloed. Hier liggen nog grote uitdagingen.

Voorzitter. Ik sta achtereenvolgens stil bij de wegen en het spoor, en daarna neemt mijn collega De Groot het stokje over voor de andere onderwerpen in de begroting.

Een groot deel van Nederland gebruikt de auto. Er rijden hier nu 9,4 miljoen auto's. En of je nu je familie bezoekt in Zeeland, naar je werk gaat in Leeuwarden of op stedentrip gaat naar Maastricht, je stapt in de auto, je zet het nieuws op of een muziekje aan en je gaat op weg. De auto geeft

mensen vrijheid en mogelijkheden, maar in veel gebieden is de auto ook het enige vervoersmiddel om van A naar B te komen; daar moeten we ook reëel in zijn. De meeste kilometers worden dan ook met de auto afgelegd. Dat willen we graag betaalbaar houden, maar ook veilig. En we willen schoner rijden.

Goed onderhouden wegen zijn daarbij een voorwaarde. We hebben gisteren in de commissie gesproken over onderhoud en aanleg van alle projecten die van belang zijn voor de bereikbaarheid in Nederland. Ik zal het daarom kort houden. Ik vind het goed dat onze minister ervoor zorgt dat zolang geld niet kan worden besteed aan aanleg, omdat de projecten stilliggen door stijgende prijzen, stikstof en een personeelstekort, dit wordt besteed aan onderhoud, want het effect van achterstallig onderhoud wordt pijnlijk zichtbaar op de weg en op het spoor. Bruggen vallen uit en sluizen functioneren niet meer. Dit leidt soms tot onveilige situaties en bijna altijd tot snelheidsbeperkingen, vertragingen en omleidingen, en soms tot een infarct. Scheuren, verzakkingen en loslatende onderdelen zorgen ervoor dat vervanging en renovatie urgent zijn. Steeds vaker nadert onze hoogstaande infrastructuur, vaak neergezet in de periode van de wederopbouw van Nederland, het einde van haar levensduur.

We moeten er alles aan doen om de infrastructuur voor de toekomst op orde te hebben en te houden. Door nu in te zetten op dat onderhoud helpen we de bouwsector aan het werk. Dat geldt ook voor de spoorinfra. De VVD steunt deze zogenaamde schuif van aanleg naar onderhoud, maar de komende jaren moeten ook nieuwe trajecten worden aangelegd. De zeventien projecten die momenteel tijdelijk op pauze staan, mogen onder geen beding van de lijst af vallen en moeten zo snel mogelijk worden hervat, zodra dat kan. Voor knelpunten zoals Hoewelaken, de A1-A30, de A27 aan de oostkant van Utrecht en de A2 Vught-Den Bosch-Deil moeten we oplossingen vinden. De N35 is een doorn in het oog, in het bijzonder het gedeelte dat dwars door het dorp Mariënheem loopt. Ouderen en ouders met kinderen kunnen niet anders dan via een gevaarlijke oversteek de andere kant van het dorp bereiken. Al jaren staat dit probleem op de rol om aangepakt te worden, maar door de schuif is het geld weggehaald bij dit project. Het amendement om dat geld terug te halen en dit knelpunt aan te pakken, dien ik graag in samen met de PVV, NSC en BBB. Daarbij wil ik benadrukken dat het van belang is dat de weg rond Mariënheem daadwerkelijk kan worden gerealiseerd door binnen de plannen voor de N35 met voorrang dit specifieke knelpunt op te lossen en te beginnen met de aanleg van een ringweg rond het dorp. Dan is de stikstofopgave namelijk kleiner dan wanneer je het hele traject aanpakt. Daarom dient de VVD een motie in waarin we de focus op het dorp en de rondweg aanbrengen.

De laadinfrastructuur. Op dit moment zijn er obstakels die een vlotte uitrol van de laadinfrastructuur bemoeilijken. Denk alleen al aan de problemen met het stroomnet. Nederland is koploper als het gaat om de uitrol van het laadpalennetwerk en dat willen we ook graag blijven. Het aantal elektrische auto's zal namelijk alleen maar toenemen. Ook vragen we veel van onze ondernemers als het gaat om schoner rijden. Ik zie dat zij heel graag een steentje bijdragen, maar dan moeten ze wel de mogelijkheid krijgen om die slag te maken. Ik heb enkele vragen aan de minister. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitrol van de laadinfrastructuur? Hoe staat het met de pro-

blemen op het stroomnet die een vlotte uitrol in de weg staan? Krijgen de gemeenten het voor elkaar om letterlijk en figuurlijk de ruimte te bieden voor de aanleg van laadpalen?

Dan over de regeldruk van de ondernemers. Bedrijven met meer dan 100 werknemers zijn de afgelopen jaren geïnformeerd over de nieuwe rapportageverplichting mobiliteit. Hierdoor moeten zij de CO₂-uitstoot van hun werknemers jaarlijks bijhouden. Ondernemers hebben aangegeven dat de wijze waarop de overheid hier nu invulling aan geeft een te grote administratieve lastendruk met zich meebrengt. De VVD snapt dat deze regeling bedoeld is ter stimulering van het elektrisch rijden van werkverkeer en het mijden van de spits, maar de uitwerking van deze maatregel schiet zijn doel voorbij. Wat de VVD betreft wordt het proces versimpeld en kan er gebruik worden gemaakt van schattingen. Ik vraag de staatssecretaris hoe we ervoor kunnen zorgen dat deze maatregel werkbaar is voor ondernemers. Eigenlijk geldt dit voor alle nieuwe regels, ook qua milieuzones en verduurzamingsverplichtingen. Ook de VVD wil dat het wagenpark verduurzaamt, maar het moet wel in een tempo dat kan en uitvoerbaar is.

Het openbaar vervoer en het spoor. Veel mensen zijn afhankelijk van openbaar vervoer. In Nederland hebben we een mooi railnetwerk, maar daar is ook heel wat op aan te merken. Veel mensen hebben dat gisteren aan den lijve ondervonden toen het treinverkeer in Utrecht urenlang ontregeld was. Vandaag waren Deventer, Leiden, Amersfoort en Den Bosch aan de beurt. De Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam en Haarlemmermeer is cruciaal voor de bereikbaarheid van de hele Metropoolregio Amsterdam, de netwerken daaromheen en de ruimte die daarmee ontstaat voor meer internationaal treinverkeer.

We zien grote problemen op het spoor bij Meppel, de flessenhals. Deze spoorverbinding is een belangrijke ader van en naar het noorden, maar die is kwetsbaar. Hier moet wat aan veranderen, want elke regio telt. Vorig jaar heeft de VVD 35 miljoen euro vrijgemaakt voor dit knelpunt. Wij willen hierop doorpakken en dienen daarom het amendement van de ChristenUnie mee in waarmee extra middelen vrijkomen, zodat het probleem kan worden opgelost.

Dan Ede. Het station Ede-Wageningen wordt vernieuwd. Het wordt prachtig en toekomstbestendig voor de vele reizigers en ook voor de economie van de hele Regio Foodvalley. Ik kan het weten, want ik kom ervandaan. Op dit moment is daar nog een tekort door prijsstijgingen. Daarom willen we daar middels een amendement middelen voor vrijmaken. Dat amendement dien ik mede in.

We vinden het belangrijk dat de reiziger tevreden kan zijn over het ov, dat je op tijd en veilig kunt reizen en voldoende kwaliteit ervaart, dat de auto- en fietsbereikbaarheid rondom ov-knooppunten verbetert en dat treinen goed aansluiten op het regionale of lokale ov. Waar het ov sneller en beter kan, moet het ook sneller en beter. Ook hierbij geldt dat elke regio telt. Soms kan een combinatie van taxi, doelgroepenvervoer en deelvervoer een oplossing zijn. Mensen stappen nogal eens niet of niet meer in de trein en toch maar in de auto omdat er met de trein heel vaak vertraging is, omdat je als sardientjes in blik staat, zodat je tegen iemand anders aan geplet staat, en omdat het bar en boos gesteld is met de hygiëne in de trein. Wat de VVD betreft

worden vervoerders uitgedaagd om op al dat soort punten te verbeteren, omdat de reiziger hier echt blij van zal worden of die trein weer zal pakken. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat dit verbetert?

Dat de concessie voor het hoofdrailnet onderhands gegund wordt aan de NS vinden we eigenlijk een gemiste kans, maar wat ons betreft is het geen gepasseerd station. In 2029 zal een tussentijdse evaluatie van de concessie plaatsvinden. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om voor deze evaluatie alsnog een marktanalyse uit te voeren. Op deze manier wordt de NS uitgedaagd om de hoogste kwaliteit te blijven bieden.

Dan de betaalbaarheid. We zijn er blij mee dat bij het debat over de rijksbegroting geld beschikbaar is gesteld voor de betaalbaarheid van het ov. Kan de staatssecretaris aangeven hoe deze middelen besteed zullen worden, met name met het oog op de vershraling van het ov in de regio?

Tot slot. Het belangrijkste met betrekking tot het spoor heb ik tot het laatst bewaard: de veiligheid. De afgelopen jaren vinden er in toenemende mate incidenten plaats in treinen en op stations. Dat mensen zich onveilig voelen in de trein of op het perron door de talloze incidenten en het wangedrag van overlastgevers trekken wij ons zeer aan. Ook de NS heeft al meerdere malen opgeroepen tot meer maatregelen. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de treinen en stations veilige ruimtes blijven? Wat is de voortgang van de toezegging aan mijn voorganger, de heer Minhas, dat spoorboas toegang krijgen tot het rijbewijsregister? Hoe staat het met het regionale reisverbod, de pilot in Overijssel? Zijn hier al resultaten van?

Voorzitter. Hier wil ik het bij laten. Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. Dan feliciteer ik u met uw maidenspeech. Ik schors voor een enkel moment, zodat u ook de felicitaties van de collega's in ontvangst kunt nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik nodig de heer De Groot — Peter de Groot moet ik dan zeggen — uit om namens de VVD zijn inbreng te komen doen. Het is geen maidenspeech, dus we hebben natuurlijk hoge verwachtingen van u. U kijkt verschrikt, maar ik wens u desondanks toch succes.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

O jee. Goedemiddag allemaal.

Voorzitter. De luchtvaart, vliegen, speelt een grote rol in het leven van veel mensen, of dat nou is omdat je op vakantie wilt of naar verre familie wilt, omdat je voor je werk moet vliegen omdat je stewardess, steward of piloot bent of een baan hebt op een vliegveld, of simpelweg omdat je naast een vliegveld woont. De luchtvaart zal een belangrijke rol blijven spelen in de toekomst. De VVD staat voor een bereikbaar Nederland en een bereikbare wereld.

Daar hebben we Schiphol met zijn hub hard voor nodig. Mensen willen ook gewoon blijven vliegen en vooral ook betaalbaar kunnen blijven vliegen. Daarvoor zal de luchtvaart op peil moeten blijven. De VVD wil mensen de vrijheid geven. Tegelijkertijd moet dit in balans zijn met de omgeving, het milieu en omwonenden.

Om dat voor elkaar te krijgen, is er wat de VVD betreft werk aan de winkel. De Nederlandse luchtvaart, met Schiphol als grootste luchthaven van Nederland, zit midden in een overgangsfase, een fase om een goede balans te vinden en om het vertrouwen van omwonenden, met name rondom Schiphol, terug te winnen. Daarvoor is het nodig om de geluidsoverlast terug te brengen binnen de wettelijke kaders en tempo te maken met de verduurzaming van de sector, om de vrijheid van reizen en het economische belang te versterken. De VVD is namelijk trots op onze luchtvaartsector. Het is hard nodig om achter de luchtvaart te blijven staan en achter Schiphol. Dat is essentieel voor Nederland, voor de Nederlandse economie en voor al die banen die daarmee gemoeid zijn.

Bij het terugdringen van de geluidsoverlast rondom Schiphol gaat het er wat de VVD betreft om om het geluidsniveau op een meer acceptabel niveau te krijgen, voor alle partijen. De omgeving moet daarin ook realistisch zijn, want wonen rondom een vliegveld, waar dan ook, kan niet geluidloos. Maar ongebreideld dag en nacht vliegen met herriekisten kan ook echt niet. De VVD staart zich niet blind op statische aantallen. We willen juist ruimte geven aan innovaties van airlines zoals KLM, Transavia en andere carriers. Ik heb hier een heel aantal vragen over aan de minister. Het lijken bijna schriftelijke vragen, maar het zijn er vijf.

Eén. In hoeverre kan de door Schiphol zelf voorgestelde nachtsluiting? Kan de minister onderzoeken wat die betekent voor de vrachtlucht? In welke mate draagt die sluiting bij aan absolute geluidsreductie?

Twee. Op welke manier kan vliegen met stillere vliegtuigen aan de randen van de dag? Zou tariefdifferentiatie hier eventueel bij helpen? Welke airlines zouden hierbij eigenlijk in de problemen komen? Hoe kijkt de minister hiernaar?

Drie. In 2023 hebben er ongeveer 440.000 vluchten plaatsgevonden op Schiphol. Verwacht de minister dit aantal ook voor dit jaar?

Vier. Op welke manier gaat u, naast de Balanced Approach die u volgt, om met de huidige introductie van stillere vliegtuigen, wat op dit moment al gebeurt? Het lijkt er eigenlijk op dat het waarderen van het zogenaamde spoor 3 nog niet wordt ingezet naast de Balanced Approach. Als laatste vraag ik naar de precieze stand van zaken rondom de Balanced Approach en het krimpbesluit.

Het laatste punt dat de VVD ten aanzien van geluidsoverlast wil benoemen, is het belang van de regionale luchthavens om Schiphol en wellicht Den Haag/Rotterdam en Eindhoven te ontlasten. Daarbij speelt ook de opening van Lelystad Airport natuurlijk een belangrijke rol. Naast het beperken van geluidsoverlast is de verduurzaming van de luchtvaart, zoals ook op Lelystad Airport te zien is, van groot belang, ook voor de luchtvaartsector zelf. Het is mooi om te zien hoe vorige week 31 partijen een plan op tafel hebben gelegd

voor duurzamer en betaalbaarder vliegen. De vraag is eigenlijk hoe de minister aankijkt tegen dit plan en of hij ervan gebruik gaat maken. Wat de VVD betreft moeten er in ieder geval op internationaal niveau afspraken worden gemaakt over de kerosinebelasting en over btw op vliegtickets.

Voorzitter.

De voorzitter:

Voordat u vervolgt ... Of wilt u nog een slotopmerking maken?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik was bij mijn afsluiting, maar het is prima.

De voorzitter:

Ik zie namelijk dat u een interruptie heeft van de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik verbaas me toch wel weer over deze houding van de VVD op het gebied van luchtvaart. De heer De Groot en ik zijn beiden ook woordvoerder Wonen. We zien dat er door een beperkte stikstofruimte op dit moment bijna geen woningen kunnen worden gebouwd. We zien dat al die infraprojecten waar uw collega het net over had in haar mooie maiden-speech, geen doorgang kunnen vinden door een gebrek aan stikstofruimte. Dan is het niet alleen aan ons om geld te verdelen, maar ook om die stikstofruimte te verdelen. Juist de VVD heeft geweigerd om pijnlijke keuzes te maken op het gebied van de uitkoop van boeren en op het gebied van luchtvaart. Nu wil de VVD weer meer groeien. Wat gaat dat betekenen? Ik denk dat dat meer stilstand betekent. Dus waar kiest de VVD nou uiteindelijk voor, aangezien het niet allemaal kan?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik ben overigens blij om de heer De Hoop weer tegen te komen in het debat. Dat hebben we een paar jaar geleden ook gehad en dat is altijd heel fijn. Dat zeg ik maar als eerste. Ik herken niet wat de heer De Hoop zegt over niet kunnen bouwen door stikstof. Althans, ik herken niet dat we geen woningen kunnen bouwen, want daar begon de heer De Hoop mee. Dat is een ander dossier. Daar gaan we het vandaag niet over hebben, maar misschien volgende week wel. Als we 80.000 tot 85.000 huizen bouwen, dan gaat het nog redelijk goed in Nederland, moet ik zeggen. Dat komt omdat we veel maatregelen treffen. Wat voor maatregelen zijn dat? We bouwen schoner. Dat geldt voor luchtvaart dus ook. We kunnen blijven vliegen in Nederland op het moment dat we stiller en schoner gaan vliegen. Dat is de opgave waarvoor we met elkaar staan. De VVD wil voorkomen dat de wens van de mensen om te vliegen genegeerd wordt. De VVD wil ook voorkomen dat we veel stikstofuitstoot hebben van auto's die naar Düsseldorf en Brussel Zaventem rijden om vanuit daar te vliegen. We kunnen het probleem wel verplaatsen, maar daarmee lossen we het probleem niet op. De VVD is dus groot voorstander van zorgen dat de luchtvaartsector toekomst heeft. We moeten zorgen dat die stiller en schoner gaat vliegen, zodat die in de toekomst weer verder kan groeien.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, dan toch een vervolgvraag. U heeft het ook over Lelystad Airport. U bent eigenlijk de enige partij ... Ik reken JA21 en de PVV dan tot de stevig rechtse kant en ik zie de VVD af en toe nog weleens een middenpartij zijn, maar op dit dossier schuift de VVD wat Lelystad Airport betreft behoorlijk op naar rechts. Ik zie de minister hele andere keuzes maken dan de VVD-fractie. Ik ben benieuwd waar de heer De Groot staat. Is het net als bij de heer Koerhuis zo meteen weer vliegen, vliegen, vliegen of kiezen we voor een luchtvaart in balans? Zegt u dan ook eerlijk: misschien moeten we Lelystad Airport niet meer willen?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik vind dat de heer De Hoop, van Partij van de Arbeid-GroenLinks ... Ik moet daarop nog even oefenen, zodat ik dat allebei blijf zeggen.

De voorzitter:

GroenLinks-PvdA.

De heer Peter de Groot (VVD):

GroenLinks-Partij van de Arbeid. Zie je, daar gaat het alweer fout! Ik vind dat hij hier een valse tegenstelling neerzet. De VVD is er voorstander van dat er een balans ontstaat tussen de luchtvaart, met name Schiphol, en de omgeving. Maar daarvoor zou het weleens goed kunnen helpen om gebruik te maken van regionale luchthavens. We moeten niet te ver terugvallen en er daarmee voor zorgen dat mensen ervoor kiezen om vanuit het buitenland te gaan vliegen. Het is nodig om juist de regionale luchthavens, waarvan Lelystad er één is, in te zetten en ook vluchten daarvandaan te laten plaatsvinden, zodat we op een goede manier zorgen voor de omwonenden van Schiphol. Het is dus een balansverhaal, maar tegelijkertijd weet ik zeker dat wij op een ander standpunt staan over de groei van de luchtvaart in Nederland. Wij zien dat de luchtvaart als die stiller en schoner kan, weer verder kan groeien.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor het verhaal van de heer De Groot van de VVD. Hij heeft heel mooi de balans neergezet die ook de VVD zoekt tussen de luchtvaart en de omgeving. U stelde ook de vraag over de nachtvluchten. Daar gaat mijn vraag over. U weet van het voornemen van Schiphol zelf om vanaf 2025-2026 die vluchten tussen 00.00 uur en 05.00 uur drastisch terug te brengen. Hoe staat de VVD daarin? Kan de VVD dat voornemen van Schiphol steunen?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik juich alle voornemens toe die Schiphol zelf op tafel legt, maar er zit nog wel één voorbehoud in. Dat is de reden dat ik die vragen stel over bijvoorbeeld de inzet van schonere vliegtuigen in de nacht, maar ook aan de randen van de dag. Dat is omdat op dit moment bijvoorbeeld bij heel veel vrachtluchten gebruikgemaakt wordt van die uitzonderingen om in de nacht te kunnen landen. De VVD-fractie heeft er nog geen zicht op wat voor impact de kleine aantallen

vrachtluchten die worden uitgevoerd op Schiphol, hebben voor het bedrijfsleven in Nederland. Daarnaast vragen we de minister ook. Kan dat met stillere vliegtuigen? Kan dat op andere momenten? Dat zouden we graag van de minister horen. Dan kunnen wij hier met elkaar het debat voeren over de vraag of we dat meer moeten sturen. Is dat voldoende of niet? Uw vraag gaat wat dat betreft iets te snel.

De voorzitter:

Er is toch een vervolgvraag van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Mijn conclusie zou dan inderdaad zijn dat u op dit moment het voornemen van Schiphol nog niet kan steunen. Graag een bevestiging.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik kan niet overzien wat het effect is, dus daar kan ik nog geen ja op zeggen. Daar komen we later over te spreken.

Dan kom ik bij de afsluiting van mijn termijn. Ik noemde het al bij de interruptie van de heer De Hoop: zodra vliegtuigen stiller en schoner worden, kunnen Schiphol en de Nederlandse luchtvaart groeien. We hebben een sterke sector nodig om onze positie in de wereld te behouden. De luchtvaart is voor Nederland namelijk economisch belangrijk en die banen zijn belangrijk, maar het is ook belangrijk dat Schiphol in balans is met de omgeving. Minder mensen moeten overlast ervaren. Mensen uit Nederland moeten andere delen van de wereld kunnen blijven bereiken. Op naar die balans, en daar zal de VVD voor vechten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Groot, voor uw inbreng namens de VVD. Dan zijn we aanbeland bij de volgende spreker van de zijde van de Kamer, en dat is de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik wil beginnen met het feliciteren van mijn collega's met hun prachtige maidenspeeches. Ik kijk enorm uit naar onze samenwerking. Ik wens degenen die zo meteen nog aan de beurt zijn ontzettend veel succes.

Voorzitter. We zijn getuige van de hoogste piek aan vertragingen in 30 jaar. Er zijn ruim 1.500 bushaltes verdwenen in vijf jaar. Er is definitief een halfjaar lang geen rechtstreekse trein tussen Amsterdam en Londen. Zeeuwse treinen zijn wekenlang vertraagd door verzakkingen. De flessenhals van Meppel is de hel van het noorden: reizigers staan daar wekelijks negen uur stil. Nederland loopt vast. Niet vaak kwamen er in één jaar zo veel auto's bij op de weg. Het treinverkeer scoort beneden alle peil. Letterlijk. ProRail en NS halen de afgesproken prestaties bij lange na niet. Voor heel veel mensen komt de samenleving op veel meer afstand te staan door de verdwenen bushaltes.

Voorzitter. Ik kan me toch eigenlijk onmogelijk voorstellen dat dit is hoe beide demissionaire bewindspersonen hadden

gehoopt het ministerie zo meteen achter zich te laten. Ik kan helaas niet anders constateren dan dat de afgelopen tweeënhalf jaar de mobiliteitsproblemen niet zijn verholpen en dat de pijnlijke realiteit is dat die problemen zijn verslechterd.

Voorzitter. Openbaar vervoer zorgt letterlijk voor verbinding tussen mensen en speelt een cruciale rol in onze samenleving. Openbaar vervoer zorgt ervoor dat je naar je werk, school of studie kan komen, dat je familie en vrienden kan bezoeken en dat je ongelijkheid kan bestrijden, juist in de regio. Het openbaar vervoer zorgt ervoor dat mensen mee kunnen doen. Daarom is het zo ontzettend slecht dat er 1.500 bushaltes zijn verdwenen. Mensen haken af. Mensen haken af omdat ze niet meer mee kunnen doen.

Ik zie het ook in mijn eigen dorp, Wommels. De twee bushaltes die er nog waren, zijn nu ook wegbezuinigd. Er zijn tal van dorpen zoals Wommels, en één daarvan is Borculo. Vanuit daar reed de cruciale lijn 56 naar Deventer toe door zeven verschillende dorpen, totdat deze lijn werd geschrapt doordat er geen extra geld bij de BVOV kwam, althans, niet genoeg, vanuit dit nu demissionaire kabinet. Maar de mensen in die regio accepteerden dat niet. Samen met tientallen inwoners uit deze regio ging ik de straat op en voerden wij, samen met mijn medewerker Jan Daenen, actie in onze knalrode campagnebus. We bliezen die lijn weer nieuw leven in, met het succes dat hij nu weer terug is. Dan zie je wat er gebeurt als mensen in hun eigen regio in actie komen en de politiek dit ziet. Ik zou tegen de mensen die zich zorgen maken over de leefbaarheid willen zeggen: GroenLinks-PvdA ziet jullie, ik zie jullie en ik hoop dat de andere partijen jullie ook zien sinds de komst van het nieuwe rapport Elke regio telt!

De voorzitter:

Dank u wel. Voor u vervolgt, heeft u een interruptie van de heer Heutink namens de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Het is natuurlijk wel het klassieke verhaal van meneer De Hoop als het gaat om het openbaar vervoer. Eerlijk gezegd had ik ook niet zo heel veel anders verwacht. Het is ov, ov en nog meer ov. Dat baart me ook wel enige zorgen. Kijk naar gisteravond. Zowat half Nederland stond vast omdat de trein niet meer kwam vanwege een stroomstoring. Het geeft ons zorgen dat meneer De Hoop blijft focussen op dat ov. Tegelijkertijd markeert hij dat het kabinet eigenlijk geen sturing meer heeft. We staan volledig buitenspel als het gaat om maatregelen. Meneer De Hoop kan wel zeggen dat we nog meer mensen het ov in moeten jagen, maar we kunnen ook zeggen: we gaan NS eens een keer aanpakken, we gaan ProRail een keer aanpakken. Dat kunnen we doen door bijvoorbeeld prestatieafspraken te maken over het salaris van de president-directeur van NS. Ik ben heel erg benieuwd of meneer De Hoop daar positief tegenover staat.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Als ik het over salarissen in het openbaar vervoer heb, dan heb ik het liever niet over het salaris van Wouter Koolmees. Dan heb ik het liefst over het salaris van de medewerkers in het openbaar vervoer. Daar zit mijn zorg en ik hoop ook de zorg van de PVV. De mensen daar zijn niet voor niks in coronatijd vertrokken vanwege slechte arbeidsomstan-

digheden, vanwege een laag loon. Laten we daar de focus met elkaar op hebben. Ik vind het heel leuk hoor, dat trucje van de PVV om te verwijzen naar een D66'er — dat is helemaal mijn partij ook niet — die dat dan bestuurt, maar ik vind dat dat afleidt van het probleem van de personeelstekorten. Als we daar nou samen in optrekken, dan pak je volgens mij echt daadkrachtig de problemen aan. Ik vind dit typisch PVV. Nu u de grootste partij van het land bent, vind ik eigenlijk dat u wel op een andere manier politiek zou kunnen bedrijven.

De voorzitter:

Ik zie een vervolgvraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Zeker, voorzitter, want dit geitenpaadje kennen we natuurlijk ook van meneer De Hoop. De NS haalt de prestatieafspraken niet. Dan kunnen we het salaris van het personeel gaan verhogen, dan kunnen we daar allemaal maatregelen voor nemen, maar daarmee motiveren we nog helemaal niemand om opnieuw als een sardientje in de trein te gaan zitten. En dat is wel wat hier nu als we speak gebeurt. We moeten NS motiveren, we moeten ProRail motiveren, om die prestatieafspraken na te komen. Als wij als overheid geen middelen meer hebben of niet bij machte zijn om dat te doen, dan moeten we toch gaan zoeken naar oplossingen? Dan moeten we toch wel kijken naar het voorstel dat wij hier vandaag doen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Nou, we maken prestatieafspraken met NS. Dat doen we jaarlijks. We bespreken jaarlijks de hoofdtrainnetconcessie, waarin we afspraken hebben staan. Ik heb er namens GroenLinks-Partij van de Arbeid ook verschillende voorstellen gedaan om ervoor te zorgen dat de frequenties hoger worden, dat het beter wordt, dat er niet alleen naar efficiëntie gekeken wordt. Die afspraken worden dus gemaakt en dat is ook belangrijk. Ik meldde ook in het begin van mijn betoog dat ik het heel slecht vind dat niet alleen NS, maar ook ProRail niet voldoet aan de prestatieafspraken, maar de oplossing is dan om juist te investeren in het openbaar vervoer, in het personeel, en niet om met de vinger naar de directeur van NS te wijzen. Daar help je niemand mee.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Juist voor het belang van het openbaar vervoer ben ik ontzettend blij dat er nu een meerderheid lijkt te zijn voor het voorstel om het knooppunt Meppel aan te pakken, de flessenhals. Want de mensen in het Noorden gaan echt niet fierljeppend naar hun werk toe. Die hebben gewoon een goede treinverbinding nodig. Daar gaan wij deze week met elkaar voor zorgen en daar ben ik ontzettend blij mee.

Naast de bereikbaarheid zijn ook betaalbaarheid en toegankelijkheid twee belangrijke zaken in het openbaar vervoer. Om te beginnen met de betaalbaarheid hoop ik echt dat het kabinet nu eindelijk gaat kijken naar het 49 euroticket dat wij als GroenLinks-Partij van de Arbeid al meermaals voorgesteld hebben. Over de toegankelijkheid maak ik mij

ook zorgen, met name voor twee groepen. Mensen met een beperking moeten, zoals het nu lijkt, tot 2040 wachten voordat het openbaar vervoer voor hen volledig toegankelijk wordt. Ik vraag de staatssecretaris: vindt u dat net als GroenLinks-Partij van de Arbeid echt onacceptabel en kunt u niet desnoods met wetgeving komen? Een andere groep is het leerlingenvervoer, kwetsbare jongeren. Daar moet ook echt een oplossing voor komen. Ik vraag u dan ook om op te trekken met de minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs en de staatssecretaris van VWS om hier iets aan te doen.

Voorzitter. Tot slot wil ik stilstaan bij de medewerkers. Ik zei dat net ook al in een interruptie van de PVV. Om de beroepen in het ov aantrekkelijker te maken, pleit ik namens GroenLinks-Partij van de Arbeid voor betere cao's voor de medewerkers in het streekvervoer. Kan de staatssecretaris in gesprek gaan met de vervoersbedrijven om ervoor te zorgen dat de arbeidsvoorwaarden op het gebied van arbeids- en rusttijden goed overgaan en niet een middel worden om tijd te besparen door vervoerders als concessies worden overgenomen?

Voorzitter. Dan de luchtvaart. GroenLinks-Partij van de Arbeid wil dat Nederland economisch en sociaal goed verbonden is met de wereld, maar dat is wat anders dan zo veel mogelijk vliegtuigen hier een tussenstop laten maken. Luchtvaart zorgt voor welvaart en verbinding, maar ook voor enorme maatschappelijke schade. Daar moeten we niet van weggijken. Geluidsoverlast ver boven de gezondheidsnormen voor honderdduizenden mensen, stikstof, fijnstof, klimaatschade, een verbod op woningbouw in de regio met de grootste woningnood.

De kunst is wat mij betreft om de bereikbaarheid die we nodig hebben voor Nederland, te organiseren tegen een zo klein mogelijke maatschappelijke prijs. Dat gaat de sector zelf niet doen, dus moeten wij dat doen en is krimp onvermijdelijk. De minister heeft dat erkend en daar complimenteer ik hem mee, maar we hebben het nog te weinig kunnen realiseren en het beleid hinkt nog steeds op twee benen.

Veel van de middelen die nodig zijn voor de gecontroleerde, gerichte krimp hebben we nog niet. De Balanced Approach is een tussenstap, maar die kost veel tijd en is te veel gericht op het belang van de sector, en niet op het algemene belang. De stikstofberekeningen die Schiphol moeten legaliseren, lijken strijdig met de wet en gaan misschien zelfs wel sneuvelen bij de rechter. Dat weet de minister en dat weten ook de vier demissionaire regeringspartijen. Wat we wel alvast hadden kunnen doen en allang hadden móeten doen, is het plan voor Lelystad Airport definitief intrekken. Dat zou nou een sterke openingszet zijn, zeg ik tegen VVD, PVV, NSC en BBB.

Ook hier vraag ik aandacht voor de werknemers. Wanneer kunnen we nou eindelijk minder afhandelbedrijven verwachten op Schiphol? Die race to the bottom moet echt doorbroken worden. Waarom kan Schiphol die afhandelaren überhaupt zelf niet in dienst nemen? Gaat de minister nu stappen zetten op het gebied van de slotcoördinatie, zodat we zelf kunnen bepalen hoeveel vluchten goed zijn voor Nederland?

Voorzitter. Dan het wegverkeer. Ik maak mij zorgen over de dramatische afname van het aantal elektrische auto's,

althans de afname van de groei van het aantal elektrische auto's. Als we echt willen dat het autoverkeer duurzaam wordt, dan moet het betaalbaar worden, ook voor de mensen die niet direct een elektrische auto kunnen aanschaffen. Tweedehands elektrische auto's zijn nodig. Het is ook nodig dat er afspraken gemaakt worden met leasebedrijven. Ik vraag de minister en de staatssecretaris of daarover bindende afspraken komen. Gaan we de onzekerheid voor particulieren op het gebied van regelgeving nu echt doorbreken? Hoe staat het met de netcongestie en de laadnetwerken? Er moeten nu écht stappen gezet worden.

Voorzitter. Ik ben nu 25 jaar. Als u mij toestaat, zou ik met u even 25 jaar vooruit willen kijken. Als je daarover nadenkt, dan kun je toch niet anders dan concluderen dat we een andere weg met elkaar moeten inslaan? Als je daarover nadenkt, dan kun je toch niet anders dan concluderen dat er een totaal, maar dan ook een totaal gebrek aan ambitie is? Het is toch werkelijk niet te geloven dat een van de weinige internationale verbindingen die wij hebben, namelijk die tussen Amsterdam en Londen, maandenlang stilligt omdat er gewerkt wordt bij Amsterdam Centraal? Het is toch onuitlegbaar dat de luchtvaartlobby nu alweer pleit voor groei? Ik vraag de bewindspersonen, maar ook uitdrukkelijk mijn collega's in de Kamer: zijn we nog dapper genoeg om vooruit te kijken? Zijn we nog dapper genoeg om niet alleen naar vandaag te kijken, maar om ook vooruit te kijken? Zijn we nog dapper genoeg om keuzes te maken die niet alleen financieel, maar ook maatschappelijk te verantwoorden zijn? Durven we de keuzes te maken die noodzakelijk zijn voor toekomstige generaties?

Als we dat doen, dan spreken we over 25 jaar echt niet over de hubfunctie van Schiphol. Dan spreken we over 25 jaar over onze geweldige internationale ov-hubs, omdat we de Noord/Zuidlijn hebben doorgetrokken. Dan laten we spoordijken in Zeeland en de rest van het land niet verzakken, maar dan maken we ze zo sterk dat de snelste treinen van de wereld ons kunnen verplaatsen door heel Europa. Dan is een elektrische auto gewoon voor iedereen betaalbaar, en dan kan je die ook nog delen met je buurman. Het kan! Maar dan moeten we nu wel de keuzes maken die nodig zijn. Want ik kan u vertellen: 25 jaar vliegt voorbij.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop, voor uw inbreng namens GroenLinks-PvdA. Dan zijn we toe aan een volgende maïdenspeech en dat is die van de collega van GroenLinks-PvdA, de heer Gabriëls. Die wensen we net als de vorige sprekers heel veel succes en plezier. Neem uw tijd.

De heer Gabriëls (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Verwondering is, wat mij betreft, het mooiste woord van onze Nederlandse taal. Van jongs af aan ben ik iemand die heel veel om zich heen kijkt en heel erg kan genieten van geuren, kleuren, planten, dieren en de natuurlijke systemen waarin wij ons begeven. Landschappen en vergezichten zetten me aan het denken en inspireren mij. Ook het weer- en klimaatsysteem vind ik echt fantastisch. Afgelopen weekend lagen er zulke dikke pakken sneeuw in Zuid-Limburg, en nu is het plus 13 graden en stormt het. Ik word heel blij van natuur- en cultuurhistorie in bijvoorbeeld Zuid-Limburg, waar heggen, hagen, graften en kabbelende beekjes in het door water uitgesleten landschap het landschap vormgeven. Ook de dieren die

daar, en alleen maar daar, voorkomen, vind ik echt fantastisch om te zien: eikelmuis, hazelmuis, geelbuikvuurpad, vuursalamander, korenwolf en noem maar op. Ik kan heel erg van genieten van al het moois. Ik vind het ook heel tof dat daar heel veel vrijwilligers, of het nou snoeibrigades of vrijwilligers van de Maas Cleanup zijn, het landschap vormgeven. Zij geven om hun leefomgeving.

Door die verwondering ben ik fysische geografie gaan studeren. Dat is aardrijkskunde, maar dan de natuurlijke variant daarvan. Ik heb daarna lesgegeven op de vrije school in Maastricht en de Fontys lerarenopleiding aardrijkskunde. Ik heb geprobeerd om studenten ook die verwondering mee te geven en te laten nadenken over hun omgeving. Dat heb ik altijd heel erg belangrijk gevonden. Ik vind ook dat aardrijkskunde een belangrijker vak op middelbare scholen zou moeten zijn, maar dat terzijde.

Dan sta ik hier voor de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat. Komende week is het wetgevingsoverleg Water, maar ik wil toch ook hier iets over water zeggen. Ik vind water het belangrijkste thema waarover, naar mijn mening, iets te weinig wordt gesproken. Water is en was van levensbelang voor landschappen en vestigingsplekken van mensen, planten en dieren. Mijn geliefde stad Weert, waar ik geboren en getogen ben, is bijvoorbeeld ontstaan op een hoge dekzandrug te midden van moerassen en peelvenen. Daarom heeft die ook de naam Weert, een doorwaadbare plaats in een moeras. Vanwege het watertekort op de droge zandgronden moest er water uit België aangevoerd worden om de stadsgrachten te vullen. Dat is natuurlijk niet alleen voor Weert van belang geweest. Dat is natuurlijk voor heel de wereld van belang. Water is gewoon van levensbelang. Er worden zelfs oorlogen over gevoerd. De beschikbaarheid van voldoende en schoon water is een thema van levensbelang. Droogte, overstromingen, ruimte voor de rivieren, zoutwaterintrusies en de stijgende zeespiegel: alles hangt samen en vergt echte keuzes.

Nederland is vanouds een waterland. We hebben heel veel kennis over en respect voor water. Wij weten hoe water werkt, maar we verslappen enorm. Daarom kan mijn verwondering soms ook omslaan in verontrusting en verontwaardiging. De natuurlijke systemen en kringlopen zijn namelijk gebaseerd op evenwicht. Maar wij, de mens, baseren onze samenleving op groei, economische groei. Daarmee verstoren wij heel vaak de natuurlijke systemen via hele grootschalige lozingen of onttrekkingen. Wij vervuilen onze bodem, ons water en onze atmosfeer. Daarmee zorgen wij slecht voor onze leefomgeving en de toekomst. De balans tussen economie en ecologie is vaak zoek. Waarom zetten we bijvoorbeeld gezondheid niet op numero één? Ik geef een paar voorbeelden.

Pfas. Er worden pfas teruggevonden in eitjes van hobbykippen en in zeeschuim. Het zijn onafbreekbare stoffen, die zich ophopen in je lichaam. Als je je kinderen jarenlang eitjes van je eigen kippen te eten hebt gegeven en dan hoort dat in die eitjes giftige stoffen zitten die het immuunsysteem aantasten en voor onvruchtbaarheid of een grote kans op kanker zorgen, verlies je je vertrouwen in de samenleving. Dat gebeurt helemaal als je hoort dat de overheid niet alleen niet veel heeft gedaan, maar ook niet veel heeft kunnen doen om dit te voorkomen. Het bedrijf was op de hoogte, maar had een vergunning en heeft een leger juristen in

dienst. Zet dit tegenover de uitgeklede publieke functies van de overheid. We wilden immers een kleinere overheid en minder regels, maar we geven de industrieën alle vrijheid.

Een ander voorbeeld. We lozen microplastics in de Maas. We vinden dat goed, terwijl er honderdduizenden mensen afhankelijk zijn van drinkwater uit de Maas. Drinkwater wordt steeds schaarser. Afgelopen weekend kwam nog naar voren dat de minister van Vlaanderen Zuhair Demir Nederland in gebreke gaat stellen vanwege lozingen door Chemelot en vergunningen die afgegeven zijn. Ik wil de minister vragen om hierover uitleg te geven aan de Kamer. Wat speelt hier en waarom moet het zover komen dat we in gebreke gesteld gaan worden door Vlaanderen? Is de ecologie, de gezondheid of de drinkwatervoorziening in gevaar?

Ik heb nog een voorbeeld. Een bedrijf nabij Renkum, op de Veluwe, mag ruim 5 miljard liter grondwater per jaar uit de bodem halen, terwijl er ook oppervlaktewater beschikbaar is. Waarom willen we überhaupt kostbaar zoet water gebruiken voor bepaalde industrie als drinkwatervoorzieningen schaarser worden en drinkwaterbedrijven aangeven dat de levering in het gedrang komt? Er is weer een petitie van omwonenden die zich zorgen maken.

Dan de luchtkwaliteit. Ongezonde lucht raakt de bestaanszekerheid van Nederlanders. 1,2 miljoen mensen in Nederland hebben een longziekte. We hebben het Schone Lucht Akkoord, maar dat akkoord kent geen juridische borging of concrete doelen waarop we onszelf kunnen afrekenen. Het zijn mooie woorden en het is een mooi akkoord, maar er zijn weinig concrete acties in de praktijk. We durven niet echt te kiezen. Dat moet echt anders. En dan heb ik het nog niet eens gehad over Chemelot of Tata, bedrijven die we inmiddels allemaal kennen. Met andere woorden, bedrijven kregen vrijheid terwijl inwoners nabij fabrieken hun vrijheid zien verdwijnen en hun zorgen zien toenemen. Waarom beschermen we bedrijven en hun vergunningen meer dan de gezondheid van inwoners? Alles valt altijd binnen de vergunning. Met andere woorden, we worden legaal vergiftigd. We kijken niet naar de optelsom van de afzonderlijk afgegeven vergunningen en we durven het al helemaal niet aan om bestaande vergunningen te herzien of zelfs in te trekken. Daar heb je heel veel informatie, onderzoek en capaciteit voor nodig en die zijn er niet, ook niet bij de omgevingsdiensten. Daarnaast zijn er de eeuwig dominante argumenten rondom de economische belangen, alsof de economie niet gebaat is bij gezonde ecosystemen en een gezonde bevolking.

In de begroting zie ik weinig concreets en geen durf om de genoemde problemen aan te pakken. In die hoedanigheid wil ik een zin citeren die ik nogal exemplarisch vind voor hoe er op dit moment in Nederland aangekeken wordt tegen gezondheid en economische belangen. Ik citeer: "De meest voor de hand liggende bijdrage aan het verminderen van grondstoffengebruik is afzien van het maken of kopen van producten. Daardoor hoeven grondstoffen immers niet te worden gewonnen of geproduceerd. Voor de hand liggend wil niet zeggen dat het eenvoudig is. Het raakt namelijk aan de belangen van bedrijven, die zo veel mogelijk producten willen verkopen (...). Tot op heden stuurt de rijksoverheid niet direct op het verminderen van productie en consumptie.

In Nederland is de vrije keuze van burgers immers een groot goed."

Ah, denk ik dan. We willen wel, maar we willen eigenlijk ook niet. Schone lucht willen we, maar niet als die ten koste gaat van bedrijfsbelangen en vrije keuze. Schoon drinkwater is heel belangrijk, maar niet als het bedrijf vraagt om toch nog even wat meer te mogen lozen binnen de vergunning. In alles klinkt door dat we bedrijfsbelangen hoger stellen dan milieu, gezondheid en vertrouwen van inwoners rondom overlastgevende industrie. GroenLinks-Partij van de Arbeid zet een gezonde leefomgeving voor de mensen en de dieren op één. Wij vinden het bizar dat onafbrekbare chemicaliën, forever chemicals, in onze milieusystemen, ons drinkwater en onze lucht geloosd mogen worden. In dat kader vraag ik u om even in te gaan op het bericht in Het Financieele Dagblad waarin staat dat pesticiden met pfas gewoon nog gebruikt mogen worden. Dan worden forever chemicals ook everywhere chemicals. Nogmaals, ze hopen zich op in ons lichaam, tasten ons immuunsysteem aan, zorgen voor onvruchtbaarheid en zijn kankerverwekkend. Welke vooruitgang rechtvaardigt dat? Welk belang is groter dan het gezondheidsbelang? Het is tijd om hier wat aan te doen en om gezondheid, vertrouwen, bestaanszekerheid en gezonde natuurlijke systemen weer op nummer één te zetten. Er moet een balans komen tussen economie en ecologie.

GroenLinks-Partij van de Arbeid heeft hier goede plannen voor. Wij willen van de staatssecretaris weten hoe ze de omgevingsdiensten weer echt wil versterken, niet met die 18 miljoen maar met minimaal 30 miljoen, zoals alle omgevingsdiensten, provincies, het IPO en iedereen vragen, zodat de overheid weer op kan boksen tegen de juristen van de grote vervuilende bedrijven en inwoners beter kunnen ondersteunen en beschermen. Verder wil GroenLinks-Partij van de Arbeid de staatssecretaris oproepen om echt werk te maken van het uitvoeren van de breed aangenomen motie-Klaver, waar 141 leden toen voor hebben gestemd en die zegt dat potentieel zeer zorgwekkende stoffen gelijkgesteld moeten worden aan zeer zorgwekkende stoffen. We kunnen het risico niet meer lopen dat er wéér jarenlang giftige, niet afbrekbare ongezonde chemicaliën in ons leefmilieu terecht komen, puur omdat ze op een "potentiële" lijst staan. Wat gaat u doen om die motie uit te voeren en wilt u hier in de eerste termijn alstublieft op reageren? Ook willen we een concrete uitvoering in het Schone Lucht Akkoord. We vragen om een tijdspad om de kwaliteit te verbeteren richting de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Dan tot slot. Volgens mij wil iedereen in deze zaal zo veel mogelijk leuke, fijne en gezonde levensjaren tegemoet zien en volgens mij is gezondheid niet links of rechts. Vieze lucht is voor iedereen ongezond. Vervuild drinkwater is voor iedereen ongezond. Daarom hoop ik dat we ons gezamenlijk, van links tot rechts, kunnen gaan inzetten voor een gezonde bodem, gezond water en gezonde lucht, voor onze gezondheid en ook die van onze kinderen. Dat lukt als we prioriteiten stellen en als we echt luisteren naar omwonenden van overlastgevende bedrijven en als we het lef tonen om ook weleens nee te zeggen tegen bedrijven. Dat lukt als we ons blijven verwonderen over de ecosystemen waarvan we deel uitmaken.

Dank je wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel voor uw maidenspeech en gefeliciteerd. Ik schors voor een enkel moment, zodat de collega's u ook kunnen feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik zie alweer mooie volle bankjes. We gaan door met een volgende maidenspeech, van de collega van D66, de heer Bamenga. Ik nodig hem uit. Net als de andere sprekers wens ik ook hem heel veel succes en plezier.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. Als kleine jongen vluchtte ik voor geweld uit Congo en kwam ik naar Nederland. Ik droomde van een duurzame en rechtvaardige wereld, waarin het niet uitmaakt wie je bent of waar je geboren bent om gelijkwaardig behandeld te worden en een toekomstperspectief te hebben.

Ik was zo trots als een pauw toen ik in 2011, na dertien jaar ongedocumenteerd te zijn geweest, eindelijk mijn rechtenopleiding had afgerond. Ik organiseerde een diplomafeest. Vrienden en familie uit binnen- en buitenland waren uitgenodigd om samen met mij het leven te vieren. Mijn zus Irène woonde in Amerika. Na elkaar zo veel jaren niet gezien te hebben, zouden we elkaar weer terugzien bij mijn diplomafeest. Maar toen gebeurde er iets wat mij definitief zou veranderen. Want terwijl ze onderweg was naar Nederland werd ze aan de grens in Amerika staande gehouden door de grenspolitie. Ze werd in detentie geplaatst. Haar hartmedicijnen werden haar ontnomen. Ze bonsde aan het einde van haar Latijn op de deuren van haar cel: "Ik voel mij benauwd. Ik kan niet ademen." Na enkele dagen geen gehoor te hebben gekregen op haar hartenkreet, kreeg ze een hartstilstand. Ze stierf als jonge vrouw in een cel. Ik werd gebeld door haar man, die ontroostbaar was. Ik wist meteen dat er iets afschuwelijks en onomkeerbaars was gebeurd.

Naast verdriet voelde ik een bodemloze bron van energie, waarmee ik bergen kon verzetten, ten goede of ten kwade. Ik nam mij voor: degenen die verantwoordelijk zijn, zullen hiervoor boeten. Maar toen las ik het laatste bericht van mijn zus, dat ze vlak voor haar dood aan mij verstuurde: "Ik ga het niet halen, maar ik wil dat je weet dat ik in jouw dromen geloof. Volg je dromen en je zal ze realiseren. Het doet mij alleen pijn dat ik deze vrolijke dag niet zal meemaken. Jouw zus, die heel veel van je houdt."

Ik besepte na het lezen van dit bericht dat mijn zus niet zou willen dat ik in haar naam kwaad zou aanrichten, maar het tegendeel. De woede die ik voelde, zou ik inzetten als onuitputtelijke brandstof om onrecht aan te pakken, om mensen die in de verdrukking komen bij te staan en om te vechten voor een hoopvolle, veilige en eerlijke wereld, waarbij mens en natuur centraal staan en waarbij het niet uitmaakt wie je bent of waar je geboren bent om gelijkwaardig te behandeld te worden en bescherming te genieten.

Ik werd lid van een politieke partij. Ik schreef mee aan verkiezingsprogramma's en werd volksvertegenwoordiger in Eindhoven, omdat ik een stem wilde geven aan hen die niet gehoord worden, omdat ik geloof in een overheid die de rechten van burgers beschermt en die niemand in de steek laat, en omdat ik geloof dat de hele samenleving wint wanneer we investeren in het welzijn en de betere toekomst van mensen.

In 2018 gebeurde er iets opmerkelijks. Toen ik vanuit Rome op Eindhoven Airport aankwam, werd ik zelf uit de rij gehaald door de grenspolitie. Toen ik mij omdraaide, zag ik dat een andere zwarte man ook staande gehouden werd, en even later een zwarte vrouw met twee kinderen. Dat, terwijl de witte passagiers mochten doorlopen. Ik vroeg aan de man met het uniform: waarom? En ik kreeg te horen dat ze op zoek zijn naar niet-Nederlanders en criminelen. Van een afstand zag ik vervolgens hoe deze weerloze man en die vrouw met kinderen in de verdrukking kwamen. In plaats van het genot van veiligheid en bescherming voelden wij ons als verdachten aangemerkt en als tweederangsburgers behandeld vanwege ons uiterlijk. Ik besloot om een klacht in te dienen en daarna een rechtszaak te starten, om samen met anderen die opkomen voor mensenrechten een einde te maken aan deze praktijk; de muren waar miljoenen Nederlanders iedere dag tegenaan lopen. 14 februari 2023 wonnen we deze zaak; een moment van verbinding. Het gerechtshof besloot dat het gebruik van risicoprofielen per direct moet stoppen.

Voorzitter. Bij pfas zien we dat mensen letterlijk in de verdrukking raken en dat hun recht op een gezonde leefomgeving wordt geschonden. Waar we eerder dachten dat pfas een drama is dat zich beperkte tot 400.000 mensen uit de regio Dordrecht en Westerschelde, wordt steeds duidelijker dat heel Nederland in de ban is van deze chemische troep. Inmiddels weten we dat eieren van Friesland en Limburg tot aan Utrecht en Zuid-Holland zijn vergiftigd en dat groente en fruit massaal worden bespoten met deze chemische ellende, met als gevolg dat mensen zich zorgen maken over de effecten daarvan op hun lichaam. Er wordt op dit moment zelfs onderzoek gedaan door de Verenigde Naties naar mensenrechtenschendingen als gevolg van het Nederlands pfas-beleid. Iedereen in Nederland heeft het recht op veilig voedsel. We moeten kunnen rekenen op een overheid die ingrijpt in het geval dat de voedselveiligheid in gevaar dreigt te komen. Is de staatssecretaris bereid om het RIVM en de NVWA de opdracht te geven om landelijk onderzoek te doen naar pfas in onze voedselvoorziening?

Voorzitter. In 1979 wordt door DuPont/Chemours een test uitgevoerd op apen. Allemaal krijgen ze pfas geïnjecteerd om bij wijze van onderzoek te kijken hoe ziekmakend pfas zou zijn. En ziek werden ze. Binnen twintig dagen waren alle apen dood. 45 jaar na deze verschrikkelijke apenstudie wordt er nog steeds pfas geloosd in Dordrecht. 45 jaar na de dode apen horen we oud-medewerkers en omwonenden zeggen: ze hebben mijn leven verwoest.

Het is tijd voor gerechtigheid en duidelijkheid voor de omwonenden van Chemours en de Westerschelde. Omwonenden hebben wat D66 betreft het recht om hun bloed te laten testen. Pas als we weten wie er wat in zijn bloed heeft, kunnen we ook die schade gaan verhalen op de vervuilers. Wanneer gaat de staatssecretaris dit mogelijk maken? Ik overweeg hier met een voorstel te komen. Voor

het voorjaarsreces wil ik van haar weten hoe zij de eerder aangenomen motie van D66 over het stoppen van pfas-productie per 2025 gaat uitvoeren.

Voorzitter. Er is gelukkig ook hoop voor al deze mensen die in de verdrukking raken, want wetgeving kan aangepast worden, zodat de gezondheid en de veiligheid van deze mensen weer op één komen te staan. Wanneer maakt de staatssecretaris het mogelijk om de uitstoot en de lozing van kankerverwekkende stoffen zoals pfas te verbieden? In Europa lopen mens, dier en milieu schade op als gevolg van de 17 pfas-fabrieken op ons continent. Op welke manier gaat de staatssecretaris op Europees niveau samenwerken om deze schade aan onze gezondheid en het milieu te verhalen op deze pfas-producenten?

Voorzitter. Zoals ik al eerder zei: de hele samenleving wint wanneer we investeren in het welzijn en een betere toekomst van alle mensen. Mobiliteit opent deuren, voor de basisschoolleerling die samen met vriendjes naar de sportclub kan fietsen, voor de starter die dankzij de trein haar eerste stappen naar haar droombaan kan zetten, maar ook voor mij, toen ik 30 jaar geleden met het vliegtuig naar Europa kwam voor een veilig bestaan.

Voorzitter. De fiets is de meest toegankelijke en schone vorm van vervoer die we kennen. Tegelijkertijd hebben veel mensen in Nederland geen fiets, bijvoorbeeld omdat ze die niet kunnen betalen. D66 wil dat alle Nederlanders kunnen beschikken over een fiets. Het is het vertrekpunt voor meedoen in onze samenleving. Daarom heeft D66 een voorstel voorbereid om hier geld voor vrij te maken en ervoor te zorgen dat ieder kind op de fiets naar school kan en iedereen de fiets kan pakken naar zijn werk of sollicitatiegesprek.

Waar de fiets ons verbindt op de korte afstanden, doet het op dit op de lange afstanden. Daarmee zijn de bus en de trein voor heel veel mensen een duurzame verbinding naar collega's, vrienden en familie. D66 wil daarom dat ons openbaar vervoer aanzienlijk eenvoudiger en goedkoper wordt. Daarom wil D66 dat iedereen buiten de spits gebruik kan maken van de trein en bus tegen een vaste lage prijs. Noem het een Nederlandpas, of een klimaatticket. Kan de staatssecretaris toezeggen onderzoek te doen naar verschillende varianten en prijzen waarmee zo'n Nederlandpas ingevoerd kan worden en daarbij ingaan op de noodzakelijk aanpassingen in afspraken en wet- en regelgeving? Kan ze toelichten hoe het kan dat Nederland het duurste op heeft van de EU?

Voorzitter. Toen ik 30 jaar geleden per vliegtuig naar Europa kwam, betekende dat voor mijn gezin een nieuw begin. Vliegen verbindt. Daar waar de trein nu nog geen optie is, is het vliegtuig dat wel. Het moet wel schoon. Daar liggen kansen voor Nederland. Wij kunnen de eerste elektrische lijnvlucht opzetten. Deelt de minister deze moonshotmissie van D66? Is hij bereid om alles op alles te zetten om de eerste elektrische lijndienst in 2030 van de grond te krijgen?

Voorzitter. Naast schoner, moet de luchtvaart ook stiller, en moeten de gedane beloftes over de nachtvluchten worden nagekomen. Nog iedere nacht zitten omwonenden rechtop in bed vanwege bulderende nachtvluchten, met alle gevolgen van dien: vermoeide kinderen die hun aandacht niet bij hun proefwerk kunnen houden, volwassenen

die minder productief zijn op hun werk, en gezondheidsrisico's als diabetes en hoge bloeddruk. Minder levensgeluk, meer zorgkosten. Mensen worden niet gehoord en niet serieus genomen. En dit alles terwijl hun al jaren vooruitgang wordt beloofd, in 2008 aan de Alderstafel, in 2012 met een alternatief voor glijvluchten, in 2019 in de Luchtvaartnota, in 2020 in het steunpakket van KLM: keer op keer beloftes die niet worden nagekomen. Dus nu is het aan de Kamer. D66 komt met een voorstel dat de omgeving na meer dan een decennium eindelijk nachtrust zal bieden. Op basis van verkiezingsbeloftes verwacht ik dat ook de ChristenUnie, GroenLinks-PvdA, de Partij voor de Dieren, Volt, het CDA, de VVD en NSC hierbij aan de zijde van omwonenden staan.

Afrondend, voorzitter. Hoewel mijn zus het vliegtuig naar Nederland nooit heeft gehaald, draag ik haar boodschap nog iedere dag met mij mee: volg je dromen en je zal ze realiseren. Mijn droom is een Nederland waar we een stem geven aan mensen die niet gehoord worden, een Nederland waar we hoop bieden op verbinding aan hen die de hoop hebben verloren, een Nederland waar we recht doen aan mensen die in de verdrukking zijn geraakt. Daar wil ik als Kamerlid aan bijdragen.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. Dank ook voor uw persoonlijke verhaal, want u had de hele zaal daarmee doodstil. Het is hier wel vaker stil, maar zo stil heb ik het hier bijna nog nooit meegemaakt. Gefeliciteerd met uw maidenspeech. Ik schors voor een kort moment zodat u de felicitaties ook van de collega's in ontvangst kan nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We hebben wederom een maidenspeech. Dit is de laatste maidenspeech van deze middag/avond. Het is de heer Olger van Dijk die dat namens Nieuw Sociaal Contract komt doen. Ik nodig hem van harte uit en wens hem veel succes. In het kader van verwachtingenmanagement zeg ik alvast dat hierna gaan schorsen voor de dinerpauze. Maar allereerst gaan we natuurlijk aandachtig luisteren naar u, meneer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. "Alles heeft zijn tijd. Voor alles wat er gebeurt is er een uur, een tijd voor alles wat er is onder de hemel." Dit citaat van de Prediker in het Oude Testament is millennia later even relevant als toen. Voor mij persoonlijk is het de tijd om hier te staan in de plenaire zaal van de Tweede Kamer.

Voorzitter. Toen in groep 8 van basisschool Bij de Bron in Putten de schooldirecteur vroeg wie er ooit in de Tweede Kamer zou willen zitten, was ik inderdaad de enige die zijn hand opstak. Na een periode als fractiemedewerker in dit huis heb ik mij twee keer zonder succes kandidaat gesteld voor de Tweede Kamer. Dat was in 2006 en 2010. En nu met Nieuw Sociaal Contract is drie keer scheepsrecht. Het is een groot voorrecht voor mij om dit bijzondere ambt te

mogen vervullen, om in het hart van onze democratie te werken aan een overheid die luistert naar burgers, die rechtvaardig is en die resultaten boekt. Dat doe ik in het besef dat velen mij hier zijn voorgegaan, hier in de Tweede Kamer maar ook in de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

Een van die mensen zou ik vandaag speciaal willen noemen, iemand die mij heeft geïnspireerd. Het gaat om Johan van Hulst. 25 jaar zat hij in de Eerste Kamer, 7 jaar in het Euro-parlement en hij was ook voorzitter van de Christelijk-Historische Unie. Een man van principes, hoogleraar en schaker, politiek bedrijvend vanuit de inhoud en verbinding. Ik heb hem slechts een keer ontmoet, tijdens het bekende schaaktoernooi in Wijk aan Zee in 2010, dat momenteel zijn 86ste editie beleeft. Hij won toen op bijna 99-jarige leeftijd het toernooi voor ex-parlementariërs en liet onder anderen Jan Nagel achter zich. Eerder was hij net als ik lid van de Utrechtse schaakvereniging De Rode Loper. Op de lijst der kampioenen prijkt zijn naam in 1937; mijn naam mag daar staan in 2011.

Johan van Hulst zal niet als politicus, pedagoog of schaker de geschiedenis ingaan maar als de moedige jonge directeur van de Hervormde Kweekschool in Amsterdam die in de Tweede Wereldoorlog zijn verantwoordelijkheid nam. Hij hielp ruim 600 Joodse baby's en kinderen te redden via een route door de heg van de crèche van de Hollandsche Schouwburg naar de daarnaast gelegen tuin van de kweekschool. De schouwburg werd in de oorlog gebruikt als verzamelplaats voor Joden die op transport werden gesteld naar Westerbork, als tussenstation naar de vernietigingskampen. Op 11 maart aanstaande zal juist in dat gebouw van de Hervormde Kweekschool het Nationaal Holocaustmuseum openen, opdat wij niet vergeten en de namen blijven noemen. Dit bijzondere verhaal inspireert mij om dagelijks verantwoordelijkheid te nemen en waar dat kan op te staan tegen onrecht. En met Johan van Hulst weet ik mij daarbij gesteund door de Eeuwige, degene die was, is en zal zijn als alles is voorbijgegaan, zo waarlijk helpe mij God almachtig.

Voorzitter. De verbinding naar de begroting van Infrastructuur en Waterstaat is makkelijker gemaakt dan u misschien denkt. Die loopt namelijk via de Johan van Hulstbrug in Amsterdam naar de Hortus Botanicus. En zoals deze brug zijn er vele in waterland Nederland. Ons land staat vol met wat ik als civiel ingenieur graag kunstwerken noem. Op het eerste gezicht staan al deze kunstwerken er prachtig bij. Een compliment aan al die mensen van Rijkswaterstaat die hier dag en nacht — ze werken ook vaak 's nachts — aan werken, is op z'n plaats. Toen ik afgelopen zomer na mijn vakantie Nederland weer inreed vanuit Duitsland, viel het mij weer op hoe mooi onze rijkswegen erbij liggen.

Maar tegelijkertijd is er op veel plekken sprake van achterstallig onderhoud. Mede daarom heeft deze minister besloten in de begroting voor 2024 het accent te leggen op instandhouding: houden en verbouwen. En toch wringt er iets. Afgelopen jaar bleek het al niet mogelijk, onder andere vanwege personeelskrapte, om die 2 miljard voor beheer en onderhoud uit te geven. De minister kondigt nu aan de jaarlijkse begroting voor de instandhoudingsopgave stapsgewijs te verhogen naar jaarlijks 3 miljard in 2030.

Hoe dan? Er wordt gepleit voor een andere marktaanpak van Rijkswaterstaat: andere contractvormen en bundeling

van projecten. Tegelijkertijd staan bouwers niet in de rij voor de renovatie, lazen we vandaag in het Algemeen Dagblad naar aanleiding van de mislukte aanbesteding bij de Van Brienenoordbrug. Deze maatregelen overtuigen mijn fractie dan ook niet. Is de minister het met ons eens dat een organisatorisch deltaplan beheer en onderhoud nodig is om die 3 miljard in 2030 voor dit doel effectief weggezet te krijgen? Uit welke nieuwe elementen zou zo'n aanpak kunnen bestaan? Hoe kijkt hij aan tegen een vernieuwing-en-renovatiebouwtop om de internationale bouwsector voor langere tijd te binden?

Voorzitter. Nederland blijft groeien. We tikken binnenkort de 18 miljoen inwoners aan. De Staatscommissie Demografische ontwikkelingen 2050 pleitte vorige week voor een meer gematigde bevolkingsgroei en hield een pleidooi voor een bandbreedte van het jaarlijkse migratiesaldo van 40.000 tot 60.000. Dat komt Nieuw Sociaal Contract overigens bekend voor. De bevolking zal ook van samenstelling veranderen en vergrijzen. Uit de cijfers blijkt dat het aantal auto's zal blijven toenemen. Wat betekent dit volgens de minister voor het mobiliteitsbeleid en voor de investeringen in nieuwe infrastructuur en bereikbaarheid? Het langetermijnoverzicht van investeringen in het Mobiliteitsfonds baart zorgen. Van jaarlijks 10 miljard neemt dit af tot ongeveer 8 miljard per jaar. Hoe is dit te rijmen met een groeiende bevolking en een groeiende mobiliteitsbehoefte, nog los van de verdeling tussen modaliteiten als weg, spoor en fietsen? Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Tijdens het MIRT-debat van gisteren heeft NSC gepleit voor een betere balans in investeringen tussen regio en stedelijke gebieden. We hebben een motie ingediend om de maatschappelijke kosten-batenanalyse te verbreden met aspecten zoals toegankelijkheid, ook om vervoersarmoede tegen te gaan. Het is belangrijk dat essentiële voorzieningen zoals een huisarts en een ziekenhuis binnen afzienbare tijd te bereiken zijn. In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050, het actieprogramma, wordt gewerkt aan concrete reistijdgrenzen of -normen van voorzieningen. Nieuw Sociaal Contract denkt bijvoorbeeld aan een norm voor vmbo-basis/kaderscholen van maximaal 45 minuten reistijd. Kan de minister aangeven aan welke grenzen voor welke voorzieningen hij denkt? Welke voorzieningen zijn er nu in beeld? En hoe kijkt hij tegen de concrete grens aan die ik net noemde?

Voorzitter. Bereikbaarheid is meer dan reistijd. Het gaat ook om betaalbaarheid. Mijn fractie is blij met de inzet van deze Kamer om het regionale openbaar vervoer betaalbaar te houden, net als de treintickets. Een ander aspect van bereikbaarheid is of de rit veilig gemaakt kan worden. Toen in mijn jeugd het veiligere fietspad van Putten naar Garderen werd aangelegd, werd de ijsbaan van Garderen ineens bereikbaar.

Voorzitter. Dat brengt mij op het zorgwekkende terrein van verkeersveiligheid. Over 2022 is er sprake van aanzienlijk meer doden en zwaargewonden dan eerdere jaren. Vooral fietsverkeer lijkt onveiliger te worden. Tweeënhalf jaar geleden botste de vrouw van een goede vriend van mij in een fietstunnel in Deventer op een scooter. Ze liep ernstig hersenletsel op en is nog altijd niet volledig hersteld. Zo kennen we allemaal voorbeelden in onze omgeving. De impact op mensenlevens is enorm. Daarom verdient dit onderwerp wat Nieuw Sociaal Contract betreft de hoogste

prioriteit. Herkent de minister dat vooral de verkeersveiligheid voor fietsers onder druk staat? Ziet hij perspectief in het zo veel mogelijk scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, zoals scooters? Zijn er in zijn visie voldoende middelen om te investeren in fietsverkeersveiligheid? Tijdens het commissiedebat van volgende week zullen we uitvoering over dit thema spreken.

Voorzitter. Een ander belangrijk thema voor NSC is de kwaliteit van het openbaar vervoer. Een collega die vanwege het Kamerlidmaatschap voor het eerst frequent de trein gebruikt, vertrouwde mij toe dat het niet meevalt. De uitval van treinen en de drukte in de spits jaagt mensen terug de auto in. De afgelopen jaren leek het juist beter te gaan. De klanttevredenheid is gestegen en de punctualiteit van de NS is in internationaal perspectief gezien niet slecht. Maar de cijfers over 2023 zijn helaas zorgwekkend. De collega van de PVV refereerde daar al aan. Gisteren ging het goed mis rond Utrecht Centraal, zoals al werd gezegd. De herstelling bij verstoringen staat onder druk, onder meer door capaciteitsproblemen bij monteurs. Herkent de staatssecretaris het recente beeld van overvolle treinen en toenemende verstoringen? Wat is haar inzet om deze trend te keren, ook in relatie tot de capaciteitsproblemen van cruciaal ProRail-personeel? Nieuw Sociaal Contract wil in elk geval haar bijdrage leveren en heeft ook het amendement van collega Grinwis over de flessenhals bij Meppel medeondertekend.

Voorzitter. Deze Kamer heeft ook veel gesproken over aanbestedingen van het regionale openbaar vervoer. De ervaringen zijn wisselend. De afgelopen jaren zijn veel lijnen en haltes die dunbevolkte regio's ontsluiten, opgeheven. Of de belbus altijd een hoogwaardig alternatief is, valt te betwijfelen. De buurtbus daarentegen, die in mijn woonplaats Amersfoort sinds december in het Soesterkwartier rijdt, is een ander verhaal. Met een groot netwerk van vrijwilligers wordt met materieel van de regionale vervoerder een volledige halfuursdienst met achttien haltes in de benen gehouden. WNL berichtte echter in november dat veel van de 170 buurtbussen in Nederland juist dreigen te verdwijnen door terugloop van vrijwilligers. Hoe bekijkt de staatssecretaris het concept "buurtbus"? Herkent ze het beeld van de terugloop? Ziet ze mogelijkheden om dit tegen te gaan? Nieuw Sociaal Contract wil verdere verschraving van het regionaal openbaar vervoer bestrijden. We willen bij regionale trein- en busdiensten provincies de mogelijkheid geven om de exploitatie te gunnen aan een publiek ov-bedrijf. NSC sluit zich daarom met overtuiging aan bij het initiatiefwetsvoorstel van collega De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. De Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies beoogt namelijk precies dit.

Voorzitter. Terug naar de drukte op de weg en in de treinen. Er zijn inmiddels meer files dan voor corona. Het aantal reizigers per dag is weliswaar nog lager dan in 2019, maar op dinsdag en donderdag is het in de spits drukker dan ooit. Mijn fractie is niet voor het verhogen van kosten door een spitsheffing op de weg of in de trein. Extra capaciteit van wegen en treinen zal de komende jaren lastig blijven. NSC wil daarom beleid om het vervoersgedrag te veranderen. De afgelopen jaren is met wisselend succes ingezet op een regionale aanpak om de spits te mijden. Denk aan afspraken met onderwijsinstellingen en werkgevers. De drukte op het spoor en de weg rechtvaardigen een nationale aanpak onder regie van deze bewindspersonen met alle onderwijsinstellingen en werkgevers, waarbij het Rijk het goede voorbeeld geeft. Er moeten afspraken worden gemaakt over het

spreiden van kantoorwerktijden over de dag en de week. Weg van de volle kantoren en scholen op alleen dinsdag en donderdag. Graag een reactie van beide bewindspersonen of zij bereid zijn een dergelijke antidido-aanpak, een antidinsdag-en-donderdagaanpak, op te zetten.

Voorzitter. Dan kom ik op de luchtvaart. Voormalig KLM-baas Pieter Elbers stelde zaterdag in De Telegraaf visie op de luchtvaart in Nederland te missen. Voor Nieuw Sociaal Contract is het belangrijk dat er een goede balans is met de omgeving, er oog is voor de overlast en omwonenden perspectief wordt geboden. Dat betekent concreet dat Schiphol zich ontwikkelt binnen strakke lokale normen voor geluid en luchtkwaliteit. We herbeoordelen kritisch hoeveel vluchten er echt nodig zijn voor behoud van de netwerkkwaliteit. We dagen de luchtvaartsector uit stiller en zuiniger te vliegen. De sector presenteerde onlangs het pamflet Toekomstbestendige luchtvaart voor Nederland, met een tiental commitments. Schiphol zelf deed hier niet aan mee. Graag een reactie van de minister op het pamflet. Welke overeenkomsten en verschillen met het rijksbeleid ziet hij? Kan hij daarnaast aangeven hoe het staat met de besluitvorming over de vierde aanvliegroute, ook in het licht van de gesprekken over het vluchtenplafond?

Voorzitter. Tot slot het milieudeel van de begroting. Het is een grondwettelijke taak van de overheid om de volksgezondheid te bevorderen. We kunnen onze ogen niet sluiten voor schadelijke effecten van de uitstoot en afvalstromen van de industrie, van onder meer pfas en fijnstof. Het is een taak van de overheid om mensen te beschermen tegen aantasting van hun gezondheid. De staatssecretaris heeft medio 2023 de contouren geschetst van een nieuw, ambitieus, nationaal milieubeleidsplan, van reactief naar proactief milieubeleid. NSC steunt deze aanpak. Medio 2024 is het NMP voorzien, maar dat laat de staatssecretaris vermoedelijk aan haar opvolger. Kan zij aangeven welke lessen zij haar opvolger zou willen meegeven? Kan zij de Tweede Kamer voor 1 april informeren over de stand van zaken?

Voorzitter. NSC staat ook voor het versterken van toezicht en handhaving en wil dat dit door de omgevingsdiensten en de ILT gezamenlijk beter wordt opgepakt. Sinds medio juli 2022 wordt gewerkt aan het interbestuurlijk programma Versterking VTH-stelsel. Kan de staatssecretaris aangeven of de beoogde kwaliteitsslag in zicht is met deze samenwerking van Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en omgevingsdiensten? Wat is er verder nodig om dit te borgen? Bestuurlijke afspraken met partners of misschien wel wetgeving? Hoe wil de staatssecretaris invulling geven aan de stelselverantwoordelijkheid van het Rijk?

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Graag sluit ik af met een citaat van Augustinus, kerkvader en filosoof uit de vierde eeuw. "Het zijn moeilijke tijden. Dat zeggen de mensen tenminste. Laten we liever goed leven, dan worden de tijden vanzelf goed. Wij zijn de tijden en zoals wij zijn, zijn de tijden."

Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, meneer Van Dijk, en complimenten daarvoor. Ik schors voor een enkel moment voor de felicitaties, met meteen daarna de dinerpauze. We hervatten deze bijeenkomst om 19.10 uur.

De vergadering wordt van 18.20 uur tot 19.10 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heet iedereen weer van harte welkom bij het tweede deel van dit debat, het debat over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. We hebben al acht sprekers van de zijde van de Kamer gehad. We gaan nu verder met de negende spreker. In dit geval is dat een spreekster: mevrouw Vedder namens het CDA.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. Ik probeer mezelf regelmatig de vraag te stellen waarom ik hier eigenlijk zit, misschien een beetje geïnspireerd door de befaamde uitspraak van president Lyndon Johnson: "Well, what the hell's the presidency for?" In mijn bescheiden rol als Kamerlid heb ik mezelf daarom ook nu weer de vraag gesteld, als kersvers woordvoerder Infrastructuur en Waterstaat: waarom zit ik hier eigenlijk? What the hell is het Kamerlidmaatschap for? En hoe kan ik in die rol van toegevoegde waarde zijn?

Voorzitter. IenW is in onze Kamer een terrein waar stevast een indrukwekkende stroom tweeminutendebatten en moties voorbijkomt. Ik wil me in die context vooral focussen op het ontplooiën van een aantal initiatieven, vier om precies te zijn. Het zijn initiatieven om, buiten die stroom om, een impuls te geven aan de positionering van de Kamer op het gebied van onze infrastructuur en waterstaat. Te weten: een initiatiefwetsvoorstel Bereikbaarheid als basisrecht, een initiatiefnota bedoeld als discussiestuk over omgangsvormen in het verkeer, het opzoeken van het Europese pad van wetgeving als het gaat om luchtvaart, en via vragen en moties bouwen aan een voorstel voor een maritieme autoriteit.

Voorzitter. Als eerste wil ik vandaag dus graag aankondigen dat het CDA aan de slag gaat met een initiatiefwet Bereikbaarheid als basisrecht. Ik wil de Kamer van harte uitnodigen om hieraan mee te werken. Wat het CDA betreft gaan we ons infrabeleid volledig enten op het recht op bereikbaarheid, want op dit moment zijn de verschillen in Nederland veel te groot. Als je aangewezen bent op het openbaar vervoer en je woont buiten de Randstad, dan ben je regelmatig de sjaak. Je gedroomde baan is moeilijker bereikbaar, je bent minder snel in een ziekenhuis en langer onderweg naar je school en het is duurder om bij familie en vrienden te komen. Ik merk het elke dag. De kern van het probleem is niet per se de tegenstelling tussen Randstad en regio, of tussen afgehaakten en aangehaakten. Wat ons betreft is de kern van het probleem dat het rendementsdenken, dus het alleen sturen op het economisch belang, het versterken van gemeenschappen heeft verdrongen. Dat economische belang is in de ogen van het CDA echt wel van waarde, maar dan moet het wel ten dienste staan van de samenleving.

Voorzitter. Mijn stip op de horizon is dan ook dat we de huidige modellen waarmee we infrabeslissingen nemen, vervangen door het recht op bereikbaarheid. Met deze wet

hebben we straks normen voor hoelang het mag duren voordat je op werk, op school of bij de huisarts bent. Idealiter heeft de verantwoordelijke minister straks een kaartje voor zich liggen en moet hij of zij constateren: daar en daar gaat het niet goed en staan we helemaal in het rood. Daar gaan we over alle normen die we hebben. Dat bepaalt dan waar een extra weg komt, waar we meer flexbusjes inzetten, waar we de dienstregeling uitbreiden.

De voorzitter:

Een natuurlijke pauze, merk ik. U heeft een interruptie van meneer Heutink namens de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Ik zat eigenlijk op die laatste zin van mevrouw Vedder te wachten. Daar was ik ook al direct bang voor, want het gaat dan over het ov in relatie tot het recht op bereikbaarheid. Dit is natuurlijk een mooi voorstel. Het is ook altijd goed als er een initiatiefwet wordt geschreven. Daarvoor alvast mijn complimenten. Maar is het recht op bereikbaarheid voor het CDA ook het recht voor onze inwoners om zelf te mogen kiezen welk type vervoer het beste bij hen past?

Mevrouw Vedder (CDA):

Zeker. Ik heb ook niet gezegd dat het recht op bereikbaarheid afhankelijk moet zijn van ov. Ik weet zelf als geen ander dat je in hele grote delen van Nederland bijna niet zonder auto kunt. Maar ook wat betreft vervoer met de auto zijn er grote gebieden in Nederland waar we echt wat moeten doen aan dat recht op bereikbaarheid. We hebben het gisteren uitgebreid gehad over Mariënheim en de N35. Ik heb tien jaar lang van Enschede naar Zwolle gereden, elke keer dus ook dwars door Mariënheim. Het is gewoon om te huilen hoe dat stukje eruitziet en hoeveel extra tijd dat kost. In Drenthe, Noord-Groningen en Oost-Groningen is het ook met de auto niet altijd vanzelfsprekend dat je bij voorzieningen komt in de tijd waarbinnen wij vinden dat dat zou moeten.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Vedder (CDA):

Voorzitter. Ik zeg het met een knipoog, maar toch ook wel met een serieuze ondertoon: ons toekomstige mobiliteitsbeleid zou je wat mij betreft misschien wel "antiliberaal" kunnen noemen. Mobiliteit is wat ons betreft niet meer een vraagstuk van individuen van A naar B brengen en dat maximaliseren, want door zo te redeneren wordt er vooral geïnvesteerd waar het al druk is en waar het al goed gaat. Dat hebben we decennialang gedaan, vanuit de gedachte dat sterke regio's arme regio's wel zouden meetrekken, maar dat is niet gebeurd. Trickle-down economics blijkt een luchtballon. In plaats daarvan zijn de verschillen alleen maar groter geworden. Ons mobiliteitsbeleid gaat in mijn droombeeld uit van gemeenschappen. Centraal staat de vraag hoe we mensen met infra in staat kunnen stellen een bijdrage te leveren aan hun gemeenschap, hoe we mensen gaan helpen op de plekken te komen waar onze gemeenschappelijkheid zich bevindt, en hoe infra kan bijdragen aan het omkijken naar elkaar en aan een samenleving waarin we elkaar zien en horen.

Voorzitter. Ik wil benadrukken dat wij nu aan deze infrawetgeving willen beginnen. Er liggen al bereikbaarheidsdoelen. Dat is wat ons betreft een geweldig compliment waard aan de ambtenaren van IenW. Die doelen willen we graag verder brengen en omzetten in wetgeving, samen met ambtenaren en het liefst ook samen met de Kamer. We gaan ongetwijfeld ontzettend veel hobbels tegenkomen, maar we gaan hoopvol aan de slag, omdat wat ons betreft bereikbaarheid een basisrecht is.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het een hele mooie bijdrage van mevrouw Vedder. Wij kunnen ons daar als GroenLinks-Partij van de Arbeid ook hartstikke goed in vinden, maar ik denk dat ik toch een vervelende vraag moet stellen. Als één iemand dit had kunnen doen, was dat natuurlijk de staatssecretaris van het CDA geweest. In de afgelopen jaren hebben we toch heel veel bushaltes zien verdwijnen. Dus hoe beoordeelt u dan het feit dat er juist heel veel ten koste van de leefbaarheid is gegaan in de afgelopen jaren, in een kabinet waarvan het CDA natuurlijk wel deelgenoot was?

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik denk dat dat vooral, in belangrijke mate, komt door de modellen en systemen die wij gebruiken om die beslissingen te nemen. Wij maken die afwegingen namelijk keer op keer alleen op basis van financiële welvaart, en nemen daarin niet de bredewelvaartsaspecten mee. Iedere dag zie ik in Drenthe en ziet de heer De Hoop in Friesland wat daar de resultante van is. Op het moment dat je geen norm hebt — waar heeft de samenleving nou recht op? — en die niet met elkaar uitspreekt en opschrijft, kan je het nergens aan toetsen. De infrastructuur die overblijft, is eigenlijk de resultante van dit soort economische afwegingen. Daar willen we graag vanaf. Maar ik snap de staatssecretaris die er op dit moment zit heel goed. Die heeft natuurlijk haar werk gedaan met de modellen die we nu gebruiken. Daar willen wij dus graag vanaf, en volgens mij de heer De Hoop ook.

De heer Eerdmans (JA21):

Ik zit ook even met het concept "recht op bereikbaarheid" te stoeien. Ik probeer elke dag vanuit Rotterdam naar Den Haag te komen. Dat lukt wel, maar dat gaat gewoon niet zonder file. Ik denk dat veel collega's die in de Randstad wonen dat kunnen bevestigen. Overigens is het niet alleen een probleem in de Randstad; dat geldt natuurlijk voor meer knooppunten. Nou krijgen wij de A13/A16 er straks bij; dat zal wel wat verlichting geven. Maar als ik nou het recht op bereikbaarheid moet vertalen voor een gemiddelde filerijder in de Randstad, wat betekent dat dan? Wat is eigenlijk het doel van mevrouw Vedder? Moeten over vier jaar die files zijn opgelost? Gaan we alles dubbeldeks doen of verbreden? Wat is dan dat recht op bereikbaarheid? Betekent dat dat ik elke ochtend — neem eens een dinsdag of een donderdag — binnen 30 minuten in Den Haag moet zijn? Ik ben erg benieuwd naar het plan van het CDA, en vooral naar het kostenplaatje daarvan.

Mevrouw Vedder (CDA):

Zoals ik net al heb aangegeven, gaan we ermee beginnen en willen we het graag met de Kamer doen. Dat betekent dat we aan het begin staan van het uitwerken van deze

denklijn. Maar wij vinden het noodzakelijk dat we op het moment dat we investeringsbeslissingen maken, inzichtelijk hebben wat dat doet met het recht op bereikbaarheid voor een bepaalde plek in Nederland. Dat is misschien een beetje andersom vergeleken met hoe het net benaderd werd, maar dan focus je je investering dus op de gebieden die het diepst in het rood staan. Eigenlijk hebben we nu niet in beeld welke gebieden het diepst in het rood staan. We weten het allemaal wel een beetje en we kennen de voorbeelden allemaal wel, maar dat kan net zo goed in Rotterdam zijn. Bij mij zie ik de bushaltes sluiten, maar ik weet dat er in Rotterdam-Zuid ook trams zijn geschrapt. Een deel van de samenleving is het recht op bereikbaarheid ontnomen. Wat ik al zei: het is ook geen Randstad-regioding, maar je kunt het pas echt zien als je het inzichtelijk maakt. Dat willen wij met die bereikbaarheidsnormen bereiken.

De voorzitter:

Ik zie geen vervolgvraag. Dan heeft u nog een interruptie van mevrouw Veltman namens de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoor mevrouw Vedder zeggen: het diepst in het rood. Dat zijn de plekken waar je dan iets meer mee wil. Mag ik dan veronderstellen dat op plekken waar veel files zijn, ook in de Randstad, dit bij zou kunnen dragen aan, helaas, in het rood komen?

Mevrouw Vedder (CDA):

Ja, dat klopt. Ik hoop echt oprecht dat het geen CDA-dingetje wordt, maar dat het breder wordt. Dat meen ik. Als wij als Kamer het recht op bereikbaarheid vertalen in reistijd, dan is dit natuurlijk een belangrijk aspect. Dat is een van de dilemma's die we in beeld willen brengen en waarover we heel graag met de Kamer zouden willen discussiëren.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. Als tweede punt wil ik een initiatiefnota aankondigen. Dit is niet een initiatiefnota met concrete maatregelen die morgen al ingevoerd kunnen worden, maar met een denkrichting waar hopelijk velen op willen inhaken. Dus ook dit is weer een open uitnodiging. Dat gaat dan om onze veiligheid in het verkeer, in de trein, in de bus en op de fiets. We hebben namelijk een groot probleem. We horen steeds vaker over onbeschoft gedrag in het vliegtuig. Verschillende airlines houden zelfs fatsoenslijsten bij. Het aantal verkeersslachtoffers neemt ondanks alle maatregelen weer fors toe. Er wordt vaak lacherig gedaan over speciale vrouwenparkeerplaatsen, maar de harde waarheid is dat die er vooral zijn vanwege een gebrek aan sociale veiligheid. Door een toename van het aantal geweldsincidenten werd NS recent nog genoodzaakt tot nog stevigere maatregelen. Het lijkt erop dat we vergeten zijn dat deelnemen aan het publieke domein in het openbaar vervoer en op de weg allereerst ook deelnemen aan de samenleving is. Deelnemen aan het verkeer betekent letterlijk: om je heen kijken. Samenleven in het verkeer is omzien naar elkaar, oog hebben voor wat en wie kwetsbaar is en rekening houden met elkaar.

Voorzitter. Gedrag en omkijken naar elkaar regel je niet in een wet, niet met een motie en zelfs niet met harde handhaving. Het CDA hoopt op een beweging; noem het een revival van omgangsvormen. Er zullen in deze initiatiefnota dan ook geen makkelijke maatregelen staan, maar vooral discussiepunten. Ik nodig daarbij de Kamer uit en ik vraag ook om de hulp van de Kamer. Ik hoop met u samen na te kunnen denken over hoe wij als overheid in elk geval geen sta-in-de-weg zijn voor het begin van zo'n beweging. Wellicht kan de overheid zelfs openstaan voor zo'n revival van omgangsvormen in ons verkeer. Ik ga daarover heel graag het gesprek met u aan. Ik voel weer een natuurlijk moment aankomen.

De voorzitter:

Dat dacht ik inderdaad ook al. Ik zag de heer Heutink namens de PVV naar voren komen voor zijn vierde interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Nu wordt het toch wel een beetje ingewikkeld, want nu wil het CDA ook nog verkeersshuften gaan opvoeden. Dat is eigenlijk wat het CDA hier voorstelt. Daarnaast zegt mevrouw Vedder ook nog eens dat handhaven eigenlijk niet zo veel uitmaakt. Maar wat we juist niet moeten doen, is moeder of vader spelen van die verkeersshuften en ze vertellen en uitleggen hoe ze zich moeten gedragen. Dat stadium zijn we allang gepasseerd. Dat heeft nul toegevoegde waarde. We moeten inzetten op handhaving, we moeten verkeersshuften aanpakken. En als ze niet luisteren of als handhaving geen effect heeft, dan moeten we maatregelen nemen. Volgens mij zijn daar genoeg maatregelen voor, dus ik wil graag nog even een uitgebreider antwoord van het CDA waarom handhaving niet of niet goed zou werken.

Mevrouw Vedder (CDA):

De PVV geeft net aan: we hebben al een heleboel maatregelen om streng te handhaven. Als dat werkelijk zou werken, dan zou je de conclusie moeten trekken dat het allemaal oké is in het verkeer. En mijn constatering is dat dat niet zo is, jammer genoeg. Ik ben het helemaal eens met mijn collega dat wij niet als overheid mensen moeten gaan opvoeden. Dat is niet iets wat bij het CDA past, want wij geloven niet in Vadertje Staat als de grote opvoeder en evenmin in de markt als grote opvoeder. Wij willen juist denken vanuit de kracht van de samenleving. Wat ik in die initiatiefnota wil onderzoeken, is hoe wij als overheid ... Ik zie dat de heer Boutkan net gefilmd is. Nou, het filmpje voor de social media is weer binnen. Gefeliciteerd. Hoe kunnen wij als overheid geen sta-in-de-weg zijn voor de samenleving om zelf ook zo'n revival mee te maken? Dat is wat wij idealiter zouden willen zien. Ik weet dat heel veel mensen er gewoon zat van zijn dat het verkeer hufterig is. Ik ben er zat van dat ik 's avonds niet met de trein naar huis durf omdat ik me gewoon niet veilig voel. Ik ben er zat van dat als mijn zoontje op plattelandswegen naar school gaat, ik een tracker op zijn telefoon heb om te kijken of hij veilig aankomt.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw Vedder (CDA):

Voorzitter. Mijn derde punt is de samenhang tussen Europese wetgeving en de luchtvaart. Eerst moet mij nog iets van het hart. Het wordt wat het CDA betreft echt tijd dat we in de luchtvaart haast gaan maken met de beweging van alleen economische welvaart naar brede welvaart. Bij deze een vriendelijke doch dringende waarschuwing aan de minister: het streven naar wat de minister een nieuwe balans noemt, waar wij het mee eens zijn, wordt na een tijdje ongeloofwaardig als er geen concrete plannen voor krimp zijn. Wat ons betreft is de tijd van vrijheid, blijheid voor de luchtvaart dus echt voorbij. De economische ontwikkeling van Schiphol zal linksom of rechtsom dienstbaar moeten worden aan de Nederlandse samenleving. Dat is de nationale opgave. Maar Europees ligt er ook een taak. Wat ons betreft is het de hoogste tijd voor een Europese kerosinetaks. U kunt hiervoor op onze inzet rekenen.

Voorzitter. Als vierde willen wij bouwen aan een sterke maritieme sector. Ook daarbij draait het om de beweging van puur economische ontwikkeling naar brede welvaart. Allereerst is het heel goed dat de minister onze motie over een Europese havenstrategie heeft omarmd. Onze havens zijn de poort naar Europa, maar we hebben de sleutels uit handen gegeven. Veiligheidsdiensten waarschuwen voor spionage, sabotage en economische afhankelijkheid door buitenlandse inmenging. Inmiddels heeft het Europees Parlement de Europese havenstrategie van onze lijsttrekker Tom Berendsen aangenomen. Graag hoor ik van de minister hoe hij hiermee nationaal voortgang gaat maken in Nederland.

Voorzitter. Er is regelrecht wantrouwen geslopen in de relatie tussen de binnenvaartschippers en de ILT. Wat ons betreft komt er daarom zo snel mogelijk een collectieve ontheffing van de overgangseisen van de CCR. Ook willen we dat varen onder Nederlandse vlag weer aantrekkelijker wordt. Wat ons betreft is een van de manieren om dat te realiseren de oprichting van een maritieme autoriteit, een autoriteit die prioriteit kan geven aan dienstverlening, registratietaken en certificering.

Voorzitter, afrondend. Heel wat terreinen zoals onze omgang met water, milieu, spoorgoederenvervoer en nota bene onze continue inzet voor de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de flessenhals Meppel heb ik vandaag nog niet eens genoemd. Maar onder de vlag van bereikbaarheid als basisrecht zullen wij ons uiteraard onvermoeibaar blijven inzetten voor de realisatie van dit soort projecten. Ik sluit dan ook graag af met de hoopvolle conclusie dat de meerderheid vandaag de mensen in het Noorden niet in de kou laat staan, op een leeg perron in Meppel waar ikzelf regelmatig heb gestaan, en dat heel Nederland telt en ertoe doet. Dat stemt mij hoopvol.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Vedder, voor uw inbreng namens het CDA. Dan is het woord aan de volgende spreekster van de zijde van de Kamer, en dat is mevrouw Van Zanten namens de BBB.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Voorzitter. Gisteren is tijdens het notaoverleg MIRT al veel besproken over infrastructuur in ons land en wat de verschillende partijen willen als het gaat over de aanleg van auto-wegen, spoorwegen en waterwegen. Daar hebben wij gezegd dat BBB een land voor ogen heeft dat voor iedereen bereikbaar is. Alle regio's moeten goed bereikbaar zijn. Dit zorgt ervoor dat mensen zich ongeremd kunnen verplaatsen voor school, werk, familiebezoeken of om gewoon ons land te ontdekken, op een manier die zij zelf willen: per fiets, auto of ov.

Helaas is dat niet voor iedereen de normaalste zaak van de wereld wegens vershraling van voorzieningen in de regio. Om hier nu iets aan te doen, hebben we binnen de beperkte mogelijkheden die we op dit moment hebben, samen met PVV, VVD en NSC een amendement ingediend om de belangrijke rondweg bij Mariënheem te realiseren. We hebben ook de amendementen van de ChristenUnie over de aanpak van de flessenhals Meppel en de afronding van de ov-hub bij station Ede-Wageningen meegetekend.

Voor een goede bereikbaarheid is het cruciaal dat we wegen en ov-verbindingen hebben die alle hoeken van het land met elkaar verbinden. Dit moeten niet alleen verbindingen zijn van stad naar stad, maar ook, en misschien wel juist, van dorp tot dorp en daar waar de voorzieningen het snelst verdwijnen en er bijvoorbeeld geen bussen meer rijden omdat het niet rendabel genoeg is.

Voorzitter. Het sociale element achter bereikbaarheid moet net zo zwaar en misschien wel zelfs zwaarder wegen dan het rendementsdenken. Zo willen wij vervoer op afroep beter gaan faciliteren. Ook inwoners die zelf ov willen organiseren — denk daarbij aan een buurtbus gerund door vrijwilligers — moet worden ondersteund. Wat gebeurt er al op dat gebied? En als de minister hierop zou kunnen reflecteren: wat had er beter gekund?

Het gaat hierbij ook om de bereikbaarheid van de Waddeneilanden. In het verleden hebben wij een motie ingediend over de watertaxi naar Ameland. Deze motie is tot op de dag van vandaag nog niet uitgevoerd. Mijn vraag is: waarom niet? Waarom wordt het vervoer voor bijvoorbeeld schoolkinderen, ziekenhuisbezoeken en personeel van en naar de eilanden niet belangrijk genoeg geacht? Wordt er in deze discussie op gelijkwaardig niveau gepraat met meer groepen dan alleen de hulpdiensten? Hoeveel invloed hebben de eilandbewoners en sectorbedrijven in deze discussie? Ik vraag de minister om haast te maken met de uitvoering van onze motie. De leefbaarheid op de eilanden staat onder grote druk. We mogen ze niet in de kou laten staan.

Voorzitter. Er liggen nog meer belangrijke opgaven. Zo is en blijft ons land een handelsland waarbij een van de voorwaarden is dat we een betrouwbare infrastructuur hebben voor transport over de weg, over het spoor, over het water en door de lucht. De vrachtwagen zal in de toekomst van ons land onmisbaar blijven. Daar zullen we meer rekening mee moeten houden door meer aandacht te geven aan rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs, maar ook door het verder uitrollen van een toekomstbestendige laadinfrastructuur.

We zien dat transporteurs, chauffeurs en ondernemers steeds meer geconfronteerd worden met onhaalbare doelen

en regelgevingen. Daarvan is het bekendste voorbeeld de zero-emissiezone in 30 gemeentes. Vanaf 2025 treden die zones in werking, wat behoorlijk onbetaalbaar is voor veel mkb-bedrijven. Ik denk niet dat er iemands is die géén voorstander is van duurzamer transport en een betere luchtkwaliteit, maar op dit moment en in de nabije toekomst hebben we een gebrek aan stekkertrucks met een groot rijbereik, zijn er te weinig mogelijkheden om te laden en schiet de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk tekort. De elektrificatie van de samenleving denderd door, terwijl het net dit gewoon niet aankan. Mijn vraag aan de minister is hoe we andere schone brandstoffen betaalbaar maken. Zouden bijvoorbeeld andere verpakkingsmaterialen en goedkopere vormen van vervoer van deze stoffen hier een bijdrage aan kunnen leveren? Hoe zit het met de uitrol van de laadinfrastructuur voor deze andere schone brandstoffen, dus buiten elektriciteit? Zou de minister hier iets over kunnen zeggen?

Los van netcongestie is het werkelijk onbestaanbaar dat eigenaren van e-busjes een groter rijbewijs nodig hebben wegens het gewicht van accu's. Dan zijn er welwillende ondernemers die investeren in verduurzaming, en dan moeten ze een nieuw rijbewijs gaan halen. BBB vindt dit onacceptabel. Er leek aan een vrijstelling te worden gewerkt omdat ondernemers worden aangemoedigd hun vervoer CO₂-neutraal te doen. Maar zover komt het dus niet. Een C-rijbewijs blijft een vereiste voor bestelauto's boven de 3.500 kilogram. De gedoogsituatie voor rijbewijs B voor elektrische bedrijfswagens is op 1 januari jongstleden verlopen. De minister heeft besloten dat er per 1 juli van dit jaar op gehandhaafd gaat worden. Volgens de minister gaat het om een afweging tussen het stimuleren van elektrisch vervoer en verkeersveiligheid. Daarbij is toch voor het laatste gekozen. Wat gaat de minister doen om de ondernemers die zich nu in de steek gelaten voelen door de overheid, tegemoet te komen?

Ook de binnenvaart is een onmisbare schakel in Nederland als handelsland. Deze sector heeft het net als zovele zwaar. Onze binnenvaartschepen vertegenwoordigen ongeveer de helft van de Europese vloot, maar deze worden hard geraakt door de enorme kosten die erbij komen kijken om bestaande schepen te laten voldoen aan dezelfde eisen die gelden voor nieuwe schepen. Dit heeft wat ons betreft een betere Europese aanpak nodig.

Voorzitter. Het is onmogelijk om alle problemen hier nu aan te kaarten en overall oplossingen voor te bieden. Tot slot wil ik daarom nog één belangrijk punt noemen. Dat is verkeersveiligheid. Ik krijg signalen uit mijn omgeving dat verkeersongevallen beter gemonitord kunnen worden. Daarbij gaat het zowel om aantal als locatie, toedracht en type vervoersmiddel. Het gaat dus bijvoorbeeld niet alleen om een fiets of e-bike, maar bijvoorbeeld ook om een fatbike of e-step. Zo kunnen we nog preciezer in kaart brengen waar, waarom en onder welke groep weggebruikers de meeste slachtoffers vallen. Zou de minister hier werk van willen maken?

In de grote steden zien we een toename van verkeersongevallen waarbij fatbikes zijn betrokken. Het wordt tijd dat de veiligheidsvoorschriften voor vervoermiddelen als fatbikes en elektrische fietsen en steps worden herzien en aangepast aan de moderne tijd. Daarbij moeten we vooral gaan kijken naar de snelheid in plaats van naar het type voertuig. Hoe kijkt de minister hiertegen aan?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Zanten. Voor u vertrekt, heeft u nog een interruptie van de heer De Hoop namens Groen-Link-PvdA. Dat is zijn vierde interruptie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor niks over de luchtvaart. Dat vind ik eigenlijk niet toevallig, want dat is natuurlijk een heel ingewikkeld thema voor de partijen die nu met elkaar aan tafel zitten. Als ik het verkiezingsprogramma van de BBB erbij pak, zie ik staan: "Het maximum aantal vluchten van en naar Schiphol zullen we 'bevriezen'" en "Lelystad Airport zal niet opengaan voor commercieel vliegverkeer". Dat is een heel ander verhaal dan we net van de PVV en de VVD hoorden. Ik ben eigenlijk benieuwd of de BBB nog steeds achter haar eigen verkiezingsprogramma staat.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Ik kan de heer De Hoop zeggen dat we daar nog steeds achter staan.

De voorzitter:

Uw vijfde interruptie, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat snap ik, want als Lelystad die natuurvergunning krijgt, gaat dat ten koste van boeren die zijn uitgekocht. Ik kan me niet voorstellen dat dat draaglijk is voor de BBB. Het is dus duidelijk dat u dat schetst, dat u daar nog steeds achter staat. Het lijkt mij een buitengewoon ingewikkeld probleem om daar uit te komen. Voor u lijkt het me echt ondraaglijk dat boeren ten koste gaan van de luchtvaart en Lelystad. Ik ben dus blij dat u dat nog steeds vindt. Ik ben benieuwd hoe u daar met elkaar uit gaat komen.

De voorzitter:

Daar zat niet echt een vraag in, dus u hoeft daar niet op te reageren. Dank u wel voor uw inbreng namens de BBB. Dan is het woord nu aan de heer Grinwis namens de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Allereerst ook vanaf deze plek felicitaties aan alle collega's die vandaag hun prachtige maiden-speech hebben uitgesproken. Aardrijkskunde moet inderdaad een veel belangrijker vak zijn. Over water raken we niet uitgepraat, maar ik spaar mijn spaarzame spreektijd vandaag toch op. We gaan het maandag hebben over water. Nog even geduld daarvoor dus.

Voorzitter. Misschien wist u het al: ik ben geboren en getogen in Ouddorp, op de kop van Goeree, met zijn rode bakstenen vuurtoren. Als ik als kind niet kon slapen en naar buiten keek, waren daar altijd die banen van licht. Iedere vijftien seconden drie, pauze, en dan weer drie. Onverstoorbaar schitterend. Een bakken bij nacht en ontij. Voor mij als kind, laat staan voor een schipper op zee, een herkenbaar gezicht, een troostend licht. Enkele weken geleden stond

ik op uitnodiging van een oud-vuurtorenwachter, Bas Mierop, voor het eerst bovenop vuurtoren Westhoofd, zoals die vuurtoren officieel heet. Rijkswaterstaat had namelijk besloten te stoppen met het bemannen van de toren. Daarover rezen grote zorgen bij hem, bij mij en bij vele anderen. Dat is niet ongegrond, want al in de eerste week dat de begeleidingsdienst gestopt was, liepen er twee kot-ters vast in de ondiepe vaargeul bij het Slijkgat, voor de haven van Stellendam. Het is wachten op herhaling. Zeker als dit voorjaar het recreatieverkeer weer op gang komt, kun je erop wachten dat er weer schepen gaan vastlopen. De veiligheid in het Slijkgat en de bereikbaarheid van de haven van Stellendam staan op het spel. Het is goed om te beseffen dat de vuurtorenwachter en de radar aldaar een veel bredere functie hadden in het zeegebied tussen West-kapelle en Hoek van Holland.

Ik heb een aantal vragen. Is de minister bereid om die bezuiniging van een ton of vier à vijf terug te draaien? Is de minister bereid om de antwoorden op de schriftelijke vragen die collega's Stoffer, Vedder en ikzelf hebben gesteld, nog voor de eerste termijn van de minister aanstaande donderdag naar de Kamer te sturen? Zo niet, dan zijn we genoodzaakt een amendementje in te dienen om deze bezuiniging dan maar zelf, als Kamer, terug te draaien.

Voorzitter. Van het zuidwesten van het land ga ik naar het noordoosten. De Kamer was afgelopen najaar namelijk duidelijk: elke regio telt, dus ook Groningen, Fryslân en Drenthe. Daar hoort een goede treinverbinding bij. Het is niet meer dan logisch dat steden als Groningen en Assen een kwartierdienst met de rest van het land kennen. Om deze te kunnen realiseren is een aanpak van de corridor Zwolle-Meppel nodig. Gelukkig heeft zich sinds gisteren een Kamermeerderheid geschaard achter het oorspronke-lijke amendement van collega's De Hoop, Vedder, Bamenga en mijzelf om de portemonnee te trekken. Ik dank mijn col-lega's van harte. Het is echt een mooie start om als commis-sie in een nieuwe bedeling op deze manier samen te wer-ken. Ik roep iedereen, ook mezelf, dus op: houd dat vast!

Het is feitelijk een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden. Maar voordat de flessenhals verhol-pen is, zijn we zomaar een aantal jaar verder. Mijn collega Van der Graaf vroeg daarom samen met de PvdA en het CDA met een niet te mis verstane motie om al bij de start van de concessie te beginnen met extra intercity's in de brede spits en dit uit te breiden op het moment dat de nodige infrastructurele investeringen, waar ik het zojuist over had, gedaan zijn. De NS becijferde dat dat zo'n 5 mil-joen zou kosten.

Ik heb een aantal vragen. Gaat de staatssecretaris zich, nu het geld voor de aanpak van het spoorknooppunt bij Meppel geregeld gaat worden, opnieuw inspannen om de intercity's in de brede spits — dus niet gedurende de gehele dag, want dat vroeg de motie niet — te realiseren vanaf 2025? Is zij bereid om hierover alsnog met de NS in gesprek te gaan, zoals door een brede meerderheid in deze Kamer is ver-zocht? Ze gaat toch al in gesprek met de NS, maar dan over iets anders; dat heeft ze gisteren toegezegd.

Voorzitter. Samen met de fracties van ... Daar komt iemand met een interruptie.

De voorzitter:

Ja. Ik wilde even wachten op een goed moment, maar u zag het zelf al. U heeft een interruptie van mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik vraag me af of het voor de heer Grinwis een mogelijkheid is dat de staatssecretaris daarover ook met andere vervoerders in gesprek gaat. Ik denk namelijk het volgende. Als het tot nu toe niet gelukt is bij de NS, en als er andere diensten zijn die dit wel zouden willen doen, dan zou dat voor de reiziger toch een prima oplossing kunnen zijn?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Op zich is de afspraak dat het aantal intercity's in de brede spits moet worden uitgebreid van twee naar vier. Dat is ook de uitspraak van deze Kamer. Dat is op zich een vervoersvorm die bij uitstek bij de NS hoort en past. De oproep is ook gewoon om dit binnen de concessie in te passen. In eerste instantie kijk ik dus toch echt wel naar de NS. Die kan dit. Die is hier ook toe bereid, volgens mij. De Kamer heeft met een amenderende motie — zo zou je het kunnen noemen — 5 miljoen aangewezen waaruit het gedekt moet worden. Mijn oproep aan de staatssecretaris is dus in eerste instantie om dit op te lossen met de NS. Als de NS niet wil luisteren, kunnen we altijd nog spreken over een scenario met "dan maar voelen".

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag.

Mevrouw Veltman (VVD):

Nou, ik heb eigenlijk een reactie. Ik vind het hartstikke fijn dat dit wordt toegezegd, want uiteindelijk willen we natuurlijk het beste voor de reiziger. Als het niet met de NS lukt, laten we dan alsjeblieft proberen om te kijken of het op een andere manier kan. Dus dank daarvoor.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Nogmaals, wat betreft intercity's koester ik niet de illusie dat die heel makkelijk buiten de NS om te organiseren zijn. Maar van andere diensten zijn er al veel voorbeelden uit het verleden waarbij regionale vervoerders hebben laten zien dat een op voorhand dood gewaande lijn ineens springlevend bleek te zijn. Ik denk aan de Merwedelingelijn, die op sterven na dood leek te zijn. Inmiddels is die echter weer springlevend.

De voorzitter:

Het woord is aan mevrouw Veltman voor haar vierde interruptie.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het zou dus ook heel goed kunnen zijn dat het een ander-soortige dienst is; als die trein maar rijdt. Het is altijd nog beter om aanvullend op de NS een sprinter of een stoptrein te hebben, dan helemaal geen trein te hebben. Laten we dus alsjeblieft knokken voor die reizigers.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Zeker. Dat laatste ben ik sowieso met collega Veltman van de VVD eens. We knokken voor de reiziger en dat blijven we ook doen.

Voorzitter. Samen met de fracties van GroenLinks-PvdA, CDA en D66, en inmiddels ook NSC, VVD en BBB, heb ik een amendement ingediend om de spoorvernieuwing bij station Ede-Wageningen geheel af te kunnen ronden vóór de vergunning verloopt. Provincie, gemeente en Rijk kijken al een tijdje naar elkaar, terwijl haast geboden is. Wat de fracties die het amendement hebben ingediend betreft neemt het Rijk nu haar verantwoordelijkheid en daarmee het voortouw. Mijn vraag is nu ook: kan de staatssecretaris, nu het geld er met ons gezamenlijke amendement komt, toezeggen dat ze met gezwinde spoed met alle partijen om de tafel gaat, om de bouw het liefst nog dit kwartaal te starten? Eind 2025 komt namelijk snel dichterbij.

Voorzitter. Mobiliteit gaat over verbondenheid. Dat zei ik gisteren bij het debat over het MIRT al. Die verbondenheid staat op het spel als medeoverheden zich genoodzaakt voelen om prijzen te verhogen en bushaltes te schrappen. Het gaat om wel 1.500 bushaltes in de laatste vijf jaar. Gelukkig hebben we met de Bikkergelden een ommekeer in die neerwaartse spiraal kunnen maken. De exorbitante prijsverhoging, van bijna 12%, is voorkomen. De motie-Bikker leverde daarbovenop nog extra middelen op om provincies in staat te stellen om fors te investeren in hun busverbindingen.

Ik heb een aantal vragen. Zijn de middelen inmiddels overgemaakt aan de provincies en de metropoolregio's? Wanneer schaffen we overigens die metropoolregio's af? Maar dat terzijde. Hoe ziet de staatssecretaris erop toe dat het geld ook echt terecht komt bij extra bussen? Hoe zorgt zij ervoor dat er niet alleen geld naar de zogenoemde dikke lijnen gaat, maar ook naar de dunne lijnen, om zo bussen terug te brengen in dorpen waar ze verdwenen zijn? Denk aan Stad aan 't Haringvliet, Geffen, Een of Zwiggelte. De staatssecretaris blijft kritisch en negatief over de mogelijkheid om de liberalisering in het streekvervoer terug te draaien, bijvoorbeeld door buschauffeurs in dienst te nemen of provinciale busbedrijven toe te staan. Mijn vraag is: waarom toch?

Voorzitter. Mensen die elektrische auto's kunnen betalen, hoeven niet gepamperd te worden. Maar ze afstraffen, hoeft dan ook weer niet. Als we niets doen, dan gaat dat echter wel gebeuren. Door het aflopen van voordelen voor elektrische auto's in de motorrijtuigenbelasting eind 2025 betaal je straks meer dan het dubbele aan mrb voor een elektrische gezinsauto dan voor een lompe SUV. Dat is niet uit te leggen. Dat heeft nu al gevolgen voor de keuze die mensen maken die een auto kopen of leasen. Hoe zet de minister zich in om deze waanzin te voorkomen? Een gewichtscorrectie van 40% — wat de ChristenUniefractie betreft wordt dat zelfs 50% — is toch wel het minste wat we kunnen doen?

Voorzitter. Betrouwbaar bestuur is ook het handhaven van milieuregels. Maar dat blijft een zorgenkindje. Zowel rond Chemours als Tata Steel zijn de gevolgen voor de volksgezondheid groot. Hetzelfde geldt voor het vertrouwen in de overheid. De staatssecretaris moet haar stelselverantwoordelijkheid serieuzer invulling geven. De motie-Van der Graaf van oktober riep daar al toe op. Hoe staat het met de uitwer-

king daarvan? Waarom duurt het zo lang om het begrip "stelselverantwoordelijkheid" te definiëren? Waarom wordt de suggestie van het IPO, namelijk het scheppen van de juiste randvoorwaarden om het VTH-stelsel goed te kunnen laten functioneren, niet overgenomen? Wat is er mis met hun randvoorwaarden? Of ben ik nu te kritisch in mijn vraagstelling?

Voorzitter, afrondend. Nog één keer die mij zo vertrouwde vuurtoren op de kop van Goeree-Overflakkee. We hebben niet alleen in de scheepvaart, maar ook in de politiek licht nodig om de juiste keuzes te maken. We hebben licht in de duisternis nodig, Gods licht. Ik wens de minister en de staatssecretaris dit licht van harte toe bij het maken van de juiste keuzes dit jaar.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. Voordat u vertrekt: ik zie de heer Heutink opveren om zijn laatste vraag van deze dag te stellen. U zit al op vijf interrupties, meneer Heutink. Dit wordt dus uw zesde interruptie. Make it count, zou ik zeggen. Ik kijk even naar de collega. Die gunt het u. U kunt uw vraag dus stellen, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Die is dan ook niet geheel onbelangrijk, zeg ik dan maar zo. Zelfs op dit tijdstip, ver na de spits, staan er immers nog files in Nederland. We hebben net de bijdrage van meneer Grinwis gehoord. Hij wil op alles en iedereen zijn licht laten schijnen. Maar ik heb in zijn bijdrage niks gehoord over welk licht hij gaat schijnen op de automobilist die nu in de file staat en denkt: nou leuk, de ChristenUnie gaat dus weer niks voor mij betekenen als het gaat om deze file. Welke oplossing heeft de ChristenUnie nou concreet voor het oplossen van het filespook in Nederland? Het wordt namelijk echt hoog tijd dat we ook dat hier gaan oplossen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank voor deze kans en gelegenheid om hier mijn licht op te schijnen. Ik heb gisteren al gezegd dat er wat betreft de ChristenUnie extra middelen geïnvesteerd worden in de lenW-begroting, het Mobiliteitsfonds en, niet te vergeten, het Deltafonds. Dat is dus eigenlijk één.

Twee. Wat moet daarvoor gebeuren? Onze prioritering is dat we moeten investeren in het ov, de fiets en de verkeersveiligheid. In onze prioritering staan extra investeringen in hoofdwegen wel onderaan. Je moet kiezen bij schaarste en dit is onze prioritering. Tegelijkertijd vinden wij dat de zeventien projecten die zijn stilgevallen — die zijn in principe gepauzeerd, maar het kabinet zegt daarvan niet dat ze er niet moeten komen — wel moeten worden uitgevoerd. Ik ken de knelpunten. Ik ken bijvoorbeeld de knelpunten op de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem, waar je ongevoelbaar vaak in de file staat en waarvan de hele leefomgeving last heeft. Die moeten we dus ook oplossen. Als je mensen uiteindelijk niet in de file wilt laten staan, moet je — ik weet dat ik mij daarmee misschien niet bij elke automobilist populair maak — ook durven spreken over de juiste prijs, op de juiste plaats, op het juiste moment. Soms is het namelijk geen kwestie van te weinig asfalt, maar van asfalt dat op het ene moment heel vol en op het volgende moment wat minder vol staat. Het is dus niet alleen maar investeren in alsmaar meer asfalt. Je moet niet alleen maar

meer asfalt smeren. Je moet vroeg of laat ook durven spreken over de vraag of we de juiste prijsprikkels geven, zodat we dat asfalt de hele dag door zo goed mogelijk gebruiken. Dat.

De voorzitter:

Ik zie de heer Heutink glimlachend weglopen. Ik weet niet of dat een goed of een slecht teken is, maar ik dank in ieder geval de heer Grinwis voor zijn inbreng. Ik nodig de heer Van Kent, die al aan komt lopen, uit voor zijn inbreng namens de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Veel water en veel grond in Nederland is ernstig vervuild. Op verschillende Europese lijstjes bungelt Nederland ver, maar dan ook ver, onderaan. Dat is ook niet gek als je kijkt naar wat er de afgelopen periode allemaal is gebeurd. Tata en Chemours kwamen net al eventjes bij andere sprekers voorbij. Kijk bijvoorbeeld naar wat er bij Chemours allemaal aan de hand is. Daar is willens en wetens jaren achtereen gif geloosd, waardoor moeders via de borstmelk kinderen tien keer de maximale dosis pfas meegeven, eieren giftig zijn en mensen een verhoogde kans op kanker hebben. Dat zie je daar ook terug in de statistieken. Ook mensen die daar werken worden daardoor ziek. Zowel voor de omgeving als voor de werkplek is het bijzonder schadelijk dat Chemours daar al die jaren heeft mogen functioneren zoals het gedaan heeft en geloosd heeft ten koste van de omgeving. Hetzelfde geldt voor Tata. Ook daar worden werknemers ziek. Ze worden ziek van het asbest dat nog op het bedrijventerrein aanwezig is. Niet alleen mensen die daar werken, maar ook mensen in de omgeving worden ziek van de uitstoot van deze fabriek. Aan de staatssecretaris is ook al een vraag gesteld over ProRail, die stenen gebruikt ter verzwarening van het spoor bij Arnhem, waardoor giftige gevaarlijke stoffen vrijkomen waarvan bewoners ziek kunnen worden. Er is dus werk aan de winkel, wat de SP betreft.

Er is een klein beetje extra geld voor het toezicht houden. Maar dat is maar een klein begin; er zal veel meer nodig zijn dan dat. Ik zou de minister willen vragen naar een inschatting van hoeveel extra fte's er nodig zijn om wel echt te kunnen handhaven. Welke kansen zijn er in die vergunningen? Blijkbaar zijn de regels zo slecht dat er vergunningen verstrekt worden die dit mogelijk maken. Welke vergunningen, welke regels, zouden er aangescherpt moeten worden om, ook voor de verdere toekomst, die gifkraan, die uitstoot, echt dicht te draaien? Kortom, er is dus werk aan de winkel, wat de SP betreft.

Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. We zullen alle voorstellen die het openbaar vervoer verbeteren vanzelfsprekend steunen. Maar wij zien ook wel echt een heel groot probleem in de zin dat er minder reizigers zijn dan voor de coronaperiode en dat de kwaliteit echt achteruit is gegaan, zowel wat betreft de betrouwbaarheid van de treinen als de veiligheid en hygiëne in de treinen. Er wordt keihard gewerkt door al die mensen bij de NS, de schoonmaakbedrijven en ProRail, maar het is er echt heel erg slecht mee gesteld.

Daarmee hebben we ook een hele belangrijke oorzaak te pakken van de toename van de files in Nederland, want als het onbetrouwbaar is en je er niet van uit kunt gaan dat je

op de juiste tijd op de juiste plek terecht gaat komen, dan zijn er alternatieven. Maar als heel veel mensen voor die alternatieven kiezen, dan sta je ook daar vast met elkaar. Ik doe daarom de oproep aan de staatssecretaris om hiernaar te kijken. De voorstellen die nu zijn gedaan, gaan daarbij helpen, maar er is veel en veel meer nodig.

Er zijn een aantal zaken in voorbereiding. Ik noem de Maaslijn, die geëlektrificeerd gaat worden en die op bepaalde punten een dubbel spoor gaat krijgen, zodat de 22.000 reizigers per dag een veel betrouwbaardere treinverbinding krijgen. Ik hoorde gisteren dat u in gesprek bent met de provincie over de kostenoverschrijdingen. Ik zou heel graag willen dat de inzet is dat de provincie zodanig financieel tegemoetgekomen wordt dat er niets maar dan ook niets in de weg staat aan een snelle verbetering van de Maaslijn, zodat het een betrouwbare ov-verbinding gaat worden. Dat zal ook de keuze van de SP zijn in de komende tijd: vol investeren in het openbaar vervoer om zo de files te bestrijden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Kent. Ik zie geen interrupties. Dank voor uw inbreng namens de SP. Het woord is aan het lid Kostić namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Voorzitter. Als ik mijn afvalzakken dagelijks bij mijn burens in de tuin dump, dan krijg ik de politie aan de deur en een flinke boete. Maar als grote vervuilers als Schiphol en Tata Steel dat doen, dan worden ze er eerder voor beloond dan voor bestraft. En als er dan toch een controle komt, dan kijkt de handhaver vaak niet zelf hoeveel troep de vervuiler bij de burens heeft gedumpt, maar gaat hij uit van de informatie die de vervuiler aan hem geeft. Dit is natuurlijk wat kort door de bocht, maar zo werkt het in de basis wel in het systeem dat de overheid heeft opgebouwd en dat onze inwoners zou moeten beschermen. Geen wonder dat steeds meer burgers naar de rechter stappen om zich te verzetten tegen grote vervuilers die hun gezondheid aantasten. In plaats van dat de overheid naast hen staat, moeten ze vaak tegen de overheid vechten. Mensen worden niet alleen ziek van de vervuiling. Zo'n david-en-goliathstrijd sloopt mensen ook mentaal.

Ik heb het zelf gezien in Noord-Holland. Decennialang kon Tata Steel mensen in de omgeving ziek maken, terwijl de overheid wanhopige burgers negeerde en zich aan het lijntje liet houden. De provincie is nu wakker geschud door de burgers, maar het Rijk lijkt nog in de luchtspiegelingen van Tata Morgana te geloven.

De voorzitter:

De heer Boutkan had zich in zijn eerste debat helemaal verheugd om een interruptie te plegen. Aangezien het net misging, had ik gezegd dat ik één keer coulant zou zijn en hij maakt daar nu meteen gebruik van, zie ik. Ik ga hem nu het woord geven omdat het zijn eerste debat is, maar ik vraag hem wel om kort te zijn. U heeft het woord.

De heer **Boutkan (PVV):**

Ik sta bij u in het krijt, voorzitter. Dat beseft ik terdege.

Ik hoor het lid Kostić over de bedrijven beginnen. Ze zijn met naam genoemd. Maar beseft het lid Kostić ook dat er enorme bedrijfsbelangen zijn voor de werknemers in dit land en dat zij met bestaande vergunningen werken? Wij willen ook dat zij aan hun vergunningen voldoen, maar wilt u dat ze verdwijnen naar het buitenland? We hebben nu eenmaal geen kaasstolp boven Nederland geplaatst om dat tegen te houden. Wat wilt u eigenlijk zeggen tegen die werknemers?

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dank u wel voor de vraag. Dit is natuurlijk de eeuwige tegenwerping: de dreiging dat ze naar het buitenland vertrekken en wat dan? Maar ik had het helemaal niet over die bedrijven. De kern van mijn verhaal is dat we anders moeten leren kijken naar onze samenleving. Dat heb ik hier van meerdere partijen gehoord, van GroenLinks-PvdA tot en met het CDA. We moeten meer omkijken naar elkaar en naar onze leefomgeving. We moeten dat meer vooropstellen, boven de economische belangen. Daar gaat het om en het kan. Want, nogmaals, ik ken de casus heel goed. Ik heb de werknemers gesproken en ik heb de omwonenden gesproken. Wat ze allemaal willen, is een gezonde toekomst. Ze zitten alleen vast in dit systeem en de overheid geeft de verkeerde prikkels. Dat is dus een van de redenen waarom ik hier ben. Ik wil zowel die werknemers als burgers helpen om een gezonde toekomst te hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Boutkan, u had één vraag, dus het lid Kostić vervolgt haar betoog.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dan is mijn vraag: wat gaat de staatssecretaris nu doen? Blijft ze het spelletje van Tata Steel meespelen, waardoor burgers onnodig nog langer in gif van Tata moeten wonen? Of gaat ze burgers beschermen door op korte termijn maatregelen te nemen? De minister van Economische Zaken heeft twee externe adviseurs aangesteld om de verduurzamingsplannen van Tata Steel te beoordelen. Graag ontvang ik een toezegging van de staatssecretaris dat hierbij ook wordt gekeken naar alternatieve toekomstscenario's, zoals recycling en afschaling van de fabriek. Dat is wat de aangenomen motie van de Partij voor de Dieren vraagt.

De sluiting van de zeer vervuilende, kankerverwekkende en eigenlijk al lang afgeschreven Kookgasfabriek 2, een onderdeel van Tata Steel, zou een prioriteit moeten zijn. Dat onderdeel overtreedt al jarenlang regels en mag toch nog blijven bestaan. In de duurzaamheidsplannen van Tata Steel is onderzocht of de kookgasfabriek vervroegd kan worden gesloten. En volgens Tata Steel zelf kan dat, in ieder geval in 2026. Maar Tata gaat dit niet doen. Ze vinden dat burgers nog wel een paar jaar kunnen wachten op schone lucht, terwijl burgers al zeker twintig jaar wachten. Neemt de staatssecretaris hier genoeg mee, of gaat ze een snellere sluiting van de kookgasfabriek afdwingen?

Voorzitter. Voor de top van dergelijke bedrijven staat ook het welzijn van eigen werknemers niet op de eerste plek. Anders hadden ze wel eerder hun winsten geïnvesteerd in een toekomstbestendig bedrijf. Het is belangrijk dat we als

Tweede Kamer wél vooruitdenken. Anders hebben we straks én ziekgemaakte burgers én de werknemers die op straat komen te staan. Het zou goed zijn om werknemers die nu in vervuilende sectoren werken, te ondersteunen en te begeleiden als ze willen overstappen naar gezonder werk. Is de staatssecretaris het daarmee eens en wil ze daar ook werk van maken?

Voorzitter. Als grootvervuilers geholpen moeten worden, is er meteen actie. De natuurvergunning van Schiphol: toveren. Subsidies en milieuvergunningen werden geregeld voor wat uiteindelijk Chemours zou worden. Maar als burgers het kabinet smeken, jaren smeken, om snel tegen vervuilers op te treden en om hun gezondheid te beschermen, is het antwoord vooral: hmm, moeilijk, moeilijk, moeilijk. Als het even kan, wordt de verantwoordelijkheid afgeschoven en wordt er gewezen naar een andere overheidslaag.

Voorzitter. Gaan de staatssecretaris en deze Kamer het tij keren? Gaan we laten zien dat we vanaf nu alle kansen benutten om gezondheid van onze eigen burgers te beschermen? Ik roep de staatssecretaris op om alle vormen van pfas aan banden te leggen. Grijp op korte termijn in door gevaarlijke staalslakken uit de leefomgeving te weren. Pas het voorzorgsbeginsel toe en zorg voor voldoende capaciteit bij omgevingsdiensten die nu zwaar onderbemenst moeten ingrijpen bij de grote vervuilers. Toon lef en zet in op noodzakelijke krimp van de luchtvaart en de ontwikkeling van betaalbaar en toegankelijk ov door het hele land.

Zelfs het Interprovinciaal Overleg, toch niet bepaald een activistisch orgaan, waar eigenlijk partijen van links tot rechts worden vertegenwoordigd, zegt: wakker worden, Den Haag; we kunnen de gezondheid en veiligheid van onze eigen burgers nu niet beschermen! De provincies vragen om het instellen van een brede informatie- en minimalisatieplicht voor zeer zorgwekkende stoffen in afvalstromen van bedrijven, waar nu geen zicht op is. Zij vragen ook om het mogelijk te maken dat een cocktail van verschillende zorgwekkende stoffen, die er in de praktijk vaak is, wordt getoetst op gezondheidsrisico in plaats van toetsing per stof en zij vragen om een stevige juridische verankering van het voorzorgsbeginsel, zodat overheden bij het vermoeden van aantasting van de gezondheid kunnen ingrijpen. Is de staatssecretaris bereid om gehoor te geven aan die verzoeken van de provincies om in actie te komen? Kom nou alsjeblieft, alsjeblieft niet aanzetten met de zoveelste actieagenda, een evaluatie of een andere papieren tijger die nog komt. Gebruik dezelfde snelheid en creativiteit die het kabinet gebruikt om commerciële belangen van grote vervuilers te beschermen juist om de gezondheid van onze kinderen te beschermen, want bedrijven zoals Chemours en Schiphol blijven de omgeving schaamteloos vervuilen. Het gevaarlijke pfas zit inmiddels bijna overal en Schiphol wil het nog verder verspreiden door zijn pfas-troep in bouwstoffen te verwerken. Zullen we dat alsjeblieft niet doen? Dat wordt één grote diffuse vervuiling met pfas op heel veel plekken. Graag een reactie.

In België, waar een minister wél ferm optreedt ten opzichte van vervuilende bedrijven, stopt 3M versneld, dit jaar nog, met de productie van pfas. Het kan wél. Gaat de staatssecretaris dezelfde snelheid afdwingen voor Chemours? En

hoe staat het met het juridische onderzoek naar de mogelijkheid om Chemours blijvend of tijdelijk stil te leggen?

Voorzitter. Jaarlijks overlijden 12.000 Nederlanders vroegtijdig door luchtverontreiniging. Een op de vijf kinderen krijgt er astma van. Je zou zeggen: genoeg reden voor de politiek om stevig in te grijpen. Maar er is nu alleen een slap Schone Lucht Akkoord, waar weinig gemeenten aan meedoen. Dit jaar komt er een nieuwe uitvoeringsagenda. Is de staatssecretaris bereid om in ieder geval in die uitvoeringsagenda concrete gezondheidsdoelen op te nemen, zoals minder kinderen met astma en meer gezonde levensjaren? We weten ook dat de staatssecretaris in de uitvoeringsagenda gaat kijken wanneer ze denkt te willen voldoen aan de WHO-normen. Wat de Partij voor de Dieren betreft is dat in 2030. Zoals het RIVM-onderzoek laat zien, kan dat, zeker als de noodzakelijke keuzes worden gemaakt. Daarnaast wordt nog steeds te weinig gemeten. Handhavers zijn voor informatievoorziening afhankelijk van de vervuilers zelf. Er is een fijnmaziger netwerk nodig voor het in kaart brengen en monitoren van gevaarlijke stoffen. Gaat de staatssecretaris in overleg met regionale overheden zo'n fijnmazig meetnetwerk uitrollen, eventueel gecombineerd met citizen science?

Voorzitter. Het is niet allemaal kommer en kwel. Er zijn ook wel ondernemers aan het werk om het land gezond te houden voor ons allemaal. Zo ook de mensen die onze duurzame spullen repareren. Dat is keihard nodig, want Nederland verbruikt per jaar meer aan grondstoffen dan de aarde kan opbrengen. Rond april hebben we ons budget al opgebruikt. We staan dik en dik in het rood. We hebben ons huishoudboekje niet op orde en het huidige circulaire-economiebeleid gaat ons niet uit het rood trekken. Dus is het belangrijk om vanuit de overheid de juiste prikkels te geven. Techniek Nederland en de Rli pleiten voor het afschaffen van de btw op reparaties. Hoe fijn is het als je je vertrouwde koffieapparaat snel en goedkoper kan laten repareren?

Voorzitter. Dan de Regeling groenprojecten, voor duurzame projecten in het buitenland. Met de voorgestelde wijziging vervalt de oude regeling. Kan de staatssecretaris toezeggen dat eerst overlegd zal worden met de partijen die hierdoor geraakt worden en dat er naar een alternatief zal worden gezocht?

Voorzitter, ten slotte. Een gezonde omgeving is een groene omgeving. Dat scheelt ook geld, lieve mensen. We roepen beide bewindspersonen op om door te zetten met de overgang naar natuurinclusief inrichten, bouwen en beheren als nieuwe standaard.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, lid Kostić, voor de inbreng namens de Partij voor de Dieren. Dan zijn we toe aan de op een-na-laatste spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Stoffer namens de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik wil uiteraard beginnen met het feliciteren van eenieder die vandaag zijn of haar maidenspeech heeft

gehouden, of die nu ging over indrukwekkende persoonlijke verhalen, de mensen voor wie je opkomt of de brandweer. Dat laatste raakt mijn familiehart altijd, want ik had ook ooms en neven bij de brandweer. Mijn hart werd toch wel iets omhooggetild toen iemand begon met Prediker en via de CHU uitkwam bij Augustinus. Maar ja, als je beiden civiel ingenieur bent en op dezelfde studentenvereniging hebt gezeten, moet je elkaar ook een beetje kunnen vinden. Volgens mij zijn we niet ver van elkaar verwijderd geraakt wat dat betreft.

Goed, dan mijn bijdrage op inhoud. Het is natuurlijk niet mijn maidenspeech, dus ik ga gelijk over naar de inhoud. Mijn maidenspeech was heel wat jaren geleden en dat was best een spannend moment, moet ik zeggen. Ik vind het mooi dat we vandaag een van de eerste debatten met deze nieuwe commissie hebben, en dan nog wel over de begroting. Dat is volgens mij niet heel vaak voorgekomen. Ik wens mijn collega's heel veel wijsheid toe. Dat wens ik uiteraard ook de bewindslieden toe, hoe lang zij daar ook nog mogen zitten. Dat zou zomaar nog een tijdje kunnen zijn.

De opgaven zijn namelijk groot; dat hebben we zojuist ook gehoord. We kunnen ook constateren dat de uitvoering bepaald niet eenvoudig is. Als SGP blijven we ons graag inzetten voor tijdige instandhouding van onze infrastructuur, een betere regionale bereikbaarheid, minder verkeersslachtoffers, minder schadelijke uitstoot naar lucht, water en bodem en minder gebruik van ruwe grondstoffen. Dat klinkt allemaal mooi, maar de vraag is telkens: hoe doe je dat? Want het Rijk, de provincies, de waterschappen en de gemeenten staan voor een hele grote opgave. Dat geldt zeker ook voor de instandhoudingsopgave. De bruggen en de sluisen zijn toe aan renovatie en vervanging. Ook laat een recent rapport van TNO ons zien dat we al een miljard euro minder uitgeven aan vernieuwing dan nodig zou zijn gelet op de technische levensduur. De komende jaren zou dat bedrag nog moeten worden verdrievoudigd. Het is goed dat het Rijk extra geld uittrekt, maar daarmee hebben we natuurlijk niet alles gezegd.

Ik noem bijvoorbeeld de gestaakte aanbesteding voor de vervanging van de Van Brienenoordbrug. Ik zei daarstraks nog tegen de sg dat Rijkswaterstaat mijn tweede liefde is — mijn vrouw is natuurlijk de eerste — maar als oud-Rijkswaterstater moet ik constateren dat dit wel een flinke misrekening is van Rijkswaterstaat. Hierdoor ontstaat ook ongewenste vertraging. Ik zou toch graag willen weten hoe dit nu kan gebeuren. In een eerder stadium was toch al duidelijk dat de clustering van projectonderdelen en de gestelde voorwaarden de aanbestedingsopdracht weinig aantrekkelijk maakten?

Voorzitter. Het is ook zorgelijk dat met name gemeenten en provincies de opgaven in hun gebied niet goed in beeld hebben. Het is denk ik van groot belang dat van elkaar geleerd wordt en dat we niet het wiel telkens opnieuw uitvinden. Mijn vraag is hoe op dit punt samengewerkt gaat worden tussen al die overheidslagen. Hoe gaan de bewindslieden deze en andere aanbevelingen van TNO oppakken?

Het kan ook niet zo zijn dat bijvoorbeeld de provincie Zeeland alleen opdraait voor die dure renovatie van de Zeelandbrug. Voor zo'n belangrijke verbinding in ons land moet

ook het Rijk zijn verantwoordelijkheid nemen. Mijn concrete vraag aan het kabinet is of dat ook gaat gebeuren. Het is van belang dat kunstwerken die cruciaal zijn voor ontsluiting van gebieden prioriteit krijgen in de instandhoudingsaanpak. Verder moeten de werkzaamheden van Rijkswaterstaat, ProRail en provincies op elkaar afgestemd worden. Situaties zoals afgelopen zomer, toen niet alleen de Haringvlietbrug dichtging, maar ook de Zeeuwse spoorlijn, moeten en kunnen voorkomen worden. Mijn vraag is of de bewindslieden daarvoor gaan zorgen.

Voorzitter. Ik was gister niet bij het overleg over het MIRT, dus ik heb toen niet iets over knooppunt Hoevelaken kunnen zeggen, maar u had vast verwacht dat dat nu zou komen en dat komt nu ook. Op dat knooppunt zien we veel files. Aan de voorbereiding van dat project wordt al jaren gewerkt. Het zou vorig jaar al klaar zijn, werd toegezegd toen ik in 2018 in de Kamer kwam. Ook voor verbetering van de verkeersveiligheid is verbouwing van dit knooppunt heel hard nodig. Dan kun je het toch niet maken om deze draaischijf, ook voor de logistiek, die al zo ver is in de procedure, weer in de wachtstand te zetten? Ik vind dat echt onverteenbaar.

Ik had eenzelfde soort tekst over de N35, maar ik heb gezien dat er een breed amendement komt. Daar zullen wij uiteraard ook voorstemmen, dus ik hoop dat die in ieder geval van de pauze af gaat.

Voorzitter. Het kan er bij mij ook niet in dat stikstof voor verkeersveiligheid gaat. Wat ik ook opmerkelijk vind, is dat 10 miljard euro voor de ontsluiting van woningbouw bij de Lelylijn met één pennenstreek buiten die herprioritering van projecten is gehouden. Dan is mijn vraag toch nog steeds of daar nu echt een zorgvuldige afweging is gemaakt. In mijn ogen, met de informatie die ik tot nu toe heb, zeg ik dat dit niet is gebeurd. Dan denk ik bijvoorbeeld ook aan de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorcum, die de heer Grinwis ook aanhaalde in zijn interruptie. Die is ook nodig met het oog op de woningbouw in die regio. Ik dring bij de minister nog eens nadrukkelijk aan op heroverweging. Ik snap heel goed dat dat stikstofaspect lastig is, maar daar moet toch samen met de provincies uit te komen zijn? Stikstof — ik zeg het nog een keer — mag niet voor verkeersveiligheid en daarmee voor mensenlevens gaan. Het is juist ook in hun belang dat deze projecten gerealiseerd worden.

Voorzitter. We willen toe naar meer mobiliteitshubs. Ik had hier een heleboel tekst staan over het project Spoorzone Ede, maar er ligt een prachtig amendement. Ik was vanochtend te laat om er nog onder te komen, maar we zullen dat amendement van harte steunen en ook voorstemmen, tenzij de minister straks zegt dat hij het gevraagde gewoon gaat doen. Hoe het ook gebeurt, wij zullen het steunen als de minister dat toezegt, maar als dat via een amendement gaat, dan zullen we daar ook voorstemmen.

Ik wil wel even door over het openbaar vervoer, want de vershraling van het ov in het landelijk gebied is een grote zorg; dat hebben al meerdere collega's genoemd. Gelukkig zijn provincies bezig met alternatieve invullingen via belbussen en andere innovatieve vormen van vraaggestuurd vervoer. Heel goed, maar er is wel een knelpunt, want die worden in de Wet personenvervoer niet als ov aangemerkt.

Mijn vraag is of de staatssecretaris de Wet personenvervoer hierop gaat aanpassen.

De toename van het aantal verkeersslachtoffers is ons een doorn in het oog, en niet alleen ons maar velen, denk ik. De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid moet daarom krachtig doorgezet worden, met daarbij aandacht voor de vaak nog ontbrekende risicogestuurde aanpak bij gemeenten.

Soms brengen ook burgers je op een idee; zeker als je zo'n verkiezingscampagne hebt gehad, want dan komt er van alles op je af. Mijn vraag is waarom wij in Nederland niet kiezen voor een zogenaamde reddingsstraat bij filevorming, voor de doorgang van ambulance en brandweer. Dat vroeg iemand aan mij. In Duitsland heb je de Rettungsgasse, waarbij auto's zo veel mogelijk links en rechts gaan rijden, zodat hulpverleningsvoertuigen er gewoon tussendoor kunnen. We zien immers dat ook hier in Nederland vluchstroken steeds meer in gebruik worden genomen als spitsstroken. Mijn vraag is of de minister samen met hulpdiensten wil kijken wat voor Nederland de meest werkbare aanpak is.

Voorzitter. Elektrische auto's hebben de fiscale wind tegen. Nu de verplichting voor zakelijke emissievrije leaseauto's van de baan lijkt, gaat de instroom van nieuwe elektrische auto's stokken. Mijn vraag is wat het perspectief is voor elektrisch rijden. Ik mis daarbij ook de aandacht voor de inzet van duurzame brandstoffen. Er is potentie voor HVO100 en voor biogas, maar die krijgen dezelfde accijnzen opgelegd als hun fossiele soortgenoten. Hoe gaat de minister voorkomen dat dit een gemiste kans blijft?

In het verlengde daarvan: de transportsector staat voor een grote verduurzamingsopgave. Ik noem twee belangrijke knelpunten. Elektrische bestelwagens zijn wat zwaarder dan hun dieselcollega's. Dat zou betekenen dat een vrachtwagenrijbewijs nodig is. De minister wil definitief een einde maken aan de gedoogsituatie, maar tegelijkertijd gaan die zero-emissiezones in de grote steden gewoon door en hebben heel veel bedrijven een probleem. Het kost veel geld. Zie maar eens al die chauffeurs tijdig aan een vrachtwagenrijbewijs te helpen. De SGP kan hier niet mee leven. Of de minister komt met een wettelijke vrijstelling tot de vierde Europese Rijbewijsrichtlijn is ingevoerd, of we moeten die zero-emissiezones gewoon schrappen.

Een ander probleem waar verduurzamende transporteurs keihard tegen aanlopen, is het tekort aan laadpalen. Wat is het plan voor de uitrol van laadinfrastructuur langs goederencorridors en op verzorgingsplaatsen? Hoe gaat de minister voorkomen dat er meer beloofd wordt dan er daadwerkelijk gebeurt?

Al enkele jaren geleden heeft de SGP gevraagd om verlaging van de Kiwa-tarieven voor tachograafkaarten. Ik lees nu weer over een inflatiecorrectie van 6%. Het tarief in Nederland is bijna het dubbele van het tarief in ons buurland Duitsland. Wat gaat hier mis?

Voorzitter. Ik wil ook even stilstaan bij de binnenvaart. Ik ga aardig naar mijn tijd toe, maar we hebben tijd zat als SGP-fractie, want ik heb één begroting laten lopen. Dus ik mag er wel iets, een paar minuten, overheen. Ik wil het namelijk nog even hebben over de binnenvaart. Die lijkt

het kind van de rekening te worden. Er zijn steeds meer stremmingen door storingen. Door allerlei technische eisen dreigen kleine schepen te verdwijnen, terwijl we die juist keihard nodig hebben. Wil de minister zich in Brussel inzetten voor een uitzonderingspositie? Nederland is de komende tijd voorzitter van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Daar moeten we toch iets voor onze kleine schepen kunnen regelen.

Ik ga even kijken, voorzitter. Ik heb nog iets over de circulaire economie. Daar wil ik graag nog iets over zeggen. Apparatuur, meubels, kleding en dergelijke gaan steeds minder lang mee. We gebruiken steeds meer batterijen, tot in lichtgevende schoenen aan toe. Dat is een aanslag op onze leefomgeving en grondstoffenvoorraad. Daar kunnen we volgens mij niet mee doorgaan. Om een lang verhaal kort te maken, ik zou graag willen dat we meer gaan repareren. Wat daar heel goed bij zou passen, is dat we de btw op reparatiediensten afschaffen. Wil het kabinet dat doen?

Voorzitter, helemaal tot slot. We hebben heel wat vraagstukken met elkaar benoemd. Als je die allemaal opstapelt, krijg je een stapel waar je misschien helemaal niet meer overheen kunt kijken. Volgens mij is het daarom ook goed dat we constateren dat heel veel in dit land wel goed gaat. Als je denkt aan de ellende in andere gebieden in de wereld, met gebombardeerde huizen en wegen, dan mogen we heel dankbaar zijn, denk ik.

Voorzitter. Zoals het de SGP betaamt, heb ik natuurlijk gedacht aan een wat stichtelijke afronding, maar de Voorzitter, onze nieuwe Voorzitter — u had dat kunnen zijn als u meegedaan had — heeft tegenwoordig gedichten. Het gedicht dat hij vandaag voorlas, raakte mij wel, in mijn voorbereiding op dit debat. Dat ging over de oude brug bij Zaltbommel. Ik heb het voorrecht gehad om een aantal jaren hoofd nieuwbouw en onderhoud te zijn bij Rijkswaterstaat Utrecht, van 2009 tot 2013. Toen had ik in mijn pakket dat die brug gesloopt moest worden. Ik zal het maar verklappen: ik ben beter in bruggen bouwen dan in slopen, want dat is in die tijd niet gelukt. Mijn opvolgers hebben dat beter gedaan. Maar het tweede wat mij raakte, was het eind van het gedicht. Ik moest een beetje denken aan mijn jong overleden moeder. Die had het maar zo kunnen zeggen: "Prijs God, Zijn hand zal u bewaren." Ik dacht: daar stem ik gewoon helemaal mee in, en daar rond ik ook graag mee af.

Dank u wel.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Dank u wel voor die afronding en ook dank voor uw inbreng. En inderdaad, het is een begroting, dus u gaat per fractie over uw eigen tijd. U kunt het met uw collega's binnen uw eigen fractie regelen, met plussen en minnen. We zijn inmiddels bij de laatste spreker van de zijde van de Kamer, de heer Eerdmans namens JA21.

De heer Eerdmans (JA21):

Ja, voorzitter, zo is het maar net. Allereerst mijn felicitaties aan de heer Heutink, de heer Boutkan, de heer Gabriëls, de heer Bamenga, de heer Van Dijk en mevrouw Veltman voor hun maidenspeeches. Ik heb ze zeer gewaardeerd en ik heb ook kracht gehaald uit uw verhalen, moet ik zeggen. Als

hekkensluiser mag ik bij deze laatste behandeling van de begroting van IenW van dit afzwaaiende kabinet — ik denk dat het uw laatste zal zijn — ook even door de staat van het vervoer in Nederland in alle facetten heen lopen; dat is dan te land, ter zee en in de lucht, zeg maar.

Ik begin dan bij het spoor. Veel collega's en medewerkers die met de trein naar Den Haag gaan, zullen het wel herkennen: 2023 was een rampjaar voor de Nederlandse treinreiziger. Uitval, storingen, vertragingen, stakingen, tekort aan personeel en bomvolle treinen door een tekort aan materieel domineerden het jaar van de ov-forens. De borden met reisinformatie waren eigenlijk net een beetje de rode zee: alles stond op rood, alles valt uit. Uit onderzoek op basis van data van de NS en ProRail bleek onlangs dat de vertraging in 2023 in totaal en bij elkaar opgeteld de hoogste in ten minste dertien jaar was. In totaal ging het om een vertraging van tweeënhalf jaar, wat enorm is. De NRC heeft dat voor ons becijferd en dat is echt bizar. Gisteravond strandden weer vele duizenden reizigers urenlang op Utrecht Centraal door een stroomstoring. Natuurlijk is niet alle vertraging te voorkomen; dat weten we en dat snapt iedereen. Overmacht houdt je altijd. Maar de realiteit is inmiddels wel dat mensen het treinvervoer zo onbetrouwbaar vinden dat ze allemaal twee treinen vroeger nemen om in ieder geval op tijd te zijn, wat helaas heel vaak geen overbodige luxe blijkt te zijn. Eisen dat elke trein altijd op tijd rijdt, is onrealistisch, maar de huidige staat van ons treinvervoer is toch niet acceptabel voor een ontwikkeld land als Nederland.

Staatssecretaris Heijnen liet vorige week in antwoord op vragen van collega Heutink al weten zelf zeer ontevreden te zijn over de prestaties van de NS en ProRail en zij laat voor 1 maart weten of zij sancties gaat opleggen. Daar is ze ook niet terughoudend in, iets wat bleek toen zij het afgelopen jaar de NS een maximale boete oplegde van 1,5 miljoen euro vanwege de prestaties over 2022. Hulde daarvoor. Dat is dus goed, maar in de praktijk is het helaas wel een druppel op de gloeiende plaat, want die 1,5 miljoen valt toch wel een beetje in het niet bij de omzet van de NS en de economische schade door de vertragingen vanwege de uitval.

Ik heb een paar vragen daarover. Wat is de maximaal oplegbare sanctie? Deelt de staatssecretaris de mening dat de NS niet of nauwelijks iets merkt van een boete van 1,5 miljoen euro? Welke mogelijkheden ziet zij om buiten de standaardsancties om extra druk te zetten op NS en ProRail om de prestaties te verbeteren? Onderschrijft de minister de klacht van NS en ProRail dat de geplande werkzaamheden onnodig veel te lang duren door bijvoorbeeld doorgeschoten natuurregels en, zo ja, kunnen we dat dan niet als de wiedeweerga verbeteren? Denkt de staatssecretaris niet dat de lage en ambitieuze eisen die in de nieuwe concessie aan de NS zijn gesteld eerder zullen bijdragen aan nog slechtere prestaties?

En tot slot een boosmaker van veel reizigers: de ronduit vieze treinen. Ik weet niet of collega's dat ook herkennen, maar ik vind het best wel een kleine ramp als je soms ziet hoe het daarmee gesteld is: defecten, overstroomde wc's, vloeren waar je aan vastplakt door de frisdrank en ga zo maar door. Vindt de staatssecretaris ook niet dat onze treinen onacceptabel smerig zijn?

Het traject Meppel-Zwolle is misschien het beruchtste voorbeeld van de vertragingen. Naar ik begrijp ligt het treinverkeer daar elke week ongeveer negen uur plat, met elke keer opnieuw tienduizenden gedupeerde reizigers. Afgelopen september waren er ruim 70 storingen op het spoor in die regio. JA21 tekent daarom met veel plezier het amendement mee van collega Grinwis over de dekking voor middelen voor het spoorknoppunt bij Meppel. Die ellende heeft wat ons betreft echt wel lang genoeg geduurd.

Daarnaast is JA21 warm voorstander van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Die zijn wat ons betreft cruciaal voor de ontsluiting van en een economische impuls voor Noord-Nederland. De noordelijke provincies hebben de krachten gebundeld, maar zij hebben ook hulp uit Den Haag nodig. In de spelregels met betrekking tot de Lelylijn staat dat er zicht op 75% financiering moet zijn. Er zou een brief met nadere uitleg komen. Het kan aan mij liggen, maar ik heb daar nog niets van gezien, voor zover ik kan nagaan. Er is wel 3 miljard beschikbaar gesteld, maar daar halen we bij lange na niet die 75% van de financiering mee. Wat gaat er nou eind 2024 gebeuren wanneer er dan geen zicht is op die 75%? Wat gaat dat dan betekenen voor de plannen omtrent de Lelylijn?

Een ander probleem in het ov is de ov-veiligheid. Vorig jaar bleek dat het ov-personeel steeds vaker met agressie te maken krijgt en zich steeds onveilig voelt. In 2020 ervoer 44% van het ov-personeel een strafbaar incident zoals bedreiging of mishandeling. Dat was alweer 5% meer in 2022. Bij incidenten zoals spugen gaat het om 58% van het ov-personeel dat dat meemaakt. Dat percentage is gigantisch hoog. Ook medereizigers zijn daarvan natuurlijk de dupe. Het is te gek voor woorden en compleet onacceptabel. Voor JA21 is het helder: wie het ov-personeel of medereizigers molesteert of bespuugt, heeft gewoon niets meer in het ov te zoeken. In 2022 gaf de staatssecretaris aan dat het OM op dat moment geen ruimte zag voor een landelijk verbod, omdat zo'n verbod beperkt moet worden in tijd, omvang en plaats. De staatssecretaris is weliswaar demissionair, maar vindt zij niet ook gewoon dat die beperkingen eigenlijk geschrapt moeten worden? Waarom zouden we nou toestaan dat tuig wel op het ene traject geweerd wordt en dan doodleuk op een ander traject door kan gaan met misdrijvingen? Graag een reactie.

Dan de automobilist. Daar hebben we het in het vragenuurtje al even over gehad: de brandstofprijsexplosie, de dwang, de betutteling enzovoorts. Uit onderzoek van het vakblad ESB, zo stond in De Telegraaf, bleek dat automobilisten aan de pomp veel te veel betalen per liter, omdat een daling van de olieprijs traag wordt doorberekend aan de pomp terwijl een prijsstijging natuurlijk pijsnel wordt doorberekend. Dat waren vragen van collega Thijssen. Ik denk dat het een prima antwoord van de staatssecretaris was op dat punt. Ik was wel benieuwd of de minister zelf ook mogelijkheden ziet om hierin bij te sturen. Hoe kijkt hij aan tegen die conclusies van ESB? Vindt hij het ook niet uit te leggen dat mensen wier leven steeds duurder wordt ook nog eens veel te veel moeten betalen aan de pomp?

Voorzitter. JA21 staat kritisch tegenover de elektrificatie van het wegvervoer. Het is prima als mensen elektrisch willen rijden; dat is natuurlijk prima. Maar men moet daar niet toe worden gedwongen en het moet niet met allemaal financiële voordeeltjes. Bij de begroting van EZK had ik het

al over de enorme gevolgen voor winkeliers en consumenten van de enorme prijsstijgingen vanwege het gedwongen emissievrije goederenvervoer. De dieseltjes worden immers in 29 gemeentes geweerd. De laadinfrastructuur daarvoor ontbreekt simpelweg. En onder andere uit onderzoek in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat elektrische auto's twee keer zoveel schade leveren aan het wegdek ten opzichte van gewone auto's. Dat is dus weer een kostenpost erbij. Duits onderzoek leek erop te wijzen dat bestuurders van elektrische voertuigen 50% meer ongevallen veroorzaken. Het is dus ook nog eens een veiligheidsrisico. Kortom, ook daarbij staan wat ons betreft alle seinen op rood voor wat betreft gedwongen elektrificatie, maar het kabinet schaart zich toch enthousiast achter het Europese verbod op verbrandingsmotoren. De vraag aan de minister is dan dus: is dat niet compleet onhaalbaar en ook onwenselijk? Graag een reactie, evenals op de bevindingen die ik zojuist opsomde.

Tot slot, de lucht. JA21 is, zoals welbekend, groot voorstander van de opening van Lelystad Airport. Dat dossier is weliswaar controversieel verklaard, maar ik wil de formerende partijen hierbij graag oproepen om daar werk van te maken. Laat die investering van ruim 214 miljoen nou niet verloren gaan. De openstelling zou een economische impuls voor de regio Lelystad betekenen en kan Schiphol ontlasten. En Lelystad voldoet, zoals collega Boutkan volgens mij ook al zei, aan de twee gestelde randvoorwaarden. Dan moet een betrouwbare overheid ook in staat zijn om daar een streep onder te zetten.

Alleen, wie Schiphol zegt, zegt helaas ook krimp. De voorgenomen krimp van Schiphol is een heel slecht idee. Dat had wat ons betreft wél controversieel verklaard moeten worden. JA21 heeft dat ook voorgesteld, maar we kregen daarvoor geen meerderheid. Kortom, Schiphol is essentieel voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Daarmee is het ook essentieel voor de werkgelegenheid van honderdduizenden Nederlanders. Het is eeuwig zonde om dat alles te verkwaselen met ronduit ondoordacht beleid en een klimaatobsessie, terwijl Schiphol natuurlijk een voorbeeld is van innovatie als je het vergelijkt met de Chinese luchthavens die momenteel uit de grond gestampt worden. Die doen dat allemaal weer teniet. Wat JA21 betreft krijgt Schiphol dus ruim baan. Maar we moeten wel eerlijk zijn. Het kabinet zou KLM dus ook een eerlijke kans moeten geven. Kortom, de vraag aan de minister is: bent u bereid om dat sectorplan van KLM zelf in het kader van schoner, stiller en zuiniger nu eindelijk een eerlijke kans te geven? Want KLM laat heel duidelijk zien dat de geluidsdoelstellingen ook behaald kunnen worden met het huidige aantal vluchten.

Vliegen wordt duurder, ook dit jaar nog fors: €88 tot €100 per ticket door EU-wetgeving. Daarmee wordt het nog onbetaalbaarder voor de gezinnen die al een verdrievoudiging van de vliegbelasting voor hun kiezen hadden gehad. Een toeslag voor de overstap is mogelijk. De overstaptaks ligt nog op de loer. Kortom, afzien van dergelijke maatregelen en het betaalbaar maken van vliegen wordt echt een belangrijke opdracht voor het nieuwe kabinet.

Voorzitter. Tot slot heb ik een vraag aan de minister. Wanneer gaat u nou de opbrengsten van de vliegbelasting, die wat ons betreft dus wordt afgeschaft, echt laten terugvloeien naar de luchtvaartsector en niet naar de schatkist? Dat was namelijk ooit afgesproken.

Voorzitter. Dan helemaal tot slot. Wij hebben het schepnet ook even opgehaald bij de lokale JA21-fracties in de provincies. Daar kwamen nog twee zorgen naar boven, die ik graag wil voorleggen.

De eerste is de uitgestelde renovatie van de Van Brienenoordbrug. Ik dacht dat de heer Stoffer het net ook noemde. Ruim 230.000 voertuigen rijden er per dag over de drukste brug van Nederland. Het uitstellen van het onderhoud betekent onder meer dat de brug de komende jaren gevoelig is voor storingen en andere vormen van verkeershinder. Kan de minister daar iets over zeggen?

Het tweede punt betreft de nadrukkelijke wens van een extra rijstrook bij het fileknooppunt A1-A30 bij Barneveld. Dat is een langlopend hoofdpijndossier waar maar geen schot in zit. Wij denken dat het probleem alleen maar erger gaat worden door het bijbouwen van 10.000 nieuwe woningen, met nog meer drukte tot gevolg. Heel graag een reactie op beide zaken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u ook, meneer Eedmans, voor uw inbreng namens JA21. Dan zijn we hiermee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

We hervatten deze begrotingsbehandeling op donderdag, dus dan hoop ik u allemaal weer te zien om 10.15 uur. Ik sluit de vergadering voor vanavond.