

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025 (36600-XII)**;
- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (36600-A)**.

De voorzitter:

Aan de orde is de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een hartelijk woord van welkom aan de minister en aan de staatssecretaris. Ze feliciteren elkaar ook!

Vandaag doen wij louter en alleen de eerste termijn van de Kamer. Donderdag gaan we luisteren naar de antwoorden van de minister en de staatssecretaris. We hebben nogal wat deelnemers vandaag: zeventien mensen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-PvdA. Ik stel nog even vast dat we per termijn zes interrupties doen per fractie. Het woord is aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. "Voor veel mensen is reizen met het ov of met de auto onbetaalbaar geworden", schrijven het Nibud en de Mobiliteitsalliantie. Maar er is ook goed nieuws: heel misschien kunnen we over een aantal jaar op vier wegen in Nederland 130 kilometer per uur rijden.

Voorzitter. "Voorzieningen als het ziekenhuis, school en werk zijn voor steeds meer mensen op afstand komen te staan", schrijft het PBL. Maar heel misschien kunnen we over een aantal jaar op vier wegen in Nederland 130 kilometer per uur rijden.

Voorzitter. De treinkaartjes bij de NS zijn dit jaar wederom duurder geworden, ondanks de beloftes van de PVV over bestaanszekerheid. Maar heel misschien kunnen we over een aantal jaar op vier wegen in Nederland 130 kilometer per uur rijden.

Voorzitter. De afgelopen vijf jaar zijn er in Nederland 1.500 bushaltes verdwenen in de regio. En ondanks de grote woorden van mevrouw Van der Plas en de heer Omtzigt over investeringen in regionaal openbaar vervoer, heeft dit kabinet precies nul euro extra uitgetrokken voor regionaal openbaar vervoer. En de eerstvolgende bezuiniging is alweer aangekondigd, zonder inhoudelijke onderbouwing. Máár: heel misschien kunnen we over een aantal jaar op vier wegen in Nederland 130 kilometer per uur rijden.

Voorzitter. Of het nu gaat over 130 kilometer per uur, fatbikes, strafbare uitspraken die zijn gedaan als bewindspersoon of toch als persoon of die toch niet helemaal kabinetsbeleid zijn, eigenlijk gaat het allemaal over hetzelfde: het is het creëren van mist om je eigen onvermogen, onkunde en onfatsoenlijke beleid te verbloemen. Deze begroting is er bekaaid vanaf gekomen. De financiering is totaal, maar dan ook totaal ontoereikend voor de zogenaamde ambities van dit kabinet. Maar vooruit, gister kon de vlag uit bij de fracties van de PVV en de VVD, want heel misschien kunnen we in Nederland op vier wegen 130 kilometer per uur rijden. Daarmee zijn alle infrastructurele problemen van dit land in één klap opgelost. Gefeliciteerd!

Voorzitter. Ik ben teleurgesteld in de onderhandelende partijen en de bewindspersonen doordat zij niet investeren in verbindingen. Dan hoor ik u denken: wat is nou de waarde van zo'n verbinding? Voor mij is dat heel simpel. Het zorgt ervoor dat mensen mee kunnen doen. Toegang tot openbaar vervoer is het openen van de wereld. Je kunt naar je werk, je school of je studie. Het zorgt voor verheffing, gelijke kansen en werkgelegenheid. Goede verbindingen zijn een voorwaarde voor een samenleving waarin je tot bloei kunt komen. Juist daarom zouden alle alarmbellen af moeten gaan bij deze bewindspersonen. Gelukkig komt er een actieagenda — voor de auto.

Via u, voorzitter, zeg ik in alle oprechtheid tegen minister Madlener en staatssecretaris Jansen: waarom houdt u de mensen voor de gek? Hou toch op met het creëren van die mist. Kijk, we weten dat PVV-Kamerleden zomaar wat roepen, want dat zei meneer Madlener zelf: toen ik in de Kamer zat, deed ik dat. En dat zullen de heren Boutkan en Heutink vandaag vast ook weer doen. Maar u zei ook dat u dat niet meer zou doen als u bewindspersoon was. U zou met serieus beleid komen. Maar u kunt het niet laten. In alle oprechtheid vraag ik: als er daadwerkelijk vier wegen in Nederland zijn waarop we zo meteen 130 kilometer per uur mogen rijden, welke problemen lossen we daar dan mee op voor mensen?

Voorzitter. Ik verwacht van deze bewindspersonen dat zij met een serieuze agenda komen. Ik doe dat vandaag in ieder geval wel. Eén. Investeer in de betaalbaarheid van het ov: geen tariefstijging bij de NS, een klimaat ticket, geen bezuinigingen in de grote steden, gratis openbaar vervoer voor mensen in armoede. Twee. Investeer in bereikbaarheid voor alle regio's. Zorg dat voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen. De samenleving komt voor te veel mensen op afstand te staan. Drie. Investeer in onderhoud van bestaand spoor. Veel vertragingen zijn gewoon te voorkomen door goed onderhoud. Pak de spoordijken snel aan. Zorg dat de tijdelijke snelheidsbeperking van de hsl eraf gaat. Vier. Investeer in nieuwe lijnen zoals de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Neem onze aangehouden motie bij het commissiedebat Spoor serieus. En bij het Deltacongres gisteren, waar de staatssecretaris en ik beiden waren, boden de regio's al aan om de helft van de MIRT-verkenning te betalen. Zorg voor die andere helft. Het gaat maar om een paar miljoen. Ik hoor graag van het kabinet een concrete reactie op al deze vijf punten.

Voorzitter. Ik ga door naar de luchtvaart.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoor een vlamvend betoog over een aantal punten. In het allereerste begin van de bijdrage van de heer De Hoop geeft hij ook aan dat bereikbaarheid niet alleen ov, maar ook auto is. In Nederland heeft 74% van de huishoudens een auto, die ze graag gebruiken om daarnaartoe te gaan waar ze naartoe willen. Ik hoor geen enkel idee bij u ...

De voorzitter:
"Bij de heer De Hoop".

Mevrouw Veltman (VVD):
Ik hoor geen enkel idee bij de heer De Hoop om daar verbeteringen voor te bereiken. De mensen met auto's hebben ook behoefte aan die bereikbaarheid en die betaalbaarheid. Ik ben dus benieuwd wat daarvoor de plannen zijn bij GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Ik vind dat vervoer voor iedereen betaalbaar moet zijn. Dat is in brede zin. Als mensen in de auto rijden, vind ik dus ook dat dat moet kunnen. Vind ik daarmee dat je accijns of diesel zou moeten subsidiëren via een accijnsverlaging? Nee. Ik vind dat je het minimumloon kunt verhogen. Ik vind dat je er op heel veel manieren voor kunt zorgen dat mensen de rekeningen kunnen betalen, dat de huur betaalbaar is, dat wonen betaalbaar is. Er zijn heel veel concrete maatregelen te nemen om de bestaanszekerheid van mensen te verbeteren, wat de VVD weigert, waar u dat overigens wel doet voor vermogenden, grote bedrijven en ondernemers. Prima. Wat mevrouw Veltman doet, is een accijnsverlaging van 1,2 miljard euro. Daar kun je heel veel bussen en treinen mee laten rijden. Maar dat gaat naar de grootste vermogens, naar de mensen met de sterkste schouders, heeft TNO berekend. Dus nee, de Partij van de Arbeid en GroenLinks zijn niet voor een accijnsverlaging, maar wel hebben wij tal van voorstellen om de bestaanszekerheid van heel veel mensen te vergroten.

Mevrouw Veltman (VVD):
Ik hoor wat de heer De Hoop zegt, maar ik denk toch dat hij zijn huiswerk wat beter moet doen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Dat zei mijn leraar ook altijd.

Mevrouw Veltman (VVD):
Nou, heel goed.

De voorzitter:
En leraren hebben altijd gelijk, hè!

Mevrouw Veltman (VVD):
De leraar heeft dan misschien ook gezegd dat de heer De Hoop wat beter kan luisteren. U geeft aan ...

De voorzitter:
"De heer De Hoop geeft aan ..."

Mevrouw Veltman (VVD):
De heer De Hoop geeft aan dat de accijnsverlaging niet op de plek komt waar zij zou moeten komen. De thuiszorgmedewerker, de agent, de leraar, de timmerman en de tegelzetter zitten allemaal in die auto en gaan ook op weg naar hun werk. Zij hebben allemaal behoefte aan lastenverlichting. De VVD kiest ervoor om dat vooral voor de middeninkomens te doen. Overigens zijn er ook maatregelen om armoede te beperken. Ik zie niet in waarom je accijnsverlaging dan niet zou kunnen steunen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Helder. Er zijn een aantal maatregelen die je heel concreet kunt nemen die ervoor zorgen dat de mensen met een gewone baan er het meeste op vooruitgaan. Iedereen die met sociale zekerheid bezig is, weet dat de meest gerichte maatregel daarin het verhogen van het minimumloon is. Daar heeft de heer Omtzigt de vorige periode ook hele goede woorden over gezegd, alleen worden die nu niet waargemaakt door het kabinet. Maar dat terzijde. Dat zijn concrete maatregelen. Een accijnsverlaging is een hele denivellerende maatregel, omdat de mensen die het vaakst in de auto zitten mensen zijn met meer geld. Dat heeft TNO ook heel nadrukkelijk gezegd in het rapport. Ik zeg dus helemaal niet dat er geen mensen in die auto's zitten die problemen hebben met de rekeningen betalen. Ik zeg alleen dat als je hen wilt helpen, dat op veel betere en concretere manieren kan en dat die 1,2 miljard ontzettend veel geld is waarmee je heel veel hele goede dingen zou kunnen doen in het openbaar vervoer. Als ik die keuze mag maken, dan maak ik die anders dan mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):
Dat klopt. De thuiszorgmedewerker, leerkracht en agent verdienen inderdaad niet het minimumloon, maar die mensen kunnen die verlichting net zo hard gebruiken.

De heer Heutink (PVV):
Als iemand hier vandaag mist staat te creëren, dan is dat meneer De Hoop, zeg ik via u, voorzitter. Hij vertelt namelijk niet het hele verhaal. Hij staat een selectief verhaal te houden dat waarschijnlijk goed zal scoren bij de eigen achterban. Maar het echte verhaal is dat dit kabinet 1,5 miljard euro uitgeeft om de accijnzen lager te houden. Dit kabinet geeft ruim 800 miljoen euro uit aan de basiskwaliteit van het spoor. 150 miljoen euro van de Bikkergelden gaat nog steeds naar het regionaal ov. Het kabinet besteedt 42 miljoen euro om de prijs van treinkaartjes van NS te dempen. Als de heer De Hoop een kerel was geweest, had hij ook verteld over de dingen die het kabinet wel goed doet om de bestaanszekerheid voor alle Nederlanders te kunnen garanderen, zodat iedereen nog gewoon de trein of bus kan pakken wanneer hij dat zelf graag zou willen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij heb ik heel helder uiteengezet dat het openbaar vervoer duurder is geworden sinds de PVV in het kabinet zit. Als dat niet zo is, hoor ik dat graag van de heer Heutink, maar ik zie dat hij al gaat zitten. Kijk, in de vorige periode deed bijvoorbeeld deze minister, toen de heer Heutink nog medewerker van hem was, het voorstel om het btw-tarief op het ov van 9% te verlagen naar 0%. Ik heb het niet gezien. Ik heb wel gezien dat de tickets 6% duurder worden. Ja, er

is nog 150 miljoen van de Bikkergelden, maar hetzelfde kabinet bezuinigt 110 miljoen op de regionale vervoerders. Wat blijft er dan van over, meneer Heutink? We kunnen dus het hele verhaal vertellen. Ik vertel het hele verhaal. Het hele verhaal komt erop neer dat mensen er op het gebied van vervoer op achteruitgaan. Dat weet de heer Heutink, zeg ik via de voorzitter, donders goed.

De heer Heutink (PVV):

Volgens mij heeft de heer De Hoop ook niet zitten opletten bij de les rekenen. Op het moment dat wij hier een amendement of motie aannemen om 300 miljoen uit te geven aan de regionale vervoerders, en daar 110 miljoen euro vanaf gaat vanwege de algehele SPUK-maatregelen die het kabinet voorstelt in de algehele taakstelling, blijft er namelijk nog steeds 190 miljoen over.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Zijn de kaartjes goedkoper geworden?

De heer Heutink (PVV):

Er gaat dus meer geld naar het regionaal ov.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Nee, hoor. Bovendien, meneer Heutink, vraag ik u: wanneer is dat voorstel gedaan en door welk kabinet? Dat was het kabinet-Rutte IV. Het is een voorstel geweest van de ChristenUnie, GroenLinks-Partij van de Arbeid en een aantal andere partijen. U heeft het gesteund. Complimenten, maar u had het ook zelf kunnen doen. U heeft, nu u de grootste partij bent, geen enkel voorstel gedaan om het openbaar vervoer betaalbaarder te maken en om de bereikbaarheid te vergroten. De verschraling is groter geworden. De kaartjes zijn duurder geworden. Meneer Heutink, u heeft valse beloftes gedaan en u bent ze niet nagekomen. Eén ding valt dan misschien mee: u bent allesbehalve de enige PVV'er in de Kamer die dat de afgelopen periodes gedaan heeft.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Op zichzelf beschouwd ook hulde voor de inzet van GroenLinks-Partij van de Arbeid voor het nastreven van betaalbaar openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn we hier bij de begrotingsbehandeling en als we dan grote woorden spreken, moeten we die natuurlijk ook waarmaken. Ik zie een tweetal amendementen van het lid De Hoop waar ik toch ook twee vragen bij heb. De eerste is: welk voorstel doet de heer De Hoop met zijn amendementen op de stukken nrs. 17 en 18? Ik lees namelijk "voor een deel de tariefstijging bij de NS tegengaan", maar ook "de gehele tariefstijging tegengaan". Dat zijn dus twee amendementen, maar wat is het nu?

Mijn tweede vraag gaat vooral over de dekking. Die wordt namelijk heel ergens anders gezocht, namelijk bij het Belastingplan. We hebben toch ook het goede gebruik om te zoeken naar dekking binnen de begroting na vaststelling daarvan bij de Algemene Financiële Beschouwingen? Graag een antwoord van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat zijn twee hele terechte vragen. Ik heb met amendementen twee voorstellen gedaan om de prijsstijging bij de NS tegen te gaan. Dat heb ik met een heel duidelijke reden gedaan. Allereerst vind ik dat die gehele prijsstijging absoluut niet door mag gaan. Maar ik heb ook gehoord wat andere partijen in de afgelopen periode hebben gezegd. Die zeiden: joh, je kunt misschien wel wat meer vragen van de NS. Ik vind van niet, maar ik heb dat volgens mij NSC horen zeggen en met name de VVD en de PVV. Ik heb er dus voor gekozen om ook een amendement in te dienen waarbij het percentage dat de reiziger extra moet betalen eraf wordt gehaald. De enige extra bijdrage die wordt geleverd, komt dan dus vanuit de NS. Dat is dus waarom ik die twee voorstellen heb gedaan. Daarmee wilde ik dus ook tegemoetkomen aan een aantal bewegingen in de Kamer.

Dan het punt van de dekking van de amendementen. Het is heel gebruikelijk dat er dekking gezocht wordt in het Belastingplan als het debat daarover later gevoerd wordt. Wij hebben daar verschillende dekkingen voor. Dat gaat over het terugdraaien van het afschaffen van de belasting op de eigen inkoop van aandelen, de earningsstrippingmaatregel en het terugdraaien van het verlagen van de inkomensbelasting. Maar ik heb ook andere ideeën, zeg ik tegen de heer Van Dijk, via u, voorzitter. We zouden een vliegbelasting kunnen doen. We zouden met 1% of 10% van de accijnsverlaging van 1,2 miljard die mevrouw Veltman heeft gekregen van uw partijen, de hele bezuinigingsmaatregel van de BDU kunnen terugdraaien. Je kunt daarmee een heel groot deel van de kosten van de prijsstijgingen van de NS dekken. Ik ben dus bereid om genoeg dekkingsmogelijkheden met u door te nemen, maar om heel eerlijk te zijn weten de heer Van Dijk en ik beiden dat hij de voorstellen, met wat voor dekking ik ook kom, waarschijnlijk niet zal steunen. Als die mogelijkheid er wel is, ga ik daar vanavond nog met hem naar op zoek.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik heb toch geen echt antwoord gehoord op de vraag welk voorstel de heer De Hoop nou doet. Nogmaals, het amendement op stuk nr. 17 stelt nog eens 42 miljoen ter beschikking. Die begrijp ik volgens mij. Dat is om een extra stijging van 3% teniet te doen. Dan zie ik het amendement op stuk nr. 18. Dat vraagt volgens mij nog meer dan de heer Koolmees bij ons kwam vragen, namelijk 153 miljoen in plaats van 120 miljoen. Dat kan ik echt niet plaatsen. Volgens mij geeft u geld toe.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan moet u de beantwoording van de feitelijke vragen doornemen. Ik heb hier vragen over gesteld. Vanuit het ministerie werd dit bedrag genoemd. Als het met minder geld kan, doe ik het gelijk. Maar dit bedrag werd genoemd in de feitelijke beantwoording van het ministerie. Daarom heb ik dat gekozen.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Mijn laatste vraag is: doet u beide voorstellen en maakt u geen keuze?

De voorzitter:

De heer De Hoop maakt geen keuze.

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

Ja, mijn keuze is de volledige. Maar ik bied twee mogelijkheden. Dat is gebruikelijk. Dat gebeurt wel vaker bij amendementen.

De **voorzitter**:

U continueert.

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

Ik wilde doorgaan naar 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 dat zo veel mogelijk vliegtuigen hier een tussenstop gaan maken. Luchtvaart zorgt voor welvaart en verbinding, maar ook voor enorme maatschappelijke schade. De lusten liggen bij de sector, de lasten bij de omgeving en de toekomstige generaties betalen de rekening. De kunst is om de bereikbaarheid die we nodig hebben voor Nederland te organiseren voor de kleinst mogelijke maatschappelijke prijs. Als je daarvoor kiest, is krimp onvermijdelijk.

Dat zegt niet alleen GroenLinks-Partij van de Arbeid, maar ook steeds meer economen pleiten voor krimp van de luchtvaart. We zagen daarnaast natuurlijk ook het rapport van CE Delft en Natuur & Milieu afgelopen jaar. Maar deze week was er nog in een artikel van het ESB, het platform van economen in Nederland, waarin men heel helder uiteenzet dat vliegen nu te goedkoop is. Hierdoor pakken de kosten en de winst negatief uit voor Nederland. 21 hoogleraren adviseren een gerichte krimp door gerichte vliegbelasting. Dat leidt tot forse afname van de maatschappelijke kosten, zonder verlies van maatschappelijke baten.

Maar los van de economische redenering gaat het vooral om één ding: rechtsbescherming voor omwonenden. Jarenlang zijn zij niet gezien en gehoord. Dan ligt er eindelijk een rechterlijke uitspraak en dan krijgt deze minister het in zijn hoofd om op dat moment een streep te zetten door al die afspraken. Neem hen serieus! Dat betekent niet dat je eerst een besluit neemt en daarna pas met ze spreekt. Dat betekent niet dat u over twee weken een dag voor het debat Luchtvaart even met ze in gesprek gaat, om daarna goede sier te maken daarmee. Juist NSC maar ook de VVD moeten toch zien dat dit niet meer de weg is die we moeten inslaan. Nota bene een VVD-minister heeft deze krimp ingezet. De vicepremier van NSC was nota bene voorzitter van de Maatschappelijke Raad Schiphol. En toen deze minister een streep zette door al die afspraken, ondanks rechterlijke afspraken, heb ik NSC niet gehoord. Er is geen schriftelijke vraag gesteld. U zit en staat erbij en u kijkt ernaar. Ik vind het onbegrijpelijk. U moet dit toch onacceptabel vinden? Ik vind het een klap in het gezicht van de omwonenden. Neem hun rechtsbescherming alstublieft serieus.

Voorzitter. Het tij zal keren, of het nu gaat over luchtvaart, duurzaam vervoer of openbaar vervoer. De vraag is alleen hoelang het duurt en wanneer de rest ook meedoet.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Gabriëls, eveneens van de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Mijn man en ik hebben sinds kort nieuwe kippen. Eergisteren kwam daar dan het eerste eitje. Voor ons is dat een klein geluksmomentje, maar het staat voor heel veel mensen, en ook voor mijzelf, ook echt wel symbool voor iets groters, namelijk het verlies van onbevangenheid en ook de zorgen die er zijn bij veel mensen over voedselveiligheid. Want wat nu als je door het eten van dit soort eitjes een te grote dosis pfas binnenkrijgt en ziek wordt? Wil je jezelf en je kinderen blootstellen aan de kans daarop? Dit soort onzekerheden zou er in Nederland niet moeten zijn. Het is onbegrijpelijk dat we nog steeds toestaan dat er onafbreekbare chemicaliën geloosd worden. De bedrijfslobby zet zich in Europa vooral ervoor in om een pfas-verbod te traineren, in plaats van te streven naar een pfas-vrije toekomst. We hebben een krachtiger signaal nodig, namelijk een lozingsverbod. Dat is de enige echte stimulans om tot pfas-loze innovaties te komen. Inwoners vragen daarom. Inwoners vragen om duidelijkheid en actie en wij moeten pal gaan staan voor de gezondheid. Graag een reactie daarop alstublieft van de staatssecretaris.

In het 139 pagina's tellende regeerprogramma staat niets over pfas of milieu, niets. Eén keer staat er: ondernemers lopen tegen grenzen aan, zoals beperkte milieuruimte. Dus de industrie heeft volgens dit kabinet last van mens en milieu, in plaats van andersom. Kan de staatssecretaris aangeven wat deze zin precies betekent?

Ondertussen maken inwoners rondom industrieclusters zich zorgen over hun gezondheid. Ik noem staalslakken in Eerbeek en Spijk, en Chemours en Tata. Altijd wordt verwezen naar het stelsel van VTH: vergunningverlening, toezicht en handhaving. Ook dat stelsel wordt niet genoemd in het regeerprogramma, terwijl iedereen weet dat het piept en kraakt. Een vraag aan de staatssecretaris daarover: waarom staat er in het regeerprogramma helemaal niets over milieu, VTH en pfas geschreven? Is het niet belangrijk genoeg? U zat bij het opstellen van het regeerprogramma. Er staat niets over in: 139 pagina's

GroenLinks-Partij van de Arbeid wil dat het aantrekkelijk wordt om voor omgevingsdiensten te werken. Daar doe je echt iets voor het milieu en voor de gezondheid van onze inwoners. Versterk de overkoepelende samenwerking tussen omgevingsdiensten en ondersteun ze met geld, kennis en capaciteit, zodat ze ook inwoners beter kunnen helpen. Ik sprak dit weekend een wethouder. Die vertelde dat zijn gemeente graag strengere uitstootnormen wil invoeren, maar vanwege een gebrek aan juridische capaciteit simpelweg wordt weggeprocedeerd door grote bedrijven. Dat is een oneerlijk gevecht. GroenLinks-Partij van de Arbeid doet daarom een voorstel. Vorig jaar werd bij mijn eerste begrotingsbehandeling lenW onze motie over versterking van de omgevingsdiensten breed aangenomen. Maar met die motie is in deze begroting niets gedaan. Daarom komen we nu met een amendement om daadwerkelijk geld vrij te maken voor versterking van de omgevingsdiensten, zoals ook provincies en gemeenten vragen.

Voorzitter. De coalitiepartijen geven aan dat ze milieu en gezondheid belangrijk vinden, maar intussen bezuinigen ze op de organisaties die dat moeten bewaken, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport. GroenLinks-Partij van de Arbeid dient samen met de Partij voor de Dieren een amendement in om deze bezuinigingen terug te

draaien. Onze ambitie voor een gezond leefmilieu is groot. Je kunt niet aan de ene kant omgevingsdiensten vragen om te professionaliseren en tegelijkertijd je eigen rijksinspectie uitkleden.

Dan een ander pijnlijk punt: de bezuiniging op het KNMI, hét instituut dat klimaatscenario's doorrekenen en risico's van extreem weer in kaart brengt. Dat is belangrijk vanwege de hoogwaterbeschermingen in onze laaggelegen Nederlandse delta. Juist ten tijde van klimaatverandering, extremer weer en een stijgende zeespiegel is een sterk instituut zoals het KNMI nodig. Ook voor het terugdraaien van deze bezuiniging hebben we met de Partij voor de Dieren een amendement ingediend.

Voorzitter. Dan de circulaire economie, een ander onderwerp dat vrijwel niet genoemd wordt in het regeerprogramma. Dit kabinet mist een duidelijke visie op de circulaire economie. Innovatieve bedrijven die koplopers zijn in de circulaire economie vallen om, omdat ze niet kunnen concurreren met goedkope grondstoffen van elders. Het kabinet blijkt pas laat in 2025 met een circulaire-economie-wet te komen, met bijbehorende regelgeving. In de tussentijd verliezen we bedrijven die we in de toekomst hard nodig hebben. Is de staatssecretaris bereid om samen met de minister van Klimaat te verkennen of er binnen het Klimaatfonds ruimte is voor een overbruggingsfonds voor deze circulaire koplopers?

Voorzitter. GroenLinks-Partij van de Arbeid is van mening dat de economie en de industriële productie in balans moeten opereren met ecologie en gezondheid. Wij zullen blijven komen met voorstellen en hopen dat de coalitiepartijen die zeggen dat zij milieu en gezondheid belangrijk vinden, ook daadwerkelijk meewerken aan oplossingen. Want gezondheid is niet links of rechts. Niemand wil zich toch druk maken om pfas in eitjes?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Heutink van de fractie van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. "Als je vijf jaar geleden in een grote stad je kinderen afzette in een grote SUV, dan was je de man. Maar als je dit nu doet, dan ben je niet meer de man maar een terrorist." Dit zijn de woorden van de CEO van Citroën, Vincent Cobée, die hij uitsprak in een interview in 2023 dat ging over de opmars van de elektrische auto. Die opmars zal blijven doorgaan, maar wel zonder subsidie, zonder duurbetaalde belastingcenten. Afgelopen jaar zeiden wij bij de begrotingsbehandeling dat het blijven subsidiëren van elektrische voertuigen hetzelfde is als geld afpakken van de armen en dat geven aan de rijken, hetzelfde als geld geven aan mensen die toch wel een elektrische auto kunnen betalen. Dat was oneerlijk en dat is nog steeds oneerlijk. Het is dan ook goed dat het kabinet hier een einde aan maakt, dat er eindelijk gestopt wordt met het subsidiëren van auto's die voor heel veel mensen in ons land niet te betalen zijn.

Voorzitter. Dit zijn verstandige keuzes van het kabinet. Alles wijst erop dat deze twee bewindspersonen de olietanker die het ministerie van IenW heet langs de ijsschots weten te loodsen. Langzaam gaat het de goede kant op en daar zijn we blij mee. Het is een genot om te kunnen lezen dat we eindelijk nieuwe wegen gaan aanleggen. Jarenlang hebben we steevast moeten lezen dat het aantal kilometers nieuw asfalt nul bleef of zelfs daalde. Met andere woorden: wegen werden zelfs gesloopt in plaats van aangelegd. Maar alles is nu anders: er komt meer asfalt bij. Dat is goed nieuws voor de automobilist en dat is ook goed nieuws voor de Nederlander. Meneer Bamenga vindt dat denk ik geen goed nieuws.

De voorzitter:

Het woord is aan hem.

De heer Bamenga (D66):

Ik was eigenlijk wel benieuwd hoe de heer Heutink van de PVV, gezien zijn inleiding, denkt over het stimuleren van elektrisch vervoer voor mensen met een kleinere portemonnee.

De heer Heutink (PVV):

We steunen het kabinetsbeleid om alle subsidies voor elektrisch vervoer af te schaffen.

Voorzitter. We hebben nog meer goed nieuws voor de automobilist. Zo zorgt het nieuwe kabinet ervoor dat autorijden ook het komende jaar betaalbaar blijft. Ook het komende jaar wordt namelijk de accijns op brandstof lager gehouden. Dat is pure winst aan de pomp. En dat is niet het enige goede nieuws. Nee, want gisteren informeerde de minister ons dat hij reeds op vier stukken snelweg die verschrikkelijke snelheidsverlaging kan terugdraaien. 130 kilometer per uur komt er weer aan. Dat kan ons niet snel genoeg gaan. De PVV bepleit al jaren om de maximumsnelheid weer omhoog te gooien. We vragen het kabinet dus om te leveren. We moeten niet afwachten, maar we moeten het regelen. Daarom vragen wij aan de minister of hij kan toezeggen dat hij alles op alles zet om nog dit jaar de maximumsnelheid op de eerste weg te verhogen. Nederlanders hebben lang genoeg als een slak de snelweg getrotseerd.

Voorzitter. Autorijden is vrijheid, het gevoel dat je kunt gaan en staan wanneer je maar wil. Die vrijheid moeten we koesteren, al staat deze vrijheid wel onder druk. Het wordt namelijk steeds drukker op de weg. Er komen nog steeds heel veel mensen bij in Nederland.

Ook de betaalbaarheid staat onder druk. Ja, we zijn blij dat het kabinet heel veel doet om die betaalbaarheid te kunnen blijven garanderen, maar dan moet minister Madlener wel scherp blijven. Zo was het deze minister die bij een interview met BNR het proefballonnetje de wereld in hielp door te zeggen dat nieuwe wegen prima betaald kunnen worden door private investeerders. Deze investeerders zouden dan de gemaakte kosten terugverdienen door middel van tol. Dus als ik het goed samenvat, stelt deze minister voor om wegenbelasting te innen, om provinciale opcenten te laten innen en om brandstofaccijns te innen. En als dat nog niet genoeg is, dan moet de automobilist ook nog eens meer tol gaan betalen. Dat is echt een heel erg slecht idee, zeggen

wij in de richting van de minister. U kunt ook gewoon binnen uw eigen begroting keuzes maken. Desnoods gaat de minister op zijn knieën bij de minister van Financiën. U moet afblijven van de portemonnee van de automobilisten. Die zijn al lang genoeg uitgemolken. U bent de minister die dat zou moeten stoppen. U bent niet de minister die moet doorgaan met het uitmelken van de automobilist.

Voorzitter. Toch is er één ding dat dit kabinet wel mag uitmelken, namelijk de regels voor de invoering van zero-emissiezones. Niet voor niets hebben wij in het hoofdlijnenakkoord opgeschreven dat we willen bezien hoe het kan worden uitgesteld. Als dat niet lukt, vragen we om met harmonisatie van regels te komen. We weten dat er gemeenten zijn die doodleuk aan het einde van dit jaar een verkeersbesluit nemen om tot invoering van zo'n verschrikkelijke milieuzone over te gaan, een zone die als een molensteen om de nek van bijvoorbeeld marktkooplui hangt, een zone die de doodsteek betekent voor hardwerkende mkb'ers. Want wat zegt het kabinet tegen al die loodgieters? Wat zegt het kabinet tegen al die schilders? Wat zegt het kabinet tegen de kaasboer en de kermisbranche? U kunt hen toch niet in de steek laten? We vragen het kabinet om haast te maken. Wat ons betreft gaan die zero-emissiezones er niet komen. Er moeten juist uitzonderingen komen voor al die ondernemers. We vragen ons daarom af of een convenant wel genoeg is. Is een wet niet passender om een duidelijk kader mee te geven aan gemeenten over wat ze wel en, nog liever, niet kunnen doen? Reken af met die milieuzones. Bescherm het midden- en kleinbedrijf en maak haast, zeggen we tegen het kabinet.

Voorzitter. Dan wil ik door naar het filespook. Vorige week stond er door een beetje regen maar liefst 1.000 kilometer file in Nederland. Het is echt ongekend. Hoe mooi zou het zijn als het kabinet eindelijk weet af te rekenen met al die files? Dat kan ook, namelijk door creatieve oplossingen te bedenken, door te kijken naar de lengte van in- en uitvoegstroken, door domweg te zorgen dat personeel van Rijkswaterstaat op de juiste plekken staat om de oplostijd van files in te korten. Dáár heeft autorijdend Nederland wat aan. Dit kabinet komt ergens aan het einde van het jaar met een actieagenda auto, maar waarom neemt het kabinet daar niet de fileaanpak in mee? Dat moet toch ook een goed moment zijn om nieuw beleid uit te zetten en met concrete maatregelen te komen om die files aan te pakken? Graag horen we van de minister of hij dit een goed of slecht idee vindt.

Voorzitter. Als we het wel hebben over slechte ideeën, komen we vanzelf terecht bij de Nederlandse Spoorwegen. Want jeetje, wát een drama is het daar, zeg. Ongelofelijk! Half Twente is de afgelopen maand zo'n beetje onbereikbaar geweest met de trein. En als de treinen al rijden, zijn ze vol, vies, onveilig of onbetaalbaar. Gesprekken met de NS om de stijgende tarieven van treinkaartjes enigszins te dempen lijken eerder op een debat hier in de Tweede Kamer dan op een constructief gesprek tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Er zou geen geld zijn, bleef NS volhouden. En wat doet de staatssecretaris? Die schrijft dat doodleuk op naar de Kamer. Maar de vraag is of dat wel echt zo is. Want niet alleen was er binnen no time 42 miljoen euro bij NS gevonden om de tarieven te compenseren, maar twee weken geleden verscheen er ook nog een berichtje op het X-account van NS over het volgende. Ze vertelden aan het land een mevrouw in dienst te hebben die ecooloog is. Geen machinist, geen beveiliging, geen conducteur, nee, een

ecooloog. Deze mevrouw heeft een ecocheck ontwikkeld om natuur op en rond stations in kaart te brengen. Even doorklikken leert ons dat NS zichzelf het doel heeft gesteld om jaarlijks 2.500 tot 5.000 vierkante meter grond op en rond stations biodiverser en groener te maken. Ik citeer: "Dat doen NS en ProRail bijvoorbeeld door verschillende inheemse bloemenmengsels, natuurdaken en bloeiende beplanting in bakken en borders op de perrons en in de omgeving van stations te planten. Dit trekt insecten en vogels aan en stimuleert de biodiversiteit." Wat is er met het doel gebeurd om gewoon mensen op tijd te vervoeren? Voor dit soort doelen moeten de reizigers dus meer betalen en dat is echt onacceptabel, zeg ik tegen het kabinet via u, voorzitter. Zolang NS nog dit soort fratsen uithaalt, weigeren wij te geloven dat er geen geld is.

Ik wacht even op meneer Van Kent, voorzitter.

De heer Van Kent (SP):

Het is natuurlijk prachtig als er mooie bloemen zijn en groen is rond stations. Ik snap niet waarom u daar zo opgewonden over doet. Die persoon die bij de NS in dienst is, wat je er ook van vindt, gaat niet het verschil maken voor de prijsstijging van 6% die eraan zit te komen. Wat gaat de PVV daaraan doen?

De heer Heutink (PVV):

Ik ben eigenlijk heel erg blij dat ik meneer Van Kent hier een keer zie bij een infrastructuurdebat. Hij zit hier een hoop poeha te maken en vragen te stellen, maar het lijkt er bijna op alsof het hem niet interesseert, want hij was niet bij het commissiedebat Spoor en hij was niet bij het debat Strategische keuzes bereikbaarheid. Daar hebben we allemaal dit soort dingen besproken. Hij loopt hier een boel heisa te maken, maar ik vraag me oprecht af of het hem zelf wel interesseert.

De heer Van Kent (SP):

Dit is een zwaktebod. In plaats van gewoon een antwoord te geven op deze vraag, spreekt iemand met een partij die hier meer dan een vak aan Kamerleden heeft, een fractie aan met vijf Kamerleden. Ik kan ook voor mijn collega's spreken, die hard werken. U kunt mij aanspreken op het feit dat ik niet bij alle commissiedebatten aanwezig was, terwijl de PVV, met al die zetels, niet eens in staat was om één iemand te sturen naar een groot plenair debat over het minimumloon, omdat iedereen denk ik te druk was met Netflix kijken, rode wijn drinken ... Ik weet niet wat jullie allemaal doen, maar jullie waren er allemaal niet. Dus nu graag een antwoord op mijn vraag: wat gaat de PVV doen aan die kostenstijging van 6% bij de NS?

De heer Heutink (PVV):

De PVV voert debatten over infrastructuur. Dat is wat ik hier vandaag aan het doen ben, wat ik met heel veel liefde doe en ook heel die tijd gedaan heb. Ik vind het heel erg jammer dat meneer Van Kent daar niet bij was, omdat blijkbaar zijn prioriteiten niet op orde waren. Maar om dan toch maar even netjes antwoord te geven in de richting van de heer Van Kent van de SP: de PVV heeft altijd gezegd dat NS dat bedrag mag ophoesten. Ik heb net een heel mooi voorbeeld gegeven van de reden waarom NS dit prima kan ophoesten. Ze voeren namelijk taken uit die helemaal niets te maken

hebben met het uitvoeren van de primaire kerntaak en dat is het vervoeren van mensen. Ze doen heel veel dingen die ze niet moeten doen. Wij zeggen tegen NS: stop daarmee! Dan blijft er geld over in de zak die we in alle zakken van alle mensen kunnen stoppen die een treinkaartje willen kopen.

De heer **Van Kent** (SP):

Die PVV'ers doen ook heel veel dingen ... Die zouden hier ook gewoon aan het werk moeten zijn en zouden ook de moeite moeten nemen om een vraag te beantwoorden.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ben hier! U heeft toch een antwoord?

De heer **Van Kent** (SP):

Neem dan de pensioenen. Uw collega Léon de Jong heeft hier jarenlang bij talloze pensioendebatten en verkiezingsdebatten aandacht gevraagd voor de pensioenen. Hij was er niet! Het eerste plenaire debat over de aanvullende pensioenen: de PVV was afwezig. Dus ik wil graag nogmaals een antwoord op mijn vraag; doe uw werk. Hoe gaat de PVV ervoor zorgen dat die 6% kostenstijging bij de NS niet doorgaat? Want als u de files wilt bestrijden, dan moet u ervoor zorgen dat het openbaar vervoer niet onbetaalbaar wordt, maar betaalbaar wordt. Dat is de beste filebestrijding. Doe uw werk.

De heer **Heutink** (PVV):

Als meneer Van Kent van mij vraagt om mijn werk te doen, dan moet de heer Van Kent luisteren, want ik heb het hem net gezegd en ik ga het niet opnieuw herhalen.

De heer **Van Kent** (SP):

Dan gaat het dus niet geregeld worden. Dan staat de PVV hier dus toe dat het openbaar vervoer, dat in Nederland al het duurste van heel Europa is, nog duurder gaat worden, waardoor mensen nog minder gebruik kunnen maken van de trein, waardoor de files nog langer worden. Dus nogmaals, er liggen verschillende voorstellen in de vorm van amendementen. Mijn partij heeft er ook eentje ingediend. De vraag aan de PVV is: gaat u dat steunen? Gaat u ervoor zorgen dat die files niet nog langer worden? Of gaat u ervoor zorgen dat mensen voor mantelzorg, voor familiebezoek of voor hun werk niet meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer? Want dat is het gevolg als dit het antwoord van u in dit debat blijft.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ben volgens mij net heel erg duidelijk geweest. Ik weet niet of meneer Van Kent het niet wil horen of niet gehoord heeft omdat hij drukker bezig was met een debat van een collega, maar ik heb net echt heel erg duidelijk aangegeven dat wij vinden dat NS dit prima zelf kan ophoesten omdat ze heel veel dingen doen die ze niet horen te doen. Laat ze die taken afstoten. Dat levert geld op, zeg ik ...

De heer **Van Kent** (SP):

Maar dan kom je niet met een bloemetje ...

De **voorzitter**:

Ho, wacht, wacht, wacht.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer Van Kent wil een antwoord horen, maar als hij erdoorheen gaat praten, dan hoort hij het nog niet.

De **voorzitter**:

U continueert.

De heer **Heutink** (PVV):

We gaan een motie indienen in de tweede termijn, zeg ik in de richting van de heer Van Kent, om bij de gesprekken die gaan over een structurele oplossing, met NS te gaan kijken welke taken NS uitvoert die eigenlijk niet bijdragen aan de primaire kerntaak. Dat is namelijk het vervoeren van mensen. Dat gaat geld opleveren. Ik heb net een prachtig voorbeeld genoemd van iets waarvan NS absoluut kan zeggen: nou, weet u, daar stoppen we mee; we gaan gewoon mensen vervoeren. Dat is een hele logische redering om kosten te besparen en dat zou iedereen ook moeten weten.

De heer **Van Kent** (SP):

Tot slot. De PVV leeft echt in een totaal andere wereld. Als de PVV werkelijk denkt dat stoppen met een paar bloemetjes rond het station voldoende is om die prijsstijging tegen te houden, dan gaat het dus echt mis. Dan krijgen we dus langere files, meer vervoersarmoede en meer mensen die zich niet kunnen verplaatsen, omdat die trein dankzij de PVV nog duurder is geworden.

De heer **Heutink** (PVV):

Als ik daarop mag reageren: NS biedt een fietsenmaker aan bij fietsenstallingen. NS exploiteert diverse restaurantopties. Er is een aantal innovatieprojecten. NS geeft sponsoring aan derden. NS beheert cultureel erfgoed. Er is zelfs een wekelijkse video-update met vier wisselende presentatoren en een team van minimaal zeven personen voor montage, camera en eindredactie. NS maakt een Tinderapp voor in de trein. Dan is er ook nog eens de EcoCheck. Dit zijn zomaar even wat willekeurige voorbeelden waarmee NS vandaag kan stoppen.

De heer **Van Kent** (SP):

Maar met die restaurants verdient NS nou juist geld. De NS heeft prachtige oude stations, zoals Den Haag Hollands Spoor. Wil de PVV dan voorstellen dat die niet meer onderhouden moeten worden? Kortom, u leeft in een werkelijkheid die niks met de realiteit te maken heeft. Ik stel nogmaals de volgende vraag. U komt blijkbaar met een motie dat hiernaar gekeken moet worden. Stel dat het antwoord van de minister is: er is veel meer geld nodig om die prijsstijging tegen te gaan. Wat gaat de PVV dan doen? Want er is veel meer geld nodig dan dit lijstje dat u net opsomt. Als u wilt dat NS bijvoorbeeld met die restaurants stopt of met de horeca die NS aanbiedt bij de stations, dan is dat een achterlijk voorstel, want daar verdient NS juist op.

De heer **Heutink** (PVV):
Ik heb geen vraag gehoord, voorzitter.

De heer **EI Abassi** (DENK):
Ik wil eerst beginnen met een punt van orde. Ik vind het storend, vreemd en walgelijk dat de heer Heutink hier een beetje in spierballentaal loopt te verkondigen: óóh, je was niet bij het NS-debat. Ik was wel bij al die debatten. De SP was er inderdaad niet, omdat ze bij andere belangrijke debatten was. De heer Heutink weet donders goed dat het niet de SP maar de PVV is, die keer op keer in de krant komt omdat ze hier lekker in het gebouw loopt te lanterfant, lekker niks loopt te doen, niet bij debatten aanwezig is en het minst aanwezig is van alle partijen. Dat weet de heer Heutink donders goed. Dat is één.

Het tweede is — dan kom ik op de inhoud als de voorzitter mij dat zou willen toestaan — dat de heer Heutink wel bij al die debatten was.

De heer **Heutink** (PVV):
Zeker.

De heer **EI Abassi** (DENK):
Dat vind ik nog frappanter. De laatste keer dat wij een tweeminutendebat hadden, was de heer Heutink namelijk nog voor mij aan de beurt, terwijl de heer Heutink niet eens een tweeminutendebat wilde en dus ook geen motie wilde indienen of wat dan ook wilde doen om verandering te brengen. Dat vind ik heel frappant. Ik hoor graag van de heer Heutink waarom hij, als hij iets wil veranderen bij NS, dat toen niet heeft gedaan.

Mijn tweede vraag is de volgende. Ik heb toen namelijk wel moties ingediend om ervoor te zorgen dat die NS-kaarten betaalbaar worden. De heer Heutink heeft tegen die moties gestemd. Eén. Ik ben dus benieuwd waarom de heer Heutink er helemaal niks aan doet om die kaartjes betaalbaar te maken. Twee. Als een andere partij met iets komt, waarom stemt de heer Heutink dan gewoon tegen? Dat zou ik via de voorzitter willen zeggen.

De heer **Heutink** (PVV):
Als meneer EI Abassi goed had opgelet, had hij geweten dat wij voor de motie van zijn hand gestemd hebben om het salaris van de president-directeur van de NS te verlagen tot de balkenendenorm. Dat hebben we overigens met overtuiging gedaan. Dus zeker hebben we een deel van de moties van DENK gesteund, maar niet alle. Ja, je kunt soms niet alles krijgen, zeg ik in de richting van meneer EI Abassi. Dat is heel jammer, maar we maken onze eigen afweging.

Waarom hebben wij geen moties ingediend bij een tweeminutendebat? Allereerst gaat het u niks aan waarom wij dat niet doen. Dat is één. Twee. Ik zal u het vertellen. Dat was omdat we hier nu een begrotingsdebat hebben en we hier moties gaan indienen. Dat is de enige reden. Ik heb overigens bij het commissiedebat ook aangegeven dat we een tweeminutendebat niet nodig vonden, omdat we nu een begrotingsdebat hebben en we hier prima moties kunnen indienen. Waarom zouden we dat in een extra debat doen? De Kameragenda zit over- en over- en overvol. Laten we

elkaar niet meer aan het werk houden dan daadwerkelijk nodig is.

De heer **EI Abassi** (DENK):
Volgens mij was de heer Heutink gewoon bij het tweeminutendebat aanwezig. Het had niet veel tijd gekost om dan die moties in te dienen. Als de heer Heutink het belangrijk vindt dat we hier niet aan tijdsverspilling doen, had hij die moties prima juist toen kunnen indienen en voor verandering kunnen zorgen. De heer Heutink heeft het gehad over de motie waar hij voor heeft gestemd, namelijk de motie om de salarissen voor de raad van bestuur te korten naar de balkenendenorm. Ik heb het niet over het korten of beperken van de salarissen, maar over het beperken van de prijzen van de NS-kaarten. Daar heb ik twee andere moties voor ingediend. Een van die moties verzocht om uit te zoeken waarom de kaarten in het buitenland veel goedkoper zijn. De staatssecretaris heeft daar volgens mij gewoon een prima antwoord op gegeven: dat heeft te maken met het feit dat daar vanuit de overheid meer in wordt geïnvesteerd. Dat soort dingen negeert de heer Heutink helemaal. Hoe moet ik anders begrijpen dat de heer Heutink niet voor zo'n motie stemt en niet eens onderzoek wil doen naar hoe kaarten goedkoper kunnen worden?

De heer **Heutink** (PVV):
Misschien is het een heel erg goed idee dat we even de gesprekken afwachten die de staatssecretaris met de NS gaat voeren om tot een structurele oplossing voor de hoogte van de tarieven van de kaartjes te komen. Daar moet meneer EI Abassi niet in één keer rechtstreeks met een motie tussendoor gaan fietsen. Meneer EI Abassi doet net alsof we een boom op onze rug hebben groeien en alsof we zomaar zoveel honderden miljoenen op tafel kunnen gooien. Zo werkt het niet, zeg ik in de richting van DENK.

De heer **EI Abassi** (DENK):
Daar komen weer de argumenten van dekking, die we nooit van de PVV gewend zijn. Tegelijkertijd doet de heer Heutink alsof het uit het niets komt. Als de SP dat had gezegd, had ik het nog best begrepen. De heer Heutink was bij al die debatten aanwezig. De heer Heutink kon op mijn verhaal ingaan. De heer Heutink kon vragen stellen. De heer Heutink kon ook vragen stellen aan de staatssecretaris en ook aan de minister. Dat heeft hij niet gedaan. Het enige wat ik hier constateer, is dat de heer Heutink keihard aan het roepen is, maar dat er geen dekking is als het aankomt op daden. Dan heeft hij het over afspraken in coalitieverband. Vanaf de zijkant kan de heer Heutink heel hard schreeuwen, maar in de werkelijkheid doet hij helemaal niks.

De heer **Heutink** (PVV):
Ik heb met alle liefde de moties van meneer EI Abassi in ontvangst genomen en heb zelfs nog voor een motie gestemd. Ik zou dus tegen meneer EI Abassi willen zeggen: tel uw zegeningen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
In het hoofdlijnenakkoord hebben de onderhandelende partijen afgesproken om volgens mij 638 miljoen per jaar structureel te korten op specifieke uitkeringen, zoals dat zo technisch heet, die naar gemeenten en provincies gaan. De

argumentatie daarbij is: we stoppen daarmee, want dat leidt tot minder administratieve lasten; dan kunnen we er 10% vanaf halen en onder de streep merken de mensen er niks van. Het bekende voorbeeld daarbij was Ameland, dat €187 uit specifieke uitkeringen zou krijgen en daar misschien twee dagen werk voor zou moeten verzetten; tel uit je winst. Maar deze specifieke uitkeringen omvatten ook de brede doeluitkering, de BDU. Dat is ook weer een technische term, maar dat gaat om harde knaken voor de metropoolregio's, voor de grotere steden, maar ook voor dorpen daaromheen. Daarmee houden ze het ov draaiend; daarmee rijden trams en bussen. Daarmee worden busreizigers vervoerd die sowieso per uur of in hun dorp al niet op heel veel bussen kunnen rekenen. De 110 miljoen die daarop wordt bezuinigd, is op geen enkele manier terug te halen, met welke vermindering van administratieve rompslomp dan ook. Is de heer Heutink het met me eens dat dit een onderhandelingsfoutje is geweest, dat dit over het hoofd is gezien tijdens de onderhandelingen en dat we dit recht moeten zetten?

De heer Heutink (PVV):

Het is een algemene korting op de SPUK-gelden geweest. Daar valt inderdaad ook de brede doeluitkering onder, maar ik kan meneer Grinwis ook geruststellen, want we doen als coalitie heel veel voor de mensen in het openbaar vervoer, ook voor het regionale ov. Ik weet dat ook het kabinet dat doet. Zo blijft een heel groot deel van de Bikkergeldten, zoals ik ze maar even noem, nog steeds gewoon staan. Dat amendement wordt gewoon uitgevoerd; alleen gaat daar met de algemene SPUK-korting iets vanaf. Dit moet de administratieve last voor gemeenten en provincies overigens een stuk eenvoudiger maken; daar heeft de heer Grinwis dus gelijk in. Het bureau Arcadis geeft overigens in een groot interview aan dat er geen kaalslag wordt verwacht en dat het essentieel is dat het kwaliteitsniveau, anders dan de kwantiteit, op peil blijft, omdat dat juist is waar de reizigers behoefte aan hebben: gewoon treinen die op tijd komen, schone treinen en veilige treinen in plaats van de frequentie waarmee treinen op en neer gaan. Het kabinet draagt natuurlijk ook nog zorg voor een demping van de treintickets van 12% naar 6%, waar heel Nederland wat aan heeft. Het kabinet heeft daarnaast een tekort van ruim 864 miljoen, zo zeg ik uit mijn hoofd, weten te dekken om de basiskwaliteit van het spoor te kunnen financieren. Dat zijn hele forse uitgaven waar heel Nederland wat aan heeft. Ik zie zelfs de heer De Hoop knikken, dus dat is al positief. We moeten keuzes maken, zeg ik in de richting van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik vind het vrij schaamteloos dat de heer Heutink zich als lid van de grootste fractie verschuilt achter een motie van een jaar geleden van mevrouw Bikker, van een fractie die vrij gering is in omvang. Dat geld is al overgemaakt naar alle decentrale overheden, naar de vervoersmaatschappijen. Daarmee zijn buslijnen in leven gehouden na jaren van kaalslag op het ov. Ook zijn de ticketprijzen in de bus en de tram bevroren. Vervolgens verkoopt de heer Heutink knollen voor citroenen door het over treinen, sporen en NS te hebben, terwijl het hier gaat over het decentrale vervoer, het regionale vervoer. Het gaat hier vooral over busverbindingen. Wat gaat er gebeuren met die bezuiniging van 110 miljoen die u, die uw kabinet, die deze partijen en deze bewindspersonen gaan opleggen aan Rotterdam en Den

Haag en ook aan gemeenten als Midden-Delfland, met dorpen als Maastrand en Schipluiden? En dat terwijl er goed gezorgd zou worden voor het platteland en er meer bussen tussen dorpen zouden gaan rijden! De prijzen daar gaan volgend jaar met ongeveer 12% extra omhoog. Door die bezuiniging van 20 miljoen gaan er in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag minder bussen rijden. Waar rijden die bussen vooral? Die rijden vooral in de buitenwijken en in de dorpen van ons platteland. Dat laat de heer Heutink zomaar gebeuren, terwijl de PVV eigenlijk moet toegeven dat ze bij de onderhandelingen even niet goed heeft opgelet. Want uit het bedrag en uit de toelichting op het hoofdlijnenakkoord is niet te halen dat deze bezuiniging op de specifieke uitkeringen ook het regionale ov zou gaan raken. Want inderdaad, de heer Heutink heeft gelijk dat het een korting is op de BDU, terwijl in het hoofdlijnenakkoord was afgesproken dat de specifieke uitkeringen zouden worden afgeschaft. Maar bij de BDU kan dat helemaal niet. Dus, kom, laten we samen optrekken en voorkomen dat er in 2026 zo'n harde kaalslag gaat plaatsvinden in het busvervoer, vooral in deze regio. Een heel groot deel van de 300 miljoen aan Bikkergeldten gaat daarmee namelijk weer verloren in deze regio. Kunnen wij samen optrekken, meneer Heutink? Kunt u uit uw schuttersputje kruipen en dit alsjeblieft oplossen voor de reiziger in ons land?

De heer Heutink (PVV):

Meneer Grinwis moet er wel bij vertellen dat de BDU onderdeel is van de SPUK. Dat is gewoon de realiteit. Het zijn dus geen twee losse argumenten. Het kabinet heeft niet in één keer gezegd dat het bewust de BDU gaat schrappen. Er is gewoon een algehele korting van 10% op de SPUK-gelden. En ja, daar valt de BDU onder. Meneer Grinwis stelde mij net allerlei vragen. Die zijn terecht, zeg ik in zijn richting, maar hij moet die niet aan mij stellen. Meneer Grinwis moet deze vragen aan het kabinet stellen. Waarom verwijst ik naar het kabinet? De reden daarvoor is heel simpel. Het kabinet heeft al aangegeven de effecten van de korting op de BDU en de SPUK-gelden te gaan evalueren. Ik denk het heel erg goed is als de heer Grinwis aan het kabinet gaat vragen hoelang dat gaat duren. Misschien kan ik dat nu voor hem doen. Hoelang gaat dat duren, vraag ik aan het kabinet. Dat is de juiste route. We kunnen er nu wel allemaal dingen tussendoor gaan fietsen, maar nogmaals, we hebben geen boom op onze rug, zeg ik tegen de heer Grinwis. We hebben politieke keuzes gemaakt. Die verdedigen we hier. Dat is onze rol. Zo nemen wij verantwoordelijkheid. Maar richting de heer Grinwis zeg ik dat hij bij het kabinet moet zijn als het gaat om de evaluatie van de korting op de specifieke uitkeringen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dit wordt mijn laatste interruptie in dit rondje. Natuurlijk zal ik het kabinet het vuur na aan de schenen leggen, want ik vind dit echt een niet-acceptabele bezuiniging. Maar ik kan de heer Heutink als lid van de grootste fractie van dit huis, als lid van een over het hoofdlijnenakkoord onderhandelende fractie een paar maanden geleden, wel degelijk aanspreken op de keus die is gemaakt. Er had ook voor gekozen kunnen worden om bijvoorbeeld de vloot aan dienstauto's te verminderen, om een deel een van de 2,5 miljard die voor infrastructuur is vrijgemaakt te besteden aan het voorkomen dat er bussen wegvallen in gebieden waar heel veel huizen gebouwd moeten worden, bijvoorbeeld in deze streek, en om het ticket van iemand die een

ticket naar Thailand kan betalen ietsje duurder te maken. Er zijn honderdduizend alternatieve dekkingsmogelijkheden, maar de heer Heutink verschuilt zich achter een hoofdlijnenakkoord en een budgettaire tabel en zegt: ja, ja, ja, er moesten keuzes worden gemaakt. Er zijn heel goed andere keuzes mogelijk. Mijn conclusie is voorlopig dat de heer Heutink en zijn PVV de bus- en ov-reiziger laat zakken in de modder. Ik hoop en ik hoop dat we het nog eens kunnen worden en een alternatieve oplossing kunnen vinden, want deze bezuiniging moeten we niet laten gebeuren.

De heer Heutink (PVV):

Het enige wat de heer Heutink doet, is de afspraken uit het hoofdlijnenakkoord hier vol enthousiasme en motivatie verdedigen. Meneer Grinwis kan mij natuurlijk alles vragen wat hij wil. Sterker nog, ik heb liever dat hij dat doet dan zo'n saai debat. Maar meneer Grinwis kan van mij verwachten dat ik hier altijd de afspraken die wij maken als PVV vol overgave zal verdedigen. Ik denk dat als de heer Grinwis in mijn schoenen had gestaan, hij exact hetzelfde had gedaan.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zag gister of eergister de spreektijden en toen zag ik dat de heer Heutink 30 minuten had. Vanochtend zag ik opeens dat de helft ervanaf was en dat de heer Boutkan ook mocht spreken. Ik snap nu wat er gebeurd is. De heer Heutink moet toch dit verhaal hebben voorgelezen aan zijn medewerker en gedacht hebben: dit is wel een heel slecht verhaal, het is maar beter dat Willem ook nog de helft doet. Wat we hier doen met elkaar ... Echt waar, meneer Heutink, u kunt toch wel beter! De prijstickets van de NS betalen met het salaris van een milieumedewerker of het salaris van de heer Koolmees? U verwijt mij dat ik niet kan rekenen, maar daar gaat geen trein, geen bus meer van rijden.

Meneer Heutink is een vent als hij hier zegt: dit zijn de afspraken in het regeerakkoord, ik verdedig ze. Maar dan is dat het ook. Doe dan niet alsof u zelf nog op enige manier een bijdrage levert om de betaalbaarheid en de bereikbaarheid overeind te houden. Ik vraag aan de heer Heutink om gewoon een eerlijk antwoord te geven. Is dit wat de PVV accepteert of gaat u een serieus voorstel doen om de tariefstijging bij de NS te dempen of misschien wel te voorkomen, en om een streep te zetten door de bezuiniging op de BDU-gelden, waar de heer Grinwis terecht boos over is? Of legt u zich er gewoon bij neer? Dus geen mist, geen leuke retoriek meer, maar gewoon een eerlijk antwoord.

De heer Heutink (PVV):

Geen leuke retoriek, op het moment dat de heer De Hoop begint over de spreektijden en hoe wij die hebben ingedeeld? Dat is toch ook slappe retoriek, zeg ik in de richting van meneer De Hoop. De enige die hier mist aan het creëren is, dat bent u, zeg ik in de richting van hem, via u, voorzitter.

Maar ik zal heel duidelijk zijn, en dan herhaal ik wat ik net al heb gezegd. Het kabinet heeft in de begroting 42 miljoen euro overgemaakt om de prijskaartjes enigszins te dempen. Wat de PVV betreft gaat de reiziger de additionele 6% niet betalen en doet NS nog een duit in het zakje. Dat kan ook. Ik heb al eerder aangegeven, bij het commissiedebat Spoor, dat er bij de NS binnen no time, zomaar binnen een week, ook 42 miljoen euro op de plank lag, na wat druk op de ketel. Dat gaat veel te makkelijk, zeg ik in de richting van

meneer De Hoop. Als dat zo makkelijk gaat, dan verwachten wij, op het moment dat het kabinet in gesprek gaat met NS over een structurele oplossing voor die tarieven, dat de NS dan weer over de brug komt, met dezelfde knaken. Volgens mij bent u dan blij, zijn de reizigers blij en zijn wij blij. Volgens mij hebben we dan het doel bereikt, zeg ik in de richting van meneer De Hoop, via u, voorzitter.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik concludeer dat de heer Heutink tot niets meer in staat is dan de NS werkelijk overal de schuld van geven. Hij geeft letterlijk medewerkers de schuld ervan dat reizigers meer moeten betalen. Het is toch van een niveau, met alle respect ... U weet toch donders goed dat je de kosten van die treinkaartjes daarmee niet nog verder kunt dempen. U weet dat donders goed, en toch wekt u die suggestie, puur om een boeman aan te wijzen, om te verbloemen dat u niet levert. Weer een valse belofte van de PVV. Man, u lijkt wel een VVD'er. Ik vind het echt ongelooflijk wat er de afgelopen periode met de PVV gebeurd is op lenW. Meneer Heutink, complimenten dat u wel deelneemt aan deze debatten. Maar wederom een PVV'er die valse beloftes heeft gedaan en die geen enkele stap vooruitzet om de bestaanszekerheid van mensen te vergroten.

De heer Heutink (PVV):

Meneer De Hoop kan concluderen totdat hij een ons weegt, maar ik heb gezegd wat ik heb gezegd en daar blijf ik bij.

Voorzitter. Ik ga verder met mijn tekst. We vragen het kabinet — dat heb ik net ook al gedaan — om in de gesprekken over financiën met NS te benadrukken dat NS zich moet beperken tot de kerntaak. Die kerntaak is het vervoeren van mensen. De reiziger hoeft dan niet alsnog die 6% bij te passen. Dan kan de stijging gewoon van tafel en dan zijn we eindelijk af van een NS-directeur die, als het een beetje tegenzit, zijn hand ophoudt bij deze Kamer. In de richting van de grootste vervoerder zeggen we: stel uw prioriteiten!

Voorzitter. Bij de staatssecretaris lijken veel prioriteiten echter wel op orde. Het is goed dat hij heeft aangegeven dat hij veiligheid in en rondom de trein tot zijn grootste speerpunt maakt. Dat is ook hard nodig. We vragen via u, voorzitter, aan de staatssecretaris: "Heeft de NS inmiddels die bodycam ingevoerd? Hoelang moet dit nog duren? Hoe staat het met de invoering van de ID-check?" We laten hier elke week kostbare tijd verloren gaan. Elke week dat die maatregelen langer op zich laten wachten, laten we hier kostbare tijd verloren gaan. We kunnen nog zo veel meer doen om het in de trein veel en veel veiliger te maken.

Voorzitter. Laten we hopen dat we hier volgend jaar opnieuw met elkaar staan en dat we dan tegen elkaar kunnen zeggen dat het in de trein echt veiliger is geworden. Ik hoop dat de staatssecretaris dat met ons eens is. Het is ook goed dat dit kabinet de noodzakelijke middelen heeft gevonden om te kunnen blijven investeren in de instandhouding van ons spoor. Een groot deel van ons spoor is aan vervanging toe en dat brengt de nodige problemen met zich mee. We vragen aan de regering om er rekening mee te houden dat het vervangend vervoer wel verdomd goed geregeld moet zijn als ProRail ervoor kiest om er wekenlang een belangrijk traject uit te gooien. Te vaak gaat dat mis. Graag een reflectie van de staatssecretaris hierop.

Voorzitter. Ik kom bijna tot een afronding. Binnenkort gaat deze Tweede Kamer opnieuw met de minister en de staatssecretaris in debat over alle infraprojecten. Het is goed om te horen dat het kabinet alles op alles zet om zo snel als het kan te starten met die zeventien gepauzeerde aanlegprojecten. In antwoord op vragen schrijft het kabinet dat van alle gepauzeerde projecten een analyse wordt gemaakt. Kan de regering ons toezeggen nog voor het debat over de infrastructuurprojecten tenminste een deel van de analyses naar de Kamer te sturen? De reden dat ik daarom vraag, is doodsimpel. Nederland heeft die projecten keihard nodig. Ze dragen bij aan onze mobiliteit en onze economie. We waren dan ook ontzettend teleurgesteld dat het vorige kabinet deze projecten van hun financiering beroofde en daarmee de investeringen in onze infrastructuur praktisch tot stilstand bracht.

Voorzitter. Nederland is het zat om stil te staan. Daarom is het aan de mensen hier in vak K om Nederland vooruit te helpen. Want met stilstaan is nog nooit iemand verder gekomen.

Dank u wel.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik wil precies over dat laatste punt waar de heer Heutink over sprak, nog een vraag stellen. Er wordt hier een analyse gevraagd van het kabinet. Vindt u ook dat daarin terug moet komen waarom deze zeventien projecten zijn geprioriteerd? Dat is tenminste voor mij nog steeds onduidelijk. Ik ben het met de heer Heutink eens dat we moeten kijken of we ze allemaal door kunnen laten gaan. Ik ben er nog steeds niet achter waarom bijvoorbeeld knooppunt Hoevelaken bij die zeventien zit. Daar lag alles klaar en je kon eigenlijk zo de schop in de grond steken; dat project had in 2023 klaar moeten zijn. Andere projecten, waarvan ik denk dat je die eerder zou kunnen stopzetten, zitten niet bij die zeventien. Mijn vraag is dus: wil de Heutink net als wij het antwoord op deze vraag graag bij die analyse hebben?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik denk dat dat een heel goed idee is. Met uw welnemen ga ik toch heel even graven in mijn geheugen naar wat de voorganger van minister Madlener daar precies over heeft gezegd. Sorry als het niet helemaal klopt, maar als ik het mij goed herinner, heeft de minister destijds gezegd dat het ging om een combinatie van de beschikbare hoeveelheid budget, de capaciteit op het gebied van stikstof, de capaciteit aan personeel en de gestegen bouwkosten. Als het goed is, waren dat de drie argumenten waarom die projecten specifiek zijn uitgezocht. Het is echter altijd goed om daarover van het kabinet een analyse en een extra duiding te krijgen. Ja, op zich kan ik daar wel mee leven, maar vraag het vooral ook aan het kabinet.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ga ervan uit dat we het nu samen aan het kabinet vragen. Het klopt precies dat de minister dat zei. Ik dacht toen ik ze allemaal zag: er zit een rangorde in. Dan moet je ook kunnen zien waarom het deze zeventien zijn. Wat is dan het eerste project dat zou sneuvelen als je een van die zeventien naar voren zou halen? Dat zou ik graag helder willen hebben. Dit was echter niet mijn vraag. Mijn vraag is heel concreet de volgende. Ik noemde net knooppunt Hoevelaken. Er komt

dadelijk een actieagenda auto van dit kabinet. Daar zal het een en ander in staan; we weten niet wat precies. Mevrouw Vedder en ik hebben een tijd geleden een motie ingediend over knooppunt Hoevelaken waarin stond dat dat de eerste prioriteit moet hebben. Dat is logistiek het grootste knelpunt in Nederland. Dat geven TLN en dergelijke ook aan. De heer Heutink, de PVV, heeft dat destijds ook gesteund. Dus is hij het met me eens dat dit met prioriteit opgenomen moet worden in het actieplan voor de auto?

De heer **Heutink** (PVV):

Er zijn nog veel meer wegen die prioriteit hebben. Zo heeft deze Kamer een amendement aangenomen van de PVV waarin de 90 miljoen voor de N35 terugkwam. Die stond ook bij de zeventien die geschrapt waren. Die heeft ook onze prioriteit. Hoevelaken is belangrijk, en zo kunnen we nog wel tal van andere noemen. Kijk, ze zijn eigenlijk allemaal belangrijk. Misschien is het wel goed om die vraag door te geleiden naar het kabinet, met uw welnemen. Het is ook echt aan het kabinet om te kijken wat wel kan, welke projecten er eerst kunnen worden opgepakt. Daar mag het kabinet wat ons betreft echt haast mee maken. Maar om nu al te zeggen dat dit prioriteit heeft ... Dat zal voor iedereen anders zijn. We laten de afweging van wat kan ... Voor hetzelfde geld gaan we nu een prioriteit meegeven die volstrekt kansloos blijkt te zijn. Dan schieten we onszelf ook in de voet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Boutkan van de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Nou, als het zo doorgaat zoals we net gezien hebben, belooft het wat voor de avond en misschien wel nacht.

Voorzitter. Wij zijn verheugd om te zien dat een minister van PVV-huize een van de oudste ministeries van ons land bestiert en wij zijn blij om te zien welke weg deze minister inslaat. Wat de luchtvaart betreft is de inzet gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming, onder andere door het aanpakken van de geluidsbelasting voor omwonenden, en op de regelgeving met behoud van de netwerk-kwaliteit van Schiphol, maar nog belangrijker: op het weer op gang brengen van de gesprekken met belanghebbenden.

Voorzitter. Ik heb hierover de volgende vragen aan de minister. Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de rechterlijke uitspraak? Is er al iets meer bekend over hoe Brussel in de wedstrijd zit? Voor de PVV is het belangrijk dat het gesprek met de omwonenden weer op de rit komt. Dit betekent geen koetjes en kalfjes, maar een inhoudelijk gesprek met feiten. Steunt de minister dit? Wij zijn trots op Schiphol en de verbindingen met de rest van de wereld. De koers die de minister nu heeft uitgezet, betreft onder andere de bestaanszekerheid van Schiphol. Belangrijk is dat dit gebeurt binnen de grenzen van de wettelijke afspraken. Wordt binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze koers van de nieuwe minister gesteund?

Voorzitter. Nog een punt van aandacht: het obstakelbeleid. De Verzamelbrief Luchtvaart van afgelopen juni verwijst

naar informatie aan de Kamer over wanneer de relevante stappen worden gezet. De PVV geeft vast mee aan de minister dat bij een aanpassing van het obstakelbeleid nieuwe groepen mensen te maken kunnen krijgen met luchtvaartgeluid. We hebben het dan met name over nieuwe woningbouwgebieden. Hoe wordt voorkomen dat de regionale luchthavens en Schiphol geconfronteerd worden met nieuwe geluidsreductieopgaven puur door aanpassing van het obstakelbeleid, met andere woorden: door uitbreiding van de bouwruimte rondom luchthavens?

Voorzitter. Dit kabinet neemt in 2025 een besluit over vliegveld Lelystad. Wat de PVV betreft: open, hoe eerder hoe beter. Het is van de zotte dat al sinds 1993 over het vliegveld wordt gebakkeleid.

Voorzitter. Dan ga ik over naar milieu en circulaire economie. Het bedrijfsleven spant zich in om aan allerlei voorwaarden te voldoen, zowel Europees als nationaal, om te komen tot een transitie naar een circulaire, natuurlijke en hernieuwbare economie. De nationale circulaire plastics norm lijkt dit te beogen. Echter, de nationale kop die nu wordt voorgesteld, biedt geen perspectief op een goede aansluiting op of harmonisatie met andere Europese wet- en regelgeving. Dit leidt onvermijdelijk tot meer lasten en regeldruk. De PVV is geen voorstander van nationale koppen en waar mogelijk draaien we nationale koppen terug, om in ieder geval binnen Europa een gelijk speelveld te creëren. Hoe verhoudt dit zich tot een nationale circulaire plastics norm, vragen we aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Nederland moet sinds januari 2021 een afdracht betalen aan Brussel voor verpakkingsafval van niet-herbruikbaar plastic, dat verbrand moet worden. In 2021 betaalde de Nederlandse belastingbetaler 254 miljoen euro en in 2023 was dat 233 miljoen euro. De reden hiervoor is het feit dat producenten, voornamelijk van buiten Europa, niet-herbruikbaar plastic op de markt brachten.

Voorzitter. De Europese Rekenkamer concludeert dat het systeem voor niet-gerecycled afval slecht functioneert. De sinds 2021 ingevoerde nieuwe inkomstenbron voor de Europese Unie levert Brussel miljarden op. Voor elke kilo die lidstaten niet recyclen, betalen we 80 cent aan Europa. We geven voorrang aan goedkoop plastic van elders, met als gevolg dat onze lokale recyclers failliet gaan. Uitgangspunt voor de PVV binnen een circulaire economie is dan ook: realisme, haalbaarheid en betaalbaarheid.

Voorzitter. Hierover toch een vraag aan de staatssecretaris. Is het mogelijk om buitenlandse producenten in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid hiervoor een financiële bijdrage te laten leveren?

Voorzitter. Er volgt ook nog een aanscherping van de CO₂-heffing op afvalverwerking, met name bij de afvalverbranders. Als we het nu voor elkaar krijgen om dit deel, namelijk het niet-gerecycled plastic, van de markt te krijgen of de producenten ervoor te laten betalen, dan scheelt dat te zijner tijd in de lasten van de burgers met betrekking tot de restafvalverwerking. Wij wachten het antwoord van de staatssecretaris af. Mogelijk dienen wij hier in tweede termijn een motie over in.

Nu we het toch over plastic hebben: kan de staatssecretaris aan de PVV uitleggen waarom de ILT van een uitgaande

grondstof als enige binnen Europa — nogmaals, als enige — een document verlangt van het ontvangende land over dat het inderdaad een grondstof is? Uit de antwoorden op vragen van het lid Bamenga — nog steeds dank daarvoor — blijkt namelijk dat er sprake is van faillissementen binnen de plasticrecyclingsindustrie. De verwachting van het kabinet is dat deze vraag naar recyclelaat tijdelijk is en zal stijgen door toedoen van aankomend Europees nationaal beleid. De vraag aan de staatssecretaris is: waar is dit "tijdelijk" op gebaseerd? Want ondertussen vallen de recyclers bij bosjes om. Wat kan de staatssecretaris in deze kwestie betekenen?

Voorzitter. Ik zei het zojuist al: de PVV is geen voorstander van nationale koppen. Maar bij het milieubeleid rondom de zeer zorgwekkende stoffen en potentieel zeer zorgwekkende stoffen is ook weer sprake van een nationale kop. In Europese wetgeving wordt er een beperktere lijst van ZZS gehanteerd en potentieel ZZS bestaat in zijn geheel niet in EU-verband. Ik vraag de staatssecretaris nogmaals om alert te zijn op deze nationale koppen, die in ontwikkeling zijn. Wij zijn van mening dat er bij milieuvraagstukken moet worden gekeken naar hoe andere Europese landen ermee omgaan. In de afgelopen jaren is het Nederlandse beleid uit de pas gaan lopen, met als gevolg dat ondernemers het als zeer complex ervaren en Nederland onaantrekkelijk wordt voor bedrijven. Daarnaast is hier ook sprake van een oneerlijk speelveld.

Voorzitter, ik rond af met de lachgasproblematiek. Bijna twee jaar zijn we nu met diverse ministeries bezig met een oplossing. Ondertussen zijn we zelfs zover dat er een bodemprocedure is gestart tegen de Staat der Nederlanden. Op deze manier kent dit dossier alleen maar verliezers. Is de staatssecretaris bereid om nogmaals naar deze casus te kijken? Ik ben heel benieuwd naar de beantwoording en naar het vervolg op deze kwestie.

Ik dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Bamenga.

De heer Bamenga (D66):

Dank voor de complimenten van de heer Boutkan van zojuist voor de vragen die ik gesteld heb. Ik heb een vraag. Eerder heeft de PVV voor een motie gestemd van D66 om een einde te maken aan de productie van pfas in 2025. Ik ben benieuwd naar het volgende. Dat is natuurlijk heel erg positief, maar we horen allerlei geluiden over dat mensen behoefte hebben om meer te weten: in hoeverre zit pfas bijvoorbeeld in hun bloed? Ik ben benieuwd hoe de heer Boutkan hier namens de PVV tegen aankijkt.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, meneer Bamenga, voor deze vraag. Wij hebben daar al eerder antwoord op gegeven. Dat was volgens mij tijdens een commissiedebat. U vroeg toen naar uitgebreid onderzoek onder omwonenden. Dat ging volgens mij om bloedstalenonderzoek. Dat zal een bepaald financieel budget vragen. De standaardvraag die wij dan toch zullen hebben, betreft de dekking van dit soort zaken. Wij zullen dan op zijn merites beoordelen of die dekking voldoende is. Alsjeblieft dan niet gelijk verwijzen naar allerlei inkomensverho-

gingen voor de rijken en dergelijke, want dat is te makkelijk voor deze dekking.

De heer Bamenga (D66):

Ik ben heel blij dat de PVV in principe positief tegenover de essentie staat, dus dat mensen in ieder geval zorgen dat zij meer weten over wat er in hun bloed zit zodat zij daar actie tegen kunnen ondernemen. Als de dekking het probleem gaat worden, wil ik inderdaad graag met mijn collega Hans Vijlbrief kijken naar een dekking. Maar ik proef in ieder geval positiviteit vanuit de PVV, dus dank daarvoor.

De heer Boutkan (PVV):

Als ik daarop mag antwoorden: het belang van de omwonenden hebben wij gezien vanaf het eerste moment dat ik met het dossier in aanraking kwam. Dat bleek ook rondom Tata Steel. Daar hebben wij dat ook gevraagd, ook met die maatwerkafspraken. Dat is mijn antwoord.

De heer Gabriëls (GroenLinks-PvdA):

De heer Boutkan spreekt over de lachgascilinderproblematiek. Het is bekend dat er in afvalverbrandingscentrales heel veel ongelukken en ontploffingen plaatsvinden, met veel schade tot gevolg. Eerder is er een motie ingediend om een terugleververgoeding te organiseren voor deze cilinders. Daarna is er nog een rondetafelgesprek over georganiseerd, volgens mij ook door de heer Boutkan. Daarin kwam naar voren dat het veld echt schreeuwt om een terugleververgoeding. Nu brengt u dit onderwerp zelf ter sprake. Is de PVV nu wel voor een terugleververgoeding, omdat het veld erom schreeuwt en om de lachgasproblematiek en de vele schade die daardoor ontstaat tegen te gaan?

De heer Boutkan (PVV):

Inderdaad, dat rondetafelgesprek was door de PVV georganiseerd. Wij pleiten er nog steeds voor. Ik heb achter de schermen regelmatig geprobeerd om toch geld te vinden voor dat fonds dat zou worden opgericht voor de inzameling. Helaas heb ik dat geld tot op heden nog niet gevonden. Daar ben ik gewoon eerlijk in, zeg ik via u, voorzitter, richting de heer Gabriëls. Het draait om de centen. Als we die kunnen vinden ... Vandaar mijn vraag aan de staatssecretaris. Laten we proberen om die centen te vinden, want we moeten af zien te komen van de lasten voor de inwoners door schade aan de afvalverbrandingsovens, want de bewoners krijgen in feite de rekening gepresenteerd. Dat is mijn antwoord, voorzitter.

De voorzitter:

Is dat uw antwoord? Hartstikke goed. Tot zover de beide bijdragen van de PVV. Dan geef ik graag het woord aan de heer Bamenga van de fractie van D66.

Ondertussen begroet ik nog even onze oud-collega mevrouw Agnes Mulder. Fijn u weer te zien. Haar heb ik ook lang mogen treiteren met via de voorzitter spreken. Dat was in haar eerste weken. We zaten toen meteen samen in De Wereld Draait Door, herinner ik me. Oud-staatssecretaris Steven van Eijck is ook bij ons vandaag. Het is dus ook een beetje een reünie. Vanochtend hadden we hier de VOP, de Vereniging van Oud-Parlementariërs. Dat heeft u beiden gemist, maar u maakt het nu een beetje goed.

Het woord is aan de heer Bamenga.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het recht op een goede gezondheid is een mensenrecht, maar ondertussen regent het al bijna 100 jaar kankerverwekkend grafiet rondom Tata Steel en zijn zelfs de eieren uit eigen tuin niet meer te vertrouwen vanwege de hoge concentratie pfas. Naast ziektes als kanker concentreert pfas zich in borstvoeding, hetgeen een baby moet beschermen. We kennen de problemen. We weten wat de oplossingen zijn, maar we handelen er nauwelijks naar. We kunnen onszelf opsluiten in ons huis met de ramen en deuren dicht, maar drinken dan alsnog pfas uit de kraan. Ondertussen staat er in het hoofdlijnenakkoord helemaal niks: geen pfas, geen schone lucht, eigenlijk vrijwel niks over een gezonde leefomgeving. Maar als wij onze leefomgeving vergiftigen, vergiftigen we onszelf. Neemt de staatssecretaris de mensen rondom Tata en Chemours dus eigenlijk wel serieus? Wat is zijn visie hierop?

Voorzitter. D66 kwam met een motie om ervoor te zorgen dat Chemours in 2025 geen pfas meer produceert en loost. 2025 is bijna, maar we hebben nog niks gehoord. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Wanneer kan de Kamer een brief verwachten? Chemours is niet de enige bron van pfas, maar als ik tien lekkages in mijn huis heb, ga ik door totdat alle lekkages uiteindelijk gedicht zijn. We moeten ook weten waar een lek heen gaat en we moeten de onzekerheid van omwonenden wegnemen. Het is onduidelijk hoe erg mensen vergiftigd worden. D66 wil daarom een bloedonderzoek naar pfas. Mensen hebben het recht om te weten wat er in hun bloed zit, zodat zij hun leven erop kunnen aanpassen. Kan de staatssecretaris dus toezeggen dat hij hier zo snel mogelijk mee aan de slag gaat?

Voorzitter. Naast het recht op gezondheid en zekerheid, vindt D66 dat iedereen het recht heeft om betaalbaar van A naar B te reizen. Reizen met het ov is een voorwaarde voor het uitoefenen van verschillende mensenrechten. Denk bijvoorbeeld aan het recht op gezondheid, werk, vrijetijdsbesteding en een privéleven. Tegelijkertijd zorgt het beleid van de staatssecretaris ervoor dat treinkaartjes duurder worden, dat het ov in de grote steden duurder wordt en dat er zeer waarschijnlijk ov-lijnen van en naar de grote steden opgeheven worden. Het ov is de meest duurzame en kostenefficiënte manier van vervoeren. Met dit beleid jaagt de staatssecretaris het ene deel van de Nederlanders de file in; het andere deel kan straks zowel het ov als de auto niet meer betalen.

Onze oproep is daarom: voer, naar Duits voorbeeld, de Nederlandpas in, zodat alle Nederlanders voor €49 onbeperkt in daluren kunnen reizen. Uit het onderzoek van de staatssecretaris naar ov-kortingsproducten blijkt ook dat de Nederlandpas de goedkoopste variant is. Toch kiest de staatssecretaris ervoor om alleen een ander kortingsproduct verder uit te werken en te onderzoeken, terwijl de Nederlandpas de trein juist toegankelijker maakt voor mensen met de kleinste portemonnee. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij ook de Nederlandpas verder zal uitwerken?

Voorzitter. Uit onderzoek van de staatssecretaris blijkt verder dat huishoudens met lagere inkomens vooral gebruikmaken van bus, tram en metro. Laat dit kabinet daar nu juist het

mes in zetten in en rondom de grote steden. De vervoerregio's hebben daarop een brandbrief uitgestuurd, die is ondertekend door tientallen raadsleden en bestuurders. Daaruit blijkt dat er door de bezuiniging van dit kabinet lijnen geschrapt moeten worden en dat het woningbouw bemoeilijkt. Heeft de minister een visie waar het naartoe moet met het stads-ov? Hoe staat het met de uitvoering van mijn motie over Bus Rapid Transit, een snelbus die dorpen en steden met elkaar verbindt? Hoe staat het met de voorbereiding van het voorkeursbesluit eind 2025 en de financiering voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn?

De heer Heutink (PVV):

Ik kom even terug op dat Nederlandticket van meneer Bamenga. Diezelfde staatssecretaris heeft in datzelfde onderzoek ook aangegeven dat het invoeren van het Nederlandticket honderden miljoenen euro's gaat kosten. De heer Bamenga staat hier te vertellen dat het allemaal mooi is en dat het daardoor goedkoper gaat worden. Maar wat wil meneer Bamenga nou? Wil hij dat we gaan bezuinigen op de 800 miljoen voor de basiskwaliteit van het spoor? Wil meneer Bamenga dat we dan in ieder geval die 45 miljoen euro voor NS terugdraaien? Het geld groeit toch niet aan een boom, zeg ik in de richting van D66.

De heer Bamenga (D66):

Als D66 kiezen wij heel duidelijk voor investeren in het ov. Daarnaast is de Nederlandpas de goedkoopste variant als je kijkt naar de verschillende varianten die zijn gepresenteerd. Aangezien dat de goedkoopste variant is, zeg ik juist: ga daar dan ook nader onderzoek naar doen om te kijken of dat inderdaad het beste is wat we nu kunnen doen.

De heer Heutink (PVV):

Meneer Bamenga doet net alsof het twee tientjes kost, maar we hebben het hier over honderden miljoenen euro's. Hij ontwijkt de vraag die ik net aan hem stelde, namelijk: hoe denkt hij dat te gaan betalen? Welke maatregelen die het kabinet nu in deze begroting voorstelt, denkt hij niet te willen nemen om dat te kunnen gaan betalen? Want nogmaals, er groeit geen boom in deze Kamer met een zak geld eraan. Dus meneer Bamenga praat wel heel makkelijk alsof dit de heilige graal is, maar dat kost serieuze knaken. Dus nogmaals de vraag: waarvan denkt u dat te gaan betalen en wat moet de staatssecretaris laten om dat idee — wat wij daarvan vinden, maakt op dit moment niet heel veel uit — uit te voeren?

De heer Bamenga (D66):

Kijk, als het puur gaat om het betalen hiervan, om de dekking, dan zou ik de heer Heutink graag willen uitnodigen om met mij en mijn collega Hans Vijlbrief te kijken hoe wij dat vanuit de door het kabinet voorgestelde begroting gaan bekostigen. Maar in algemene zin maken wij als D66 andere keuzes. Wij investeren inderdaad in het ov. We investeren in duurzaam vervoer. Dat zijn andere keuzes dan de keuzes die de heer Heutink daarin maakt, maak ik op uit zijn bijdrage. Ik heb net bijvoorbeeld bepaalde keuzes gehoord over rode diesel. Wij maken gewoon andere keuzes dan de PVV. Wij kiezen hier nadrukkelijk voor. Dat hebben wij ook vanuit ons eigen verkiezingsprogramma gedaan, dat wij ook doorgerekend hebben. Als u precies wil weten hoe of

wat en welke keuzes wij integraal maken, kunt u dat dus even doornemen.

De heer Heutink (PVV):

Nu wordt ie toch wel heel erg bijzonder. Het is hier D66 die met deze heilige graal komt, die D66 de "Nederlandpas" noemt. Vervolgens vraag ik aan hem hoe hij dat denkt te gaan betalen, en dan krijg ik als reactie terug: daarover kan ik met meneer Heutink in overleg gaan. Nee, het is toch meneer Bamenga die dit voorstelt? Dan kan hij toch niet zeggen: sorry, daar ga ik even met meneer Heutink naar kijken? Nee, als u dit voorstelt, dan moet u ook met de knaken komen. Dan kunt u niet hier zeggen: dat zien we wel. Als u dit werkelijk zo'n goed idee had gevonden, had u hier vandaag het geld op de plank liggen, in plaats van te doen wat u nu doet. Dat is namelijk gratis bier verkopen. U houdt al de reizigers, die u blijkbaar met al uw voorgestelde ideeën lekker wil maken, een worst voor de neus. Dat is wat u hier doet.

De heer Bamenga (D66):

Ik hoor de heer Heutink in zijn eigen bijdrage ook met geen enkele oplossing komen voor de mensen die bijvoorbeeld allerlei vormen van vervoer niet kunnen betalen of mensen die afhankelijk zijn van het ov dat steeds duurder wordt. Ik hoor geen enkele oplossing van de heer Heutink. Wij komen inderdaad met een voorstel voor een Nederlandpas. Dat is, zoals de heer Heutink het noemt, inderdaad onze heilige graal en daar ben ik zeer trots op. Wij hebben dat in ons eigen verkiezingsprogramma neergelegd. We hebben dat ook integraal laten uitrekenen. Daar gaan we voor. Dat is niet iets nieuws, zeg ik tegen de heer Heutink, maar iets waar we al een tijd lang voor gaan. Het doorrekenen is volgens mij iets wat de PVV niet eens doet. Vervolgens komt de PVV hier met grote woorden; laat ik het zo maar vriendelijk zeggen. Zelf komen ze met geen enkele oplossing, maar met allerlei valse beloftes en dat soort zaken.

Voorzitter. Ik ben blij dat de staatssecretaris het idee van de Nederlandpas, dat wij al eerder hebben geïnitieerd, nu eindelijk heeft uitgezocht en heeft gekeken naar wat het betekent en welke varianten er zijn. Van al die varianten blijkt dat de Nederlandpas de goedkoopste variant is. Dan vind ik het heel erg goed dat dat nader wordt onderzocht. Dan gaan we zeker kijken naar de manier om dat te financieren. Als de heer Heutink het vervolgens zou willen steunen, dan mag dat zeker.

Mevrouw Veltman (VVD):

De heer Bamenga heeft het erover dat hij oplossingen aandraagt, maar één van de conclusies uit het onderzoek naar de verschillende ideeën voor een bepaald ticket voor goedkope reizen, is dat het niet meer mensen de trein in gaat trekken. Afgezien van het feit dat het honderden miljoenen euro's kost, is het ook geen oplossing om meer mensen de trein in te trekken. Dus ik vraag me af waarom u dit überhaupt een interessante optie vindt.

De heer Bamenga (D66):

Ik weet niet waar mevrouw Veltman aan refereert. In Duitsland is het al eerder ingevoerd. Daar zien we dat het juist wel meer mensen het ov in heeft getrokken. Dus ik begrijp niet waar mevrouw Veltman het over heeft. Sorry.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb het gelezen in wat ons toegestuurd is toen het onderzoek was afgerond. Het is misschien een goede vraag aan de staatssecretaris om dat op te helderen.

De heer **Bamenga** (D66):

Ja. Want volgens mijn informatie is het juist het tegendeel, mevrouw Veltman.

Dan vervolg ik. Ook op het gebied van duurzaam vervoer moet dit kabinet nog flinke stappen zetten. Per 2025 wordt de stekker uit de subsidie voor elektrische auto's getrokken. De korting op de motorrijtuigenbelasting wordt afgeslankt. Bovendien wordt de laadinfrastructuur langs de snelwegen ontmanteld. Kortom, elektrisch rijden wordt duurder en onaantrekkelijker. Dat is wat D66 betreft echt ongebruikelijk. Juist de duurzame vervoerskeuze zou voor iedereen toegankelijk moeten worden gemaakt. Ook mensen met een smalle beurs moeten elektrisch kunnen rijden, want elektrisch rijden draagt bij aan de klimaatoplossing, aan de verbetering van de luchtkwaliteit en aan stikstofreductie. Welke gevolgen hebben de plannen van dit kabinet voor de doelen voor duurzaam vervoer? Deelt de minister de visie van D66 dat de keuze voor duurzaam vervoer voor iedereen bereikbaar moet zijn en wat gaat hij daar concreet aan doen?

Kent de minister het in Frankrijk zeer succesvolle social lease en kan hij onderzoeken of dat een mogelijkheid is in Nederland? Wat gaat de minister doen aan het verminderen van het aantal laadpalen langs de snelwegen?

Ten slotte, voorzitter. Bij het stimuleren van duurzaam vervoer hoort ook de ambitie om over te gaan naar elektrisch vliegen. Ik geloof hier echt in, maar zie ook tot mijn grote spijt dat hiervan niets is terug te vinden in het regeerakkoord. Wat zijn de ambities van dit kabinet op het gebied van het verduurzamen van de vliegsector? Wat gaat dit kabinet doen om elektrisch vliegen te stimuleren?

Betaalbaar ov en duurzaam vervoer dragen bij aan een gezonde leefomgeving. Kortom, er is werk aan de winkel voor dit kabinet. D66 denkt graag mee over een redelijk alternatief.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de bijdrage van de VVD. Als eerste mevrouw Veltman. Het woord is aan haar.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Mensen willen graag betaalbaar en vlot van A naar B kunnen. Op weg naar je werk wil je niet uren in de file staan of bij het pompstation schrikken van de prijs van benzine en concluderen dat tanken eigenlijk niet meer kan. Je wil de trein niet als een verloren zaak beschouwen omdat die te duur is, niet rijdt, telkens vertraagd is of omdat je als een sardientje in een vieze trein stilstaat.

De VVD is blij met de stappen die in het hoofdlijnenakkoord worden gezet om de lasten van middeninkomens te verlagen en we zijn ontzettend blij met de lagere accijns op brandstof. De auto moet het wat ons betreft juist mogelijk maken om vrij te kunnen reizen en naar je werk te komen. Toch zien we dat de automobilist steeds meer in een hoekje

geduwd wordt. Bij een nieuwbouwwoning hoort vaak geen parkeerplek meer, in complete wijken wordt ineens betaald parkeren ingevoerd en parkeertarieven rijzen de pan uit. Opa of oma die op de kleinkinderen komt passen omdat beide ouders werken, kan niet meer komen vanwege de hoge parkeerkosten. Familie of vrienden helpen bij een verhuizing of gewoon naar je werk met de auto? Het mag blijkbaar allemaal niet meer. Ik wil graag van de minister weten hoe hij dit tij gaat keren. Het is de gemeente die over parkeerbeleid en parkeertarieven gaat; dat weet ik. Maar als we lezen dat betaalbare bereikbaarheid voor veel mensen in grote delen van Nederland niet meer mogelijk is, dan moet toch ook het Rijk zich dit aantrekken? Wat gaat de minister hieraan doen? Wat kan hij wél doen?

Voorzitter. Dan de files waar mensen iedere dag in moeten staan door knelpunten die niet opgelost worden. Heel goed nieuws was de uitspraak van de Raad van State afgelopen week dat de A15 in het oosten van het land doorgetrokken kan worden. Straks niet meer uren in de file rond Arnhem en Nijmegen. Bedrijven zijn weer bereikbaar en hebben weer toekomstperspectief in plaats van miljoenschade ieder jaar door de opstoppingen. Wat is ervoor nodig dat de schop zo spoedig mogelijk de grond ingaat, is mijn vraag aan de minister.

Voorzitter. Dit smaakt naar meer, maar zeventien belangrijke projecten waarmee we minder files bereiken, liggen stil. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de files worden aangepakt en de zeventien projecten weer in beweging komen, zoals de knooppunten A1/A30 en Hoewelaken? Hoe kan de uitspraak over de A15 hierbij helpen? Welke mogelijkheden ziet hij om meer gebruik te maken van publiek-private samenwerking? Hoe gaat hij werk maken van beter aanbesteden, zodat aanbestedingen slagen en projecten gerealiseerd worden? Vanaf wanneer heeft hij dat gefikst?

Daarbij geldt ook dat elke regio telt. Een in het oog springend voorbeeld is de N18, de levensader van de Achterhoek. Deze rijksweg past niet meer bij de huidige tijd en kent veel levensgevaarlijke kruisingen. De N18 is de belangrijkste schakel voor de woningbouwopgave en een goede bereikbaarheid in de hele regio, zowel voor ov als voor auto's. Binnenkort bespreken we in de Kamer de investeringen die we doen in onze infrastructuur. Ik zal dan een voorstel doen voor een aanpak voor de N18.

Voorzitter, dan de trein. Die rijdt niet of te laat, je past er niet meer in en je plakt met je schoenen en handen aan de viezigheid in de trein vast. Tegelijkertijd vraagt de NS wel om een extra bijdrage van de belastingbetaler, want anders gaan de prijzen van de treinkaartjes omhoog. De staatssecretaris onderzoekt nu hoe hiermee om te gaan de komende jaren. Ondertussen geeft de NS het afgelopen jaar wisselende signalen af over de besparingen die zij zelf kunnen doen: de ene keer niets, dan 200 miljoen euro, dan 40 miljoen euro. De staatssecretaris gaf laatst op mijn vragen hierover aan dat ook hij hierover niet te spreken is. Mag ik van hem verwachten dat zijn uitgangspunt is dat de NS zich tot haar kerntaak beperkt, namelijk mensen met de trein van A naar B brengen en hoe ze die taak goed gaat uitvoeren, en dat andere taken aan andere marktpartijen gelaten kunnen worden? Durft de staatssecretaris eisen te stellen die de reiziger ten goede komen, maar van de NS om verandering vragen?

Voorzitter. Je zult maar in de metro of trein zitten als jonge vrouw. Om je heen gaan drie mannen zitten die over je gaan praten, je intimideren, je bang maken. Je durft geen kant op en belt een vriendin om over koetjes en kalfjes te praten. Want als je zegt wat er aan de hand is, ben je bang dat de mannen dichterbij komen of erger. Dit gebeurt vaak en dit mogen we niet accepteren. Zo zijn er nog veel voorbeelden van overlast te noemen. De ov-boa's, die voor veiligheid in het ov zorgen, verdienen al onze lof en hulp om hun werk goed te kunnen doen, overlastgevers aan te kunnen pakken, te beboeten of over te dragen aan de politie. Maar het begint bij het snel kunnen vaststellen van de identiteit van de overlastgevers door de boa's. De vorige staatssecretaris gaf aan dat dit pas in 2027 kan, "want het is ingewikkeld". Twee weken terug was ik bij de RET, de trammaatschappij in Rotterdam. Ik sprak met de veiligheidsorganisatie. Zij doen het daar al, onder andere in de metro, niet als pilot maar als vastgestelde werkwijze, juridisch correct en succesvol. De politie, die nog veel meer belangrijk werk te doen heeft, hoeft niet meer ter plaatse te komen. Dit bespaart de politie veel tijd, de boa's ook, en beperkt de agressie en het geweld door overlastgevers, die soms een uur in bedwang moeten worden gehouden. Experts hebben hiernaar gekeken in Rotterdam en het werkt. Ik wil de staatssecretaris het voorstel doen om dit naar voorbeeld van Rotterdam en in overleg met de minister van Justitie en Veiligheid te regelen, en snel. Ga alstublieft in Rotterdam kijken, zeg ik tegen de staatssecretaris. Het werkt daar gewoon.

Voorzitter. De NS wil graag dat geregeld wordt dat in stations niet gedemonstreerd wordt, voor de veiligheid, onbelemmerde toegang tot de trein en zodat mensen die daar werken veilig hun werk kunnen doen. Ook de VVD vindt dat je gewoon ongehinderd en veilig van de trein en de stations gebruik moet kunnen maken. Mensen moeten daar veilig hun werk kunnen doen. Het NS-station is van iedereen. Hoe kijkt de staatssecretaris naar de oproep van de NS om demonstraties te verbieden op stations? Is dit mogelijk?

Dan de zero-emissiezones. Veel kleine mkb'ers die hun zaak in een stad of stadscentrum hebben, of die daar diensten of producten leveren, zitten in de knel vanwege de komst van zero-emissiezones. Ze mogen er straks niet meer met hun busje in om de centrale verwarming te repareren of om het riool te ontstoppen. De bloemist, bakker of kaasboer kan zijn werk niet meer doen met de bus die hij of zij heeft. Ze redden het gewoon niet. Ik merk dat de voorstanders van de zero-emissiezones in een groef zitten, of zelfs in een ivoren toren, of dat nou in Den Haag is of in het gemeentehuis. Tegen die mensen zeg ik: ga eens met die kleine ondernemers praten. Zeggen dat je een ontheffing kunt aanvragen, is gemakkelijk terugkaatsen. De loodgieter moet gootstenen ontstoppen en de bloemist moet bloemen rondbrengen. Die moeten geen dagtaak hebben aan een ontheffingenoerwoud, want dat is het. Niet voor niets hebben gemeenten als Apeldoorn, Ede en Deventer de ingangsdatum van de zero-emissiezones uitgesteld.

Nieuwe elektrische busjes zijn nog onvoldoende betaalbaar voor deze ondernemers. De laadinfra is niet op orde en er is ook nog eens een bak aan extra belastinggeld nodig om de gemeenten de gemeentelijke ontheffingen te laten organiseren. Omdat er haast bij is, wil ik graag binnen twee weken een plan zien van de staatssecretaris over hoe hij de belofte gaat inlossen om te bezien wat anders kan zodat ook de kleine ondernemers dit kunnen meemaken.

Voorzitter. De gewichtscorrectie in de motorrijtuigenbelasting voor elektrische voertuigen is aangepast. De VVD is blij dat er ondanks eerdere plannen überhaupt nog een gewichtscorrectie is, maar we vinden het belangrijk om scherp te bezien of de gewichtscorrectie voldoende is. Dit gaat het kabinet in het voorjaar van 2025 beoordelen. In het hoofdlijnenakkoord staat dat de verduurzaming van het wagenpark gestimuleerd blijft worden. Hoe gaan deze bewindspersonen zich hiervoor inzetten? Wat is hun plan om de uitrol van elektrische voertuigen te steunen?

Voorzitter. Voor betaalbaar elektrisch rijden gaan een paar hele concrete dingen helpen. Nog steeds is er bij de laadpalen geen informatie over wat het laden kost. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat die prijsinformatie er komt? Slim laden bij de publieke laadpalen kan nog niet, terwijl hiermee echt geld te besparen is. Wanneer kan dit wel?

Tot slot. Ik las vorige week dat laadpalen bij pompstations aan snelwegen moeten worden verwijderd, terwijl we er juist meer nodig hebben. Graag een reactie van de minister. Deze zaken moeten stuk voor stuk aangepakt worden, willen we elektrisch rijden aantrekkelijk maken.

Dank u wel, voorzitter.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mevrouw Veltman had het in het begin van haar bijdrage over de N18. Ik ben wel benieuwd wat de plannen zouden zijn van de VVD voor wat daar gebeuren moet.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor de vraag. De N18 is een heel belangrijke levensader voor de hele Achterhoek, niet alleen voor auto's maar ook voor het ov. Ze denken in dat gebied ook aan hov, een hoogwaardige ov-verbinding. Er zijn ook ov-hubs rond de N18 bedacht en de Achterhoek heeft een verkenning gedaan. Zij zien dat met een verbreding en verbetering van de N18 een groot probleem qua bereikbaarheid opgelost kan worden in de Achterhoek.

De heer **Stoffer** (SGP):

In 2018 is volgens mij de laatste schop uit de grond getrokken voor de nieuwe A18, die loopt vanaf Eibergen tot Enschede. Gaat het dan opnieuw over dat deel of gaat het over tussenliggende deel, dat van Doetinchem tot Eibergen? Daarbij heb ik de volgende vraag. Ik heb gekeken naar de begroting van lenW en de opgave die er ligt. Zou het niet verstandig zijn om eerst prioriteit te maken van de zeventien projecten die mevrouw Veltman ook eerst benoemde en om dan pas te bekijken wat we gaan doen met andere projecten, die vast ook goed zijn om het een en ander mee te doen? Is de VVD het met mij eens dat we de verbreding van de A15 bij Papendrecht, knooppunt Hoevelaken, waar mevrouw Veltman het zelf over had, A1/A30, waar Nederland compleet stilstaat, eerst moeten aanpakken?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De heer Stoffer zegt dat Nederland stilstaat. Dat is ook wat ik telkens in mijn bijdrage zeg: Nederland staat stil en moet weer in beweging komen. Maar dat betekent ook dat ons

zicht op de dingen die stilstaan, niet stilstaat. Daarom noem ik de N18 erbij. Ik ben het er zeker mee eens dat echte draaischijven als de A1/A30 en knooppunt Hoevelaken zeker grote prioriteit hebben. Ik heb ze niet voor niets genoemd. Dat betekent niet dat ons denken hierover stil moet staan en dat we niet heel serieus moeten blijven kijken naar grote knelpunten in regio's, op specifieke trajecten, waar zowel ov als auto mee geholpen is.

Over het specifieke traject N18: afgelopen jaar is er gesproken over verkeersveiligheidsmaatregelen. Ik heb begrepen dat de regio daar niet op tijd de plannen voor klaar had. Dat hebben ze nu wel. Ze spreken over een verbreding. Daar zou ik graag het gesprek over willen starten met deze bewindspersonen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Collega Veltman hield een warm betoog en zei dat elektrisch rijden betaalbaar moet zijn voor ondernemers, maar ik neem aan ook voor burgers. Begin dit jaar zijn wij samen opgetrokken en hebben we ons ingespannen om te voorkomen dat elektrisch rijden vanaf 2026 duurder wordt dan rijden op benzine. Dat hebben we gedaan door samen een motie in te dienen om een gewichtscorrectie te realiseren. Nou is dat in de Voorjaarsnota uitgevoerd. Daar is uit gekomen dat er in 2026 een korting zou komen van 40% op de motorrijtuigenbelasting. Wie schetst onze verbazing, ik neem aan ook de verbazing van mevrouw Veltman? In de belastingplannen, in de begrotingsplannen, van dit kabinet op Prinsjesdag stond: "Er is sprake van een nieuw model, rekenfout, et cetera. We hebben een tekort van anderhalf miljard in onze sommen." En dus — hupsakee! — de korting wordt omlaaggeschroefd naar 25% in 2026, waarmee er geen volledige gewichtscorrectie meer plaatsvindt en elektrisch rijden dus duurder wordt. Ik heb zojuist een amendement ingediend om dit te herstellen en weer terug te gaan naar de voorjaarsbesluitvormingsroute. Mijn vraag is: kunnen we hierin samen optrekken en hier een oplossing voor vinden, zodat ten minste onze motie van begin dit jaar wordt uitgevoerd en elektrisch rijden straks niet duurder wordt dan rijden op benzine?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Een aantal dingen voor mijn reactie. Allereerst: ja, elektrisch rijden is belangrijk. Ik heb dat in mijn bijdrage niet beperkt tot ondernemers maar juist gericht op iedereen. Ik heb ook gezien dat die gewichtscorrectie naar beneden is bijgesteld. Ja, soms gebeuren er dingen waar je eigenlijk niet zo blij mee bent. Tegelijkertijd is voorkomen dat dit zou inhouden dat de motorrijtuigenbelasting automatisch voor alle voertuigen in Nederland omhoog zou gaan. Al zou het maar met een beetje zijn; we zien allemaal hoe ingewikkeld het soms voor mensen is als ze moeten afrekenen bij de pomp. Die accijnsverlaging is voor ons heel belangrijk. We willen ook dat de motorrijtuigenbelasting geen roet in het eten gooit voor alle automobilisten.

Tegelijkertijd heb ik net ook een aantal knoppen genoemd waarvan ik denk dat daar zeker aan gedraaid moet worden. Gegeven het feit dat we nu met die lagere gewichtscorrectie zitten, moeten we toch blijven proberen om elektrisch rijden op verschillende onderdelen aantrekkelijk te maken. Want ik vind het onbestaanbaar dat, als je ergens je elektrische auto gaat opladen, je geen idee hebt wat de prijs van die laadsessie is. Dat komt nog veel te veel voor. Ik vind het

onbestaanbaar dat je er niet slim op in kan spelen als je slim zou willen laden, dus bij laagtarief tijd slim van een en ander gebruik wil maken zodat je minder geld kwijt bent, wat goed is voor je portemonnee, omdat het onvoldoende of eigenlijk nog niet voorhanden is. Dit zijn ook knoppen waar je aan kunt draaien.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik ben blij om te horen dat de VVD voorstander is van elektrisch vervoer. Wij als D66 willen elektrisch vervoer beschikbaar maken, betaalbaar maken, voor iedereen in Nederland. Afhankelijk van de antwoorden van de bewindspersonen zullen we wel of niet met een voorstel hiervoor komen. Maar ik was benieuwd of de VVD het ook interessant vindt om te kijken hoe wij elektrisch vervoer ook betaalbaar kunnen maken voor de lagere inkomens.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb daarnet een aantal voorbeelden gegeven waarvan ik denk: laat dat in ieder geval de knoppen zijn waaraan we draaien. Het is heel lastig om nu in één keer, zeker vanuit de overheidskant, te zeggen: nou, laten we die prijzen voor de aankoop van een elektrische auto maar eens eventjes 10% maken van wat die nu zijn. De markt moet daarin ook zijn werk doen. Gelukkig komen er steeds meer elektrische auto's op de tweedehandsmarkt. Ik hoorde laatst dat die soms ook voor goede prijzen beschikbaar zijn. Je kunt er vaak veel meer kilometers mee rijden, dus dat is dan ook mooi meegenomen. Maar het is inderdaad nog steeds duur. Ik ben ook heel benieuwd naar wat er uiteindelijk uit de exercitie komt die de staatssecretaris gaat doen om te bekijken hoe het nou uiteindelijk met die gewichtscorrectie uitkomt. Daar wordt begin 2025 op teruggekomen. Ik hoor daar ook graag meer over.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Peter de Groot, eveneens van de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaart speelt een grote rol in het leven van mensen in Nederland. Of je nou iedere maand een bedrag opzijzet om vervolgens een mooie reis met familie of vrienden te kunnen maken of dat je moet reizen voor het werk, het gaat om een bereikbare wereld. Schiphol is een belangrijke hub. Andere luchthavens in Nederland zijn ook belangrijk. Daarom moeten we die behouden. Er zijn namelijk iedere dag duizenden Nederlanders die zich inzetten om de reiziger van alle gemakken te voorzien of die zich bezighouden met het verduurzamen en innoveren van de luchtvaart.

Voorzitter. De VVD is tevreden dat deze minister het belang van Schiphol als belangrijk knooppunt in de luchtvaart en voor onze mobiliteit erkent, en dat ook graag zo wil houden. Daarvoor allereerst onze complimenten. De VVD steunt de door de minister ingeslagen weg om stiller, schoner en zuiniger te worden, waarbij er geen sprake is van groei. Er is daarbij sprake van geluidsreductie. Er is daarbij sprake van een flinke stap stiller in de nacht. Ook is er commitment aan het verduurzamen van de luchtvaart met het oog op het verdienvermogen van de gehele luchtvaartsector. Dit alles gaat zorgen voor een stevige verbetering op het vlak van geluid en uitstoot overdag en in de nacht.

Maar de VVD wil van de minister de praktische uitvoeringen van een aantal maatregelen weten, waaronder de 5.000 minder vluchten en ook de stillere vliegtuigen in de nacht. Heeft de minister in dit pakket ook rekening gehouden met de praktische gevolgen voor vrachtluchten? Neem nou DHL met vier vluchten per avond. Wat betekent deze maatregel eigenlijk? Betekent het dat DHL één vlucht moet inleveren? Dat zou toch echt enorme impact hebben op de bedrijfsvoering. Heeft de minister tijdens de besluitvorming gesproken met de vrachtsector en hiermee rekening gehouden? Hoe gaat dit in de praktijk uitpakken? De stappen in dit plan, namelijk 17% geluidsreductie en krimp in de nacht om omwonenden beter te laten slapen, kunnen zeker op onze steun rekenen. Maar tegelijkertijd is de VVD zich ervan bewust dat dit pakket, door de disbalans die er door de jaren heen is ontstaan, toch weinig direct vertrouwen zal terugwinnen. Daarom heb ik de vraag waarom de minister niet direct de stap naar 20% geluidsreductie heeft gezet. Nog veel belangrijk is hoe de minister gaat meten. Hoe gaat de minister de beloofde geluidsreductie hardmaken? Hoe gaat de minister de sector houden aan de gemaakte afspraken? Graag een reactie op deze vragen.

Om het wantrouwen weg te nemen en het vertrouwen te herstellen, heb ik begin dit jaar een motie ingediend over het inrichten van een luchtvaarttafel, waar met alle belanghebbenden, namelijk reizigers, omwonenden, de luchtvaartsector en ook Schiphol — het gaat om alle partijen die vaak verschillende en tegengestelde belangen hebben — een helder beeld kan worden geschetst over ieders verantwoordelijkheid en in gezamenlijkheid kan worden gezocht naar breed gedragen oplossingen. Ik heb dus nog wel een aantal vragen over hoe dat nu in de praktijk gaat. Kan de minister toelichten hoe de luchtvaarttafel wordt ingericht? Welke belanghebbenden zitten er op dit moment aan tafel? Ik heb de minister namelijk op de foto zien staan met luchtvaartmaatschappijen, maar ik hoop ook dat hij het gaat regelen met andere belanghebbenden die graag een stem hebben aan deze tafel. Iedereen een stem geven is belangrijk. Wanneer kan de Kamer een terugkoppeling verwachten van de resultaten van de gesprekken die aan de luchtvaarttafel gevoerd worden? Graag een uitgebreide reactie.

Voorzitter. Tot slot het belang van de regionale luchthavens. De regionale luchthavens vervullen belangrijke functies, sowieso in het mogelijk ontlasten van grotere luchthavens in dit land, maar ook — dat is misschien nog belangrijker — in het verduurzamen en innoveren van de luchtvaartsector. Groningen Airport Eelde is hiervan een voorbeeld. Fokker Next Gen heeft aangekondigd de productie van waterstofvliegtuigen misschien daar te willen vestigen, in Drenthe, dicht bij Groningen. Om dit te bewerkstelligen investeert de luchthaven veel in de infrastructuur en de faciliteiten, maar Groningen Airport Eelde heeft ook te maken met hevige concurrentie van regionale luchthavens in Duitsland. Om deze concurrentie aan te kunnen gaan en toekomstbestendig te blijven, zou ik graag zien dat het Rijk een kleine bijdrage levert aan deze investering in de regio, die bijvoorbeeld ook past bij de inzet in Groningen. Om die reden heb ik een amendement ingediend. Ik kijk uiteraard uit naar een positieve reactie daarop van de minister.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Over het deel in het betoog van collega De Groot over het vertrouwen tussen de omwonenden en Schiphol: ik ken de

inzet van collega De Groot op dat punt en ik heb zelf naar aanleiding van een NRC-artikel vragen gesteld. De beantwoording daarvan kwam vandaag. Uit die beantwoording blijkt dat er pas met de omwonenden is gesproken nadat het besluit genomen was. Juist omdat ik de inzet van collega De Groot ken, wil ik hem vragen hoe hij naar deze gang van zaken kijkt en of dit volgens de VVD de juiste gang van zaken is om dat vertrouwen tussen de omwonenden en Schiphol op te bouwen.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik zou aan mevrouw Koekkoek willen antwoorden dat het heel erg lastig is om direct, vandaag, de disbalans die ontstaan is op te lossen. Ik spreek ook heel veel mensen, zowel in de luchtvaartsector op Schiphol als omwonenden die zich zorgen maken over wat dit gaat betekenen. Dan merk je gewoon dat er heel veel wantrouwen is. Ik denk dat de eerste stap van die luchtvaarttafel niet is om direct over concrete maatregelen te praten, maar om te praten over wat we daar, aan de luchtvaarttafel, met elkaar gaan doen: als we daar met elkaar aan tafel zitten, alle partijen gezamenlijk, welk gesprek gaan we dan met elkaar voeren? Dat eerste gesprek zal echt moeten gaan over: als alle partijen die aan tafel zitten, hun zorgen op tafel leggen, nemen we die ook serieus. Dat is de eerste stap. Gezien de vaart die de minister heeft gezet met het regelen van een pakket maatregelen om de geluidsoverlast van Schiphol te verminderen — daar heeft de VVD ook om gevraagd in een motie, die helaas niet door deze Kamer is aangenomen — was dat wel heel snel geweest. Dat is precies de reden waarom ik vraag hoe het staat met de inrichting van de tafel. Ik zou ook graag zien dat de minister die tafel gaat trekken en dus gaat voorzitten. Dat zou ik heel graag zien.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Ik denk dat zo'n overlegtafel op zich een mooi idee is, maar tegelijkertijd zie je dat daar nu natuurlijk ook al aan gewerkt wordt. Er komen nu juist ook feiten aan het licht waaruit blijkt dat deze minister zo snel stappen heeft gezet en een besluit heeft genomen zonder omwonenden daarbij te betrekken dat ambtenaren aangeven dat ze zich onder druk gezet voelen, dat omwonenden zeggen dat ze zich niet serieus genomen voelen en dat medeoverheden zeggen: zo gaan we niet met elkaar om. Omdat ik daar geen kritische vragen over meende te horen, wil ik hier bij collega De Groot op doorvragen. We kunnen natuurlijk zo'n tafel starten, maar als je dan ziet dat er eigenlijk, om het maar zo te zeggen, dwars door bestaande structuren heen gefietst wordt, vind ik het moeilijk om mijn vertrouwen uit te spreken in zo'n tafel.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik hoor niet echt een vraag, maar ik ga er wel op reageren, omdat ik zie dat iedereen in zijn schuttersputje zit. U heeft het over "bestaande structuren". Iedereen praat gewoon vanuit zijn eigen structuur tegen elkaar. We zijn het niet met elkaar eens. Dat is precies de reden waarom ik die motie heb ingediend en dat is precies de reden waarom ik vind dat we uiteindelijk weer met elkaar in gesprek moeten gaan over het dossier luchtvaart voor Nederland, voor de omgeving en voor de mensen die daar gebruik van maken, mensen die graag willen blijven vliegen. Nederland is wat dat betreft maar een klein landje in de luchtvaart in de wereld. Die luchtvaart groeit gewoon. We hebben hier een

pakket voor onze neus liggen waarvan de minister zegt: ik ga er hiermee voor zorgen dat de overlast de komende jaren gaat verminderen. Tegelijkertijd zeg ik ook in mijn bijdrage — en dat denk ik ook daadwerkelijk — dat die onrust voor heel veel mensen niet is weggenomen: wat betekent het voor de dag, wat betekent het voor de nacht? Ik zie dus dat het heel hard nodig is, misschien wel meer dan ooit, om daar toch mee te beginnen, hoewel iedereen nog steeds vanuit zijn eigen perspectief en vooral ook vanuit zijn eigen belangen praat over de luchtvaart op Schiphol.

Mevrouw Koekoek (Volt):

Afrondend, voorzitter. Ik ben blij dat collega De Groot, ondanks dat hij geen expliciete vraag hoorde, wel de reflectie geeft waar ik naar op zoek was. De indirecte vraag die ik op een beleefde manier probeerde te stellen, is de volgende. Als er sprake is van wantrouwen, wat wij volgens mij allebei zien, dan moet je als overheid of als kabinet soms al stappen zetten voordat je door een bepaald wantrouwen heen kan breken en voordat het überhaupt zin heeft om aan zo'n tafel te zitten. Als ik naar de gang van zaken kijk en naar wat vandaag uit de beantwoording van de minister terugkwam, dan denk ik dat er dusdanig veel terecht wantrouwen is dat zo'n luchtvaarttafel misschien al vanaf het begin gedoemd is te mislukken. Ik zal dus een directe vraag stellen aan collega De Groot. Als hij met zo'n voorstel komt, ziet hij dan ook mogelijkheden of ziet hij wellicht de noodzaak van dingen die de minister zou moeten voordat zo'n tafel een kans van slagen kan krijgen?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik vind het een beetje een moeilijke vraag, omdat de Kamer deze minister of zijn voorganger — dat maakt eigenlijk niet uit — heeft opgeroepen om snel met een maatregelenpakket te komen, binnen een jaar. Dat is bijna onuitvoerbaar, zeg ik naar aanleiding van de LVB-uitspraak. Ik kan me heel goed voorstellen dat de minister deze zomer keihard heeft doorgewerkt om te komen met een pakket. We kunnen hier als Kamer debatteren over wat we van dat pakket vinden. Ik heb daar net mijn weging over gegeven. Ik ben blij dat de minister van de zomer niet stil is gaan zitten en niet is gaan wachten totdat de luchtvaarttafel eindelijk is gaan vliegen. Dat is een mooie ... Nou ja, vliegen. Laat ik het daarbij houden. Ik zou die wel graag willen zien vliegen, maar ik denk dat daar best nog even wat tijd voor nodig is. De inzet moet erop gericht zijn om uiteindelijk met elkaar om de tafel te zitten. De sector zal dan moeten leveren. Ik vraag daarom aan de minister: hoe is het commitment nou gegeven? Ik zeg er ook maar bij dat ik ervan overtuigd ben dat wij met wat wij doen in de Kamer, niet in iedereen in de omgeving van het vliegveld Schiphol tevreden kunnen stellen. Ik zou dat vanuit het perspectief van de VVD graag willen, maar ik denk dat dat schier onmogelijk is, als je kijkt naar wat er soms gevraagd wordt rondom de luchthaven. Ik probeer dus ook een beetje realiteit in de discussie te krijgen. Wat bereik je nou wel of niet met zo'n tafel? Maar als we nooit aan die tafel beginnen, komen we helemaal nergens met elkaar.

Voorzitter. Ik rond af. Ik wilde nog zeggen dat de luchtvaartsector voor grote uitdagingen staat. In gezamenlijkheid en met de juiste balans kunnen we ervoor zorgen dat die uitdagingen het hoofd wordt geboden, dus dat we schoner, stiller en zuiniger gaan vliegen en dat de rest van de wereld

voor de hardwerkende Nederlander slechts op een lijnvlucht afstand ligt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Vedder van de fractie van het CDA.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dank, voorzitter. Wat het CDA betreft gaat ons mobiliteitsbeleid op de schop. We willen naar een mobiliteitsbeleid dat uitgaat van onze gemeenschappen. Een centrale vraag zou volgens ons moeten zijn hoe we mensen met infra in staat kunnen stellen om een bijdrage te leveren aan hun gemeenschap. Hoe gaan we mensen helpen om op de plekken te komen waar onze gemeenschappelijkheid zich bevindt? Hoe kan infra bijdragen aan het omkijken naar elkaar, aan een samenleving waarin wij elkaar zien en horen, aan een verantwoordelijke samenleving dus?

Voorzitter. Naar onze mening is zo'n ommezwaai heel hard nodig, want als je op dit moment aangewezen bent op het ov en je in de regio woont, dan heb je een probleem: minder kansen op een baan, minder snel in het ziekenhuis, langer onderweg naar school en het is duurder om bij je familie en vrienden te komen. Eerlijk gezegd is de kern van het probleem niet eens de tegenstelling tussen Randstad en regio of tussen afgehaakten en aangehaakten, want ook in Rotterdam-Zuid worden tramlijnen opgeheven, juist op plekken waar zo veel mensen daarvan afhankelijk zijn.

Voorzitter. De kern van het probleem is volgens ons het rendementsdenken, het uitsluitend denken in economisch belang. Dit denken heeft het denken over hoe we gemeenschappen kunnen versterken, verdrongen. Dat economische belang is in de ogen van het CDA van waarde, maar het moet ten dienste van de samenleving staan.

Voorzitter. Wat ons betreft zouden de bereikbaarheidsnormen de huidige modellen waarmee we infrabeslissingen nemen, moeten vervangen. Onze stip op de horizon zijn normen voor hoelang het mag duren voordat je op school, werk of bij de huisarts bent. Op die manier heeft de minister straks een kaart voor zich liggen en moet hij constateren: daar en daar, in die regio, gaat het niet goed, want daar staan we volledig in het rood; daar gaan we dik over onze bereikbaarheidsnormen heen. Dat zou dan moeten bepalen waar straks een extra weg komt, waar we meer flexbusjes inzetten en waar de dienstregeling uitgebreid wordt. Wij werken hard aan een initiatiefwet over bereikbaarheidsnormen en nodigen iedereen uit om mee te helpen. Maar ik wil de bal ook bij de minister en de staatssecretaris leggen. Uw ambtenaren hebben al bereikbaarheidsdoelen gemaakt, wat een geweldig compliment waard is. Maar een kabinet dat zegt voor de regio te staan, dat elke regio telt, maakt er ook zelf normen voor. De bal ligt wat ons betreft ook bij u.

Voorzitter. We werken ook aan een initiatiefnota over fatsoen in het verkeer. In dat kader is het teleurstellend om te lezen hoe weinig het kabinet doet aan het inzetten op stevige handhaving en uitbreiding van handhavingsmiddelen. Collega's van mij hebben er al naar gevraagd en ik vraag

het ook: minister, wanneer kunnen we concrete stappen verwachten?

Die vraag wil ik bij een hoop andere onderwerpen ook nog stellen, tot slot, in de tweede helft van mijn betoog. Wanneer kunnen wij plannen tegemoet zien voor wanneer er geld bij komt voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn? Dan kunnen we aan Europa laten zien dat we de opname in het TEN-T-netwerk serieus nemen en dat we kans willen maken op dat Europese geld.

Voor wanneer kunnen wij hernieuwde berekeningen rondom stikstof verwachten bij de gepauzeerde wegenprojecten? Nu staat het geld voor bijvoorbeeld de N35 al een tijdje te verschimmelen.

Voor wanneer komt dat brede onderzoek naar de gevolgen van pfas-vervuiling in de Westerschelde en rondom Chemours?

Wat betreft luchtvaart hebben ook wij vragen over krimp en nachtsluiting. Daar sluit ik mij graag bij aan en ik voeg er nog één aan toe. Voor wanneer kunnen wij stappen zien zodat de luchtvaart ook een eerlijke bijdrage gaat leveren aan de oplossing van het stikstofprobleem?

Het kabinet laat een besluit over Lelystad Airport nog even in de lucht hangen. Het standpunt van het CDA is bekend. Los daarvan zou er een plan B moeten liggen voor wanneer het vliegveld niet opengaat; een concreet plan, samen met de regio gemaakt, over vervangende sociale en economische ontwikkeling. Voor wanneer ligt dat plan er?

Voor wanneer komt er duidelijkheid over de hogere nadering en steilere vertrapping bij de vierde aanvliegroute? Voor wanneer kunnen we plannen verwachten van dit kabinet over hoe er werk wordt gemaakt van de Europese kerosinetaks?

Voorzitter, tot slot nog wat maritieme vragen. 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 Tom Berendsen aangenomen. Voor wanneer kunnen wij maatregelen op nationaal gebied verwachten?

Voor wanneer horen we de plannen van het kabinet over de algemene regeling bij de CCR-eisen voor de binnenvaart? Het wantrouwen bij de schippers die het betreft is nog niet weg.

Voor wanneer horen wij iets over het oprichten van een maritieme autoriteit, wat het varen onder Nederlandse vlag weer aantrekkelijk moet maken?

Voorzitter, een hoop vragen. Ik kijk uit naar de beantwoording ervan. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors even tien minuten voor een korte plaspaauze. Om 21.50 uur gaan we weer verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

De minister is aanwezig. Ik geef het woord aan de heer Olger van Dijk van de fractie van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Voorzitter. Nieuw Sociaal Contract is blij met de passages in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma over infrastructuur en openbaar vervoer. Het zijn mooie ambities om Nederland weer in beweging te krijgen. Ik noem in het bijzonder de ambities op het gebied van internationaal spoorvervoer en de ambitie om via het hsl-netwerk vijf Nederlandse steden te ontsluiten. De staatssecretaris heeft al toegezegd om in het nieuwe jaar met een voorstel te komen. In de begroting van lenW die we vandaag bespreken, zien we een eerste doorvertaling. Er is echter beperkt budget; niet alles kan overal en niet alles kan tegelijk. Dat vraagt keuzes en prioriteiten.

Voorzitter. Voor NSC begint het met betaalbare mobiliteit voor iedereen. Voor de zomer sprak deze Kamer over het toenemende risico op vervoersarmoede. Het Nibud liet vorige week zien dat niet alleen de armste gezinnen, maar ook de lagere inkomens tot modaal hier meer mee te maken krijgen. Het is mooi dat dit kabinet volgend jaar de accijnskorting van 21 cent in stand houdt en dat de tariefstijging bij de NS gematigd wordt. Is dit echter voldoende om mobiliteit betaalbaar te houden, vraag ik de beide bewindspersonen.

Voorzitter. Zo zijn er veel werknemers die nog altijd geen of onvoldoende reiskostenvergoeding krijgen. Kunt u het zich voorstellen om niet genoeg geld te hebben om naar uw werk te gaan? Dan kom je dus in een negatieve spiraal terecht. Deze Kamer heeft in mei via mijn motie de regering opgeroepen om de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer, met daarbij eventueel een wettelijke verplichting. Ik vraag de minister: hoe staat het met de uitvoering van deze motie, die meer kabinetleden raakt?

Voorzitter. Bereikbaarheidsproblemen spelen niet overal op dezelfde manier. Veendam is geen Amsterdam. Voor NSC telt elke regio. We zijn blij met de aandacht van dit kabinet voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Dit zijn prioritaire projecten die een stap verder moeten worden gebracht. Maar hoe dan? Er komt eind 2024 een vervolgoedracht voor de Lelylijn. Voor de Nedersaksenlijn blijft het allemaal nog te vaag. Aan de hand van resultaten van onderzoek moeten we met de regio bespreken hoe we dit deel van Nederland beter kunnen ontsluiten. Dat moet echt veel duidelijker worden. De bereikbaarheid in die regio moet beter worden. Brede welvaart is een groot aandachtspunt voor Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe. De oplossing is duidelijk: de Nedersaksenlijn. Deze lijn is ook een aanjager van ontwikkeling. Hij maakt de bouw van meer dan 10.000 nieuwe woningen mogelijk. Dit kabinet moet echt een betekenisvolle stap zetten voor de aanleg. Is de staatssecretaris ook bereid om dat te doen en om op zoek te gaan naar budget, binnen de kaders van de begroting en het hoofdlijnenakkoord? De Nedersaksenlijn moet nu echt van droom naar daad gaan.

Voorzitter. De files zijn inmiddels weer van pre-coronaproporties. Ik houd inmiddels een dagboek bij over staan in de trein. In het regeerprogramma wordt op verzoek van deze

Kamer gerefereerd aan een landelijke aanpak om meer verspreid over de dag — en over de week, zeg ik erbij — te reizen, met het Rijk als het goede voorbeeld. Hoe staat het echter met deze antispitsaanpak en met de "antidinsdag en -donderdag"-aanpak, de anti-dido-aanpak? Worden rijks-ambtenaren al gestimuleerd om op woensdag en maandag naar kantoor te komen? In een brief van 19 maart is de Kamer voor de zomer een plan van aanpak beloofd voor een nationaal programma spreiden. Heb ik iets gemist? Gelukkig staat het in het regeerprogramma, maar in de begroting wordt het beschreven als afgedaan met die brief van 19 maart. Daarom krijg ik graag de toezegging van de minister dat deze Kamer zo spoedig mogelijk, in elk geval nog dit jaar, een concrete landelijke aanpak tegemoet kan zien.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Opnieuw horen we een lofzang op de regio. Die delen NSC en de ChristenUnie. Er worden allerlei onderwerpen genoemd. De vervoersarmoede neemt toe. Modale inkomens kunnen niet eens meer fatsoenlijk met de auto of met de bus naar hun werk omdat ze het niet kunnen betalen of omdat er straks geen bus meer rijdt. De Nedersaksenlijn moet worden aangelegd. De heer Van Dijk roept het kabinet op om het niet bij woorden te laten; het moet concreet worden. We moeten echt die verbinding in Noordoost-Nederland gaan aanleggen zodat de verbinding tussen Groningen en Enschede één doorgaande lijn zonder vertragting wordt. Het is prachtig en dat geldt ook voor de BDU. Maar wat doet het kabinet en wat doet de coalitie? Ze bezuinigen dan het ov, 110 miljoen op de BDU. Ze trekken 0,0 euro uit om de Nedersaksenlijn aan te leggen. Ze hebben geen extra geld uitgetrokken om de Lelylijn aan te leggen. Er is gewoon 0,0 te vinden in de budgettaire bijlage, behoudens dan die 2,5 miljard in totaal, maar die is gerelateerd aan de grote woningbouwopgave. Maar we weten allemaal dat die 2,5 miljard niet genoeg is om al die spoorlijnen aan te leggen, al die wegenprojecten weer vlot te trekken én de bezuiniging op het regionale ov in de buurt van de grote steden goed te maken. De heer Van Dijk roept het kabinet op om van alles te doen, maar waar moet het kabinet volgens de heer Van Dijk het geld vandaan halen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor deze vraag van de heer Grinwis. Ik ben mijn bijdrage ook begonnen met te zeggen dat de bomen financieel helaas niet meer tot in de hemel groeien. Het klopt dat de budgetten beperkt zijn. Het klopt ook dat wij als politiek keuzes moeten maken. Ik heb willen aangeven wat vanuit NSC belangrijke keuzes en prioriteiten zijn. Daar hoort inderdaad de Nedersaksenlijn bij. Er is een enveloppe. Die moet nog worden ingevuld. Daar refereerde u al aan. Tegelijkertijd zijn er allerlei andere manieren om ervoor te zorgen dat er betaalbare mobiliteit blijft. We hebben het hier eerder gehad over de matiging van de NS-tickets. We hebben daarin ook samen opgetrokken. Er zijn mogelijkheden, waar ik al aan refereerde, om te kijken of je ook met werkgevers tot afspraken kunt komen over reiskostenvergoedingen. Dat zijn allemaal manieren om wel degelijk te werken aan betaalbare mobiliteit. Ik hoop dat ik de heer Grinwis aan mijn kant ga vinden om daar verdere stappen in te zetten de komende jaren.

Voorzitter. Dan ga ik verder met een praktisch onderwerp: tunnelsluitingen die files veroorzaken. Vorige week stuurde

de minister een brief over tunnelsluitingen door foutieve hoogtemeldingen en wat daaraan te doen is, zoals nieuwe 3D-camera's. Heeft de minister ook overwogen om lijnscan-camera's te combineren met een AI-model, zodat vrachtwagens ook rijdend gecontroleerd kunnen worden? Dit zou veel files kunnen voorkomen. Zo nee, is hij bereid dit te onderzoeken? Ook zijn wij benieuwd of de minister bereid is om meer te sturen op Rijkswaterstaat, door hier bijvoorbeeld een kritieke prestatie-indicator, een KPI in slecht Nederlands, voor op te stellen.

Voorzitter. Dan kom ik tot slot bij de luchtvaart. Vriend en vijand zijn verrast door de voortvarendheid van deze minister op het Schipholdossier. Het beeld dat de NRC schetst, is alleen niet fraai. Hij lijkt het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma een beetje om te draaien: eerst groei faciliteren en dan werk maken van rechtsbescherming voor de omwonenden. Daarom heb ik een aantal vragen aan de minister. Heeft de minister naast met de luchtvaartsector overleg gehad met de belanghebbenden, zoals de gemeente Amsterdam en omwonenden, voorafgaand aan zijn brief van 4 september? En zo nee, waarom niet? Is hij voor de toekomst van plan beleid in afstemming met alle belanghebbenden te maken? Klopt het dat de minister zich heeft bemoeid met de berekeningen, zodat meer capaciteit mogelijk is? Die berekeningen blijken niet stabiel. Zijn er inmiddels nieuwe uitkomsten? Wordt de bandbreedte van 475k tot 485k vluchten op Schiphol nog naar beneden aangepast, vraag ik de minister.

Met het nieuwe beleid wordt 17% van de totale geluidsdoelstelling van 20% gehaald. Hoe kan dat, terwijl het regeerprogramma stelt dat de geluidsbelasting met 20% wordt teruggedrongen? De minister heeft besloten de resterende 3% niet in te vullen in 2026 en pas in 2027 hierover te besluiten. Dat hangt samen met de impactanalyse naar een vorm van nachtsluiting, die uitgesteld is, terwijl die ons deze zomer was beloofd. Kan deze analyse voor de kerst naar de Kamer worden gezonden, vraag ik de minister. Ook wil ik vragen hoe het staat met de uitvoering van mijn motie over een externe commissie van experts en omwonenden die nut en noodzaak van een vierde aanvliegeroute beoordeelt.

Voorzitter, afrondend. Voor NSC staat de rechtsbescherming van omwonenden in de luchtvaart de komende jaren centraal. Daarom verwachten wij een toezegging van deze minister dat hij de 20% geluidsreductie wel gaat invullen en niet op de lange baan schuift. Zo niet, dan overweeg ik een motie in tweede termijn.

Dank u wel.

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

Niet doorvertellen wat ik daarnet deed, voorzitter. Ik hoor de bijdrage van de heer Van Dijk over de luchtvaart en die vind ik best wel sympathiek. Zo ken ik hem ook. Maar u zit ook in een kabinet waarin de afgelopen maanden iets is gebeurd wat ik verbijsterend vind. Op 9 april 2024 kregen we een brief van de minister over de juridische uitspraak van 20 maart, een historische uitspraak. Voor het eerst werden omwonenden in het gelijk gesteld door de rechter. Er werd gezegd dat het kabinet onrechtmatig heeft gehandeld, dat er een onvolledig beeld is gegeven van de ernst van geluidsoverlast en dat adequate en daadwerkelijke

handhaving is onderbroken. Dat maakte dat minister Harbers stappen wilde zetten. In de eerste maanden dat deze minister hier zit, kunnen we in alle stukken die we gekregen hebben, lezen dat hij op basis van cijfers waarvan het ministerie zelfs zegt dat ze niet adequaat zijn, gekozen heeft voor 475.000 vluchten. En na een telefoontje bij de lunch heeft hij daar nog eens 10.000 bij gedaan. En die 20% waarover u het heeft, is 17% geworden door hem. Dat is 3% eraf en zorgt er ook voor dat de nachtsluiting niet doorgaat. Welke consequentie trekt de heer Olger van Dijk daaruit? Wat vindt u hiervan? Wat gaat u doen? Dit is namelijk beleid. Het staat in de brief van de minister, dus u kunt wel om iets vragen, maar ondertussen gebeurt er al iets anders. Ik vraag u dus: wat doet u nu?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik ben blij met deze vragen van de heer De Hoop. Ik heb net proberen aan te geven wat voor ons belangrijk is, wat voor NSC de komende tijd vooropstaat. Dat is die rechtspositie van omwonenden. Daar wordt in de uitspraak ook aan gerefereerd. Ik zie in het voorgestelde beleid dat er geprobeerd wordt om dat nu echt in een besluit vast te gaan leggen. Dat komt dan in de plaats van het anticiperend handhaven. Dat is dus positief, denk ik. Maar de vraag is natuurlijk wel: welk beleid wordt daarin vastgelegd? Daar heb ik inderdaad kritische vragen over. Dan gaat het inderdaad over die 20%, die eerder in beleid is afgesproken en ook is afgesproken in het regeerprogramma. Het gaat ook over het daadwerkelijk snel reduceren van overlast. NSC heeft er eerder voor gepleit om goed naar de nacht te kijken. Daarom ook mijn vraag aan de minister: hoe staat het met de impactanalyse van de verschillende varianten van de nachtsluiting? Het idee van de voorganger van deze minister was om in 2026 te besluiten tot invulling van die 3%, met maatregelen in de nacht, maar ik zie dat dat nu op de lange baan gaat. Daarom heb ik daar hele kritische vragen over gesteld. En als het niet op die manier zou gaan, ben ik heel benieuwd hoe het dan wél gaat gebeuren. Want voor ons staat vast dat er in deze kabinetsperiode gewerkt moet worden aan die 20%. Dat is volgens mij ook een antwoord op de vraag die de heer De Hoop heeft gesteld.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Weet u wat een beetje mijn probleem met NSC is? In de bijdrages schetsen ze een aantal waarden en belangen waarvoor ze staan, maar op hetzelfde moment zitten ze in een kabinet dat alle punten die de heer Olger van Dijk nu schetst, onderuithaalt. De krimp wordt namelijk minder groot en het wordt 17% in plaats van 20%. U heeft zelf een motie ingediend over dat u de nachtsluiting niet voldoende vond. Het moest nog minder zijn dan 27.000 in 2026. Dat gaat nu hoogstwaarschijnlijk pas gebeuren in 2027. Dus alles waar u voor staat of zegt te staan, wordt onderuitgehaald door deze minister. Ik verwacht dus dat u daar dan ook bepaalde consequenties uit trekt. Als u dus daadwerkelijk vindt wat u zegt, dan dient u donderdag uw eigen aangehouden motie daarover in, want dat zou betekenen dat u staat voor wat u zegt, consequenties trekt uit de keuzes die de minister maakt en een streep trekt. En als u dat niet doet, dan moet ik toch eerlijk zeggen dat deze woorden weinig waard zijn. Ik ben dus benieuwd, meneer Van Dijk. Wat is de consequentie? Los van waar u voor staat, wat zijn uw ácties?

De heer Olger van Dijk (NSC):

De motie waaraan u refereert, gaat over vormen van nachtsluiting. Je hebt verschillende varianten. Die motie is aangehouden vanwege die impactanalyse. Ik denk dat het ook goed bestuur is om te weten waartoe je besluit. De minister heeft mij bij het indienen van de motie verzocht om die impactanalyse af te wachten. Dat lijkt mij heel verstandig. Ik heb geconstateerd dat die impactanalyse nog niet beschikbaar is. Daarom ook mijn vraag aan deze minister om die zo snel mogelijk, uiterlijk voor de kerst, beschikbaar te stellen. Daaraan gekoppeld zit de vraag waar de mensen volgens mij het meeste aan hebben: hoe kom je nou inderdaad tot die 20% geluidsreductie? Dat zou inderdaad wel degelijk kunnen met maatregelen in de nacht, maar ik wil graag met die impactanalyse in de hand kijken hoe we zo snel mogelijk kunnen komen tot daadwerkelijke realisatie van die 20% reductie. Ik wacht daarbij ook het antwoord van de minister af op de vraag of er alternatieven zijn.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ik heb gezegd bijna tegen de heer Olger van Dijk gemonstreed, samen met omwonenden die last hebben van de luchtvaart en bang zijn voor uitbreidingen. Heel veel kiezers hebben hoge verwachtingen gekregen van NSC, om hier paal en perk aan te stellen. Ik hoor nu iets wat eigenlijk al in het hoofdlijnenakkoord staat: die 20%. Maar daarvan weten we, vanuit omwonenden en omwonendenorganisaties, dat het in de praktijk helemaal niks scheelt voor die burgers. Ik wil van NSC dus meer dan dat. Dus dan begin ik met de vraag: blijft NSC achter de steun staan voor de motie van de Partij voor de Dieren om Lelystad Airport niet te openen voor commerciële burgerluchtvaart?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het antwoord is ja. De uitspraak van de Kamer is helder geweest. Die uitspraak staat. In referte tot de eerste opmerking: het ging niet om een demonstratie. Het was wel met open vizier, zeg ik tegen veel aanwezigen hier, maar wij stonden daar om bewoners die zich zorgen maken over de vierde aanvliegroute goed te horen. Dat blijven we doen. Daarom heb ik nogmaals aan de minister gevraagd hoe het eigenlijk staat met die externe commissie inzake de vierde aanvliegroute, waarbij we ook de omwonenden zouden betrekken.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Het is goed om te horen dat NSC gewoon achter de belofte blijft staan dat Lelystad Airport niet opengaat voor commerciële luchtvaart. Dan vraag ik NSC om dat ook richting het kabinet aan te geven. Dat zou fijn zijn, want dan heeft de rest van Nederland ook duidelijkheid. Dan hebben we nog steeds die meerderheid en houdt iedereen zich aan haar beloften. Kan NSC toezeggen dat ze dat in het kabinet duidelijk gaan maken?

De heer Olger van Dijk (NSC):

De Kamer is het hoogste orgaan in dit land. Uitspraken van deze Kamer kunnen niet zomaar naast zich neer worden gelegd. De uitspraak op dit punt is heel helder geweest: het begin van dit jaar. Ik ga ervan uit dat dit ook zo wordt gewogen door het kabinet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed. Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Wingelaar, die voor de eerste keer hier gaat staan. We wensen haar daar veel succes mee. Het wordt evenwel niet geteld als een maidenspeech; die gaat ze later doen. Desondanks is het woord aan u.

Mevrouw Wingelaar (NSC):

Ja, morgen, dus dat is ook al snel.

Dank u wel, voorzitter. Het stelsel van milieuvergunningverlening, toezicht en handhaving is essentieel voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. In 2025 komt er een wetsvoorstel en een ontwerp-algemene maatregel van bestuur. De wet wordt aangepast zodat de staatssecretaris vanuit stelselverantwoordelijkheid kan bijsturen als de kwaliteit van de VTH-uitvoering onvoldoende is. De uitvoeringspraktijk wordt intensief betrokken bij beleidsvorming. Ook het vroegtijdig betrekken van zowel inwoners als bedrijven kan helpen bij de ontwikkeling van het beleid en het prioriteren van de werkzaamheden. Deze manier van werken spreekt Nieuw Sociaal Contract erg aan. Om teleurstellingen te voorkomen, zou wel ook aan de voorkant duidelijk moeten zijn dat het ene belang de ene keer voor het andere belang gaat, terwijl dat in andere gevallen andersom kan zijn. Wat is de reflectie van het kabinet hierop?

De fractie van Nieuw Sociaal Contract is blij dat het kabinet zich in deze begroting uitspreekt over het belang van een gezonde, veilige en schone leefomgeving. Begin 2025 wordt er een nationaal milieuprogramma opgesteld om de basis te leggen onder alle maatregelen. Maar hoe hoog de ambitie van de staatssecretaris is, is voor ons nog niet helemaal duidelijk. Ik hoor dus graag een reflectie van de staatssecretaris op de te stellen kaders en wanneer we daarover mee kunnen gaan praten. De actieagenda Industrie en Omwonenden is voor het kabinet het vertrekpunt. In 2025 zullen verdere keuzes worden gemaakt en stappen worden gezet om gezondheid volwaardig mee te wegen in vergunningen en beleid. Daarnaast kondigt het kabinet aan verder te gaan werken met maatwerkafspraken met grote industriële uitstoters en wordt er besluitvorming voorbereid over uitbreiding van de maatwerkaanpak naar de regio.

Voorzitter. Dat laatste vinden wij natuurlijk ook heel belangrijk, want het voelt voor mij nog altijd alsof we kiezen tussen inwoners. We nemen wel, en overigens heel terecht, maatregelen bij Tata Steel, maar weten niet wat nu precies de oorzaken zijn van de allerhoogste zorgkosten van Nederland rondom het chemiecluster Delfzijl en Chemelot in Geleen. Onlangs is een voortgangsrapportage van het Schone Lucht Akkoord uitgekomen, die aangeeft dat Nederland op koers ligt, mits alle plannen uit het akkoord en de klimaat- en stikstofmaatregelen worden uitgevoerd. Maar zelfs als dit lukt, zullen er nog steeds hotspots zijn waar dat niet het geval is. Mijn vraag aan het kabinet is waar men in het nieuwe beleid knelpunten ziet voor het behalen van de doelstellingen. Kan de staatssecretaris aangeven waar hij verwacht dat die hotspots zullen zijn?

Dan nog drie vragen in het algemeen. Hoe ziet de staatssecretaris de ambities uit de begroting op milieugebied samengaan met de taakstelling op het ministerie? Hoe zorgen we ervoor dat de ambities overeind blijven? Daarnaast zijn we benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot de bemiddelaar en het maken van nieuwe afspraken tussen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en Verpact rondom het inzamelen van verpakkingsmateriaal.

Voorzitter. De fractie van Nieuw Sociaal Contract wil nog het volgende zeggen met betrekking tot statiegeld. We zijn ervan overtuigd dat het ook gewoon nog even wennen is voor iedereen. We zien dat het in Duitsland heel gewoon is om je blikje in een houdertje naast de prullenbak te zetten voor minderbedeelden, maar in Nederland is dat nog niet zo. Maar we zien ook dat andere landen langer nodig hebben om aan de norm van 90% te voldoen, soms wel acht jaar. Tegelijkertijd is het in Litouwen gelukt om het in slechts twee jaar te halen. Daarom heb ik twee vragen aan de staatssecretaris. Kijkt Nederland ook naar andere landen om te leren van de manier waarop zij met statiegeld omgaan? Wat kan Nederland specifiek leren van Litouwen?

Voorzitter. Het inleveren van flessen en blikjes bij de inlevermachines in supermarkten verloopt niet heel soepel. Mensen ergeren zich hieraan. Daarnaast vragen we speciale aandacht voor de problematiek in de grensstreek met België. Men koopt in de Belgische supermarkt namelijk waterflesjes van het huismerk van Jumbo of Albert Heijn, betaalt daar geen statiegeld over, levert ze doodleuk in bij een Nederlandse supermarkt en ontvangt daar vervolgens wel statiegeld. Hoewel Nieuw Sociaal Contract dit in het kader van bestaanszekerheid misschien nog wel een goede ontwikkeling zou kunnen vinden — dat is bijna een gratis flesje water! — kan dat in dit geval natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

Kamerlid Kostić (PvdD):

We hebben in het verleden goed samengewerkt met NSC als het gaat om de aanpak van vervuiling door Tata Steel en de bescherming van burgers. Daarvoor dus alle complimenten, overigens ook aan de PVV. Eerst heb ik een vraag over Tata Steel. Er is een nieuw rapport uitgekomen van de Expertgroep Gezondheid IJmond. Dat is heel duidelijk: er moeten grotere stappen worden gezet in de maatwerkafspraken om de gezondheid echt te borgen. Is NSC bereid om daar inderdaad keiharde afspraken over te maken, zodat Tata niet onder het overnemen van de aanbevelingen van die gezondheidsexpertgroep uit kan komen?

Mevrouw Wingelaar (NSC):

Ik ben gewend om mondeling het woord te krijgen, voorzitter. Daar moet ik dus nog eventjes aan wennen. Excuses. Wij zullen wel moeten kijken hoever we moeten gaan. Wij vinden de adviezen en de aanbevelingen in ieder geval wel heel erg belangrijk. Dat we Tata houden aan de afspraken die wij maken, kan ik alleen maar toezeggen, want afspraak is gewoon afspraak.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat is niet een antwoord op mijn vraag. Die was: is NSC bereid om de adviezen van gezondheidsexpertgroep IJmond over te nemen? Daar wil ik nog een antwoord op. Ondertussen spring ik toch even naar een andere vraag, want anders ben ik mijn interruptie kwijt.

NSC kaartte terecht aan dat we bij Tata Steel stappen hebben gezet als het gaat om anders denken over gezondheid en industrie. Maar in de rest van het land leven heel veel mensen met vervuiling en gezondheidsklachten door de industrie, met bijbehorende zorgkosten. Zou NSC met ons samen willen werken om de Tatastrategie naar de rest van het land te trekken, waarbij we ook bij andere industriegebieden gezondheid op één zetten en gezondheidsexperts volgen in hun adviezen om daar vervolgens beleid op te maken?

Mevrouw **Wingelaar** (NSC):

U geeft nu volgens mij heel veel zaken aan. We hebben wel aandacht gevraagd voor de problematiek in de rest van Nederland. Niet voor niets heb ik ook in het commissiedebat gezegd dat ik het bijna voel als kiezen tussen inwoners. Er komt nu namelijk wel een onderzoek naar Chemelot in Geleen, maar Delfzijl moet nog maar even wachten, terwijl de zorgkosten daar eigenlijk het allerhoogst waren van heel Nederland. Dat vind ik wel. Dat is volgens mij ook een toezegging die is gedaan. Er komt een maatwerkafpraak die ook naar de regio gaat. Dat vind ik een goede ontwikkeling. Ik kan nu niet beoordelen of hij een-op-een hetzelfde moet zijn als bij Tata. Er spelen, denk ik, bij de diverse chemieclusters andere problemen met andere stoffen, dus ik denk dat er wel altijd een soort van maatwerk moet blijven.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Oké, dan maak ik het heel concreet. We hebben er met z'n allen bij Tata als eerste voor gezorgd dat de metingen onafhankelijk gebeuren en dat er meer ingezet wordt op metingen. Dat ontbreekt in de rest van het land, ook als het gaat om industriegebieden. Twee. Gezondheid is leidend. Drie. De gezondheidsexperts zijn leidend in hun advies. Wilt u dat als uitgangspunt overnemen voor andere industriegebieden voor de bescherming van de omwonenden daar?

Mevrouw **Wingelaar** (NSC):

Dat kan ik nu nog niet toezeggen, maar ik wil daar wel constructief met u over meedenken.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

Ik wil mevrouw Wingelaar een compliment geven. In tegenstelling tot heel veel andere coalitiepartijen benoemt zij milieu en gezondheid wel. Dat hebben de VVD en de PVV niet gedaan. Tegelijkertijd zitten we natuurlijk naar een regeerprogramma te kijken waar de woorden "milieu" en "gezondheid" niet in voorkomen en staat er in deze begroting een bezuiniging op de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport. Hoe rijmt mevrouw Wingelaar de goede bijdrage die ze levert ten aanzien van milieu en gezondheid met de daadwerkelijke bezuiniging op de ILT en het niet verder investeren in het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving?

Mevrouw **Wingelaar** (NSC):

Ik vraag sowieso ook kritisch aan de staatssecretaris: er zijn best wel veel ambities voor 2025 waarover ik niet heel ontevreden ben, maar hoe staan die in verhouding tot de bezuinigingen? Ik was vorige week niet aanwezig bij het wetgevingsoverleg over de begroting, maar ik heb het teruggeluisterd toen ik op weg was naar huis. Dat is ook een voordeel als je drie uur in de trein moet zitten; dan kan je nog eens een wetgevingsoverleg terugluisteren. Ik heb daar namelijk ook nog een vraag over. Er staat heel duidelijk dat bijvoorbeeld de uitvoering buiten beschouwing zal worden gelaten bij de besparing op de apparaatskosten. Daar is toen naar gevraagd. Ik vraag nog eens of ik goed heb begrepen dat er in 2025 sprake is van maar een hele kleine bezuiniging, van 1%, op het apparaatsbudget en dat vanaf 2026 — dat vind ik heel belangrijk, voorzitter — de uitvoeringsdiensten en de publieksfuncties ontzien zouden worden. Dus ik wil daar ook heel graag antwoord op hebben, meneer Gabriëls.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Van Kent van de fractie van de SP.

De heer **Van Kent** (SP):

Nou, het gaat wel goedkomen met die maidenspeech morgen.

Voorzitter, dank. Als je files wil bestrijden, dan moet je zorgen voor goed, betaalbaar, fijnmazig openbaar vervoer. Laten we dat nou niet hebben in Nederland. Wat de SP betreft gaan we er met elkaar voor zorgen dat dat wel gaat gebeuren, in tegenstelling tot de PVV, die eigenlijk met de handen gebonden hier niks toe wilde zeggen over maatregelen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer wel betaalbaar blijft. Nederland heeft in Europa het duurste openbaarvervoersnetwerk. Uit recent onderzoek van het Nibud blijkt dat veel huishoudens honderden euro's per maand tekortkomen voor hun mobiliteit en dat zelfs een op de tien Nederlanders grote problemen ervaart rondom de betaalbaarheid van mobiliteit. Daarom een aantal voorstellen en vragen voor de staatssecretaris.

Eén is de bezuiniging op het openbaar vervoer in voornamelijk Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, die 110 miljoen. Er is al vaker over gesproken: doe dat niet. Dat gaat er echt voor zorgen dat er in die steden minder openbaar vervoer is, duurder openbaar vervoer, onveilig openbaar vervoer. Dus neem die hartenkreet van verschillende partijen maar ook van de SP ter harte en kom daarop terug.

Dan de prijsstijging bij de NS. Die mag niet doorgaan. Als die doorgaat, betekent dat meer files, meer isolement, minder mensen die met het openbaar vervoer naar hun werk gaan, want 1% prijsstijging bij de NS betekent 0,5% minder reizigers. Erkent de staatssecretaris dat? Vindt de staatssecretaris ook niet dat er juist meer reizigers met het ov moeten in plaats van minder?

Voorzitter, tot slot. Schrap de btw op het openbaar vervoer. Bij het Belastingplan — ik weet dat dit niet de plek is — zullen wij daar een voorstel voor doen om op die manier het openbaar vervoer betaalbaar te maken.

Voorzitter. Dan de superjachten. Als je in Nederland een camper of een auto koopt, betaal je aanschafbelasting en wegenbelasting. Maar koop je een superjacht, dan is dat niet aan de hand. Ik wil van de minister weten of hij dat eerlijk vindt, of hij dat rechtvaardig vindt, zeker met die extreem grote jachten die misschien wel 1.000 liter brandstof per dag opstoken, die ons milieu vervuilen. Vindt de minister ook niet dat we aan deze multimiljonairs een eerlijke bijdrage moeten vragen? Is de minister bereid om onderzoek te doen naar manieren? Het kan bijvoorbeeld gaan om liggeld of om het invoeren van een belasting voor de categorie boten groter dan twintig meter, natuurlijk niet voor de binnenvaart, maar voor die pleziervaartuigen. Is de minister bereid om te kijken of daar belasting op geheven kan worden?

Voorzitter. De afgelopen maanden ben ik op heel veel plekken geweest waar milieurampen aan de gang zijn.

De voorzitter:

Zullen we eerst de heer Stoffer even doen?

De heer Stoffer (SGP):

Het gebeurt niet zo vaak dat ik denk: wat een goed idee van de SP. Ik heb me ook weleens zitten verbazen over die grote jachten enzovoorts. Ik heb me ook afgevraagd waarom dat niet gewoon wordt opgegeven, in box 3 bijvoorbeeld. Zou dat voor de SP ook een optie zijn?

De heer Van Kent (SP):

Zeker. Ik heb de vraag expres open gesteld. Ik denk dat er verschillende manieren zijn, bijvoorbeeld op basis van gewicht, op basis waar zo'n boot ligt of waar die geregistreerd is. Boten groter dan twintig meter moet je apart registreren. Het lijkt me inderdaad ook heel interessant om te kijken naar de fiscale waarde. Kan je daar iets mee doen? Kortom, ik leg de vraag expres open neer in de hoop op steun vanuit de Kamer om samen te kijken of we, niet van vandaag op morgen en niet ondoordacht, met een doordacht voorstel kunnen komen om een eerlijke bijdrage te vragen.

Voorzitter. Ik ben op veel plekken geweest waar milieurampen gaande zijn. Bij Tata, waar het al over is gegaan, maar ook bij Chemours, waar zelfs nu nog een extra vergunning is aangevraagd om tfa uit te gaan stoten. In Eerbeek en Spijk, met gigantische bergen met staalslakken die daar het milieu en de mensen in de omgeving liggen te vergiftigen. Op nog veel meer plekken is dat aan de hand. Ook in Sluiskil, met hoge bergen met stuifas bij het bedrijf Heros die zo de woningen in waait. Ik zou de staatssecretaris een gewetensvraag willen stellen. Is hij de komende tijd van plan om aan de kant van die omwonenden te gaan staan, niet langer te zeggen dat de economische haalbaarheid of de economische belangen op één staan, maar te kiezen voor hun gezondheid en voor het milieu en daar dus in te grijpen? Specifiek zou ik willen vragen wat de staatssecretaris van plan is te doen in Eerbeek.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Heel goed. Dan gaan we luisteren naar de heer Pierik van de fractie van de BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Jezelf kunnen verplaatsen met de fiets, auto, bus of trein is voor veel mensen cruciaal om te kunnen blijven wonen in de gemeenschap waarmee ze zich verbonden voelen. In provincies buiten de Randstad zijn vervoersmethoden schaars. Het is noodzakelijk dat mensen zich kunnen verplaatsen met vervoersmiddelen die het beste bij hen passen. Een overheid die in goede en slechte tijden meedenkt over hoe dingen wel kunnen, is daarbij vanzelfsprekend heel belangrijk, zeker als de financiële middelen schaars zijn.

Wij zijn trots op het feit dat de vier partijen in het hoofdlijnenakkoord hebben afgesproken om te starten met de Lelylijn in 2025 en om de Nedersaksenlijn als prioritaair aan te merken. Maar voordat het zover is, moeten we even doorzetten, iets wat de BBB graag wil doen. In 2025 moet de eerste stap ter voorbereiding op de aanleg van de Lelylijn worden gezet. Wij hebben ons ervoor ingezet om de bouw te laten starten in Groningen. We begrijpen best dat het altijd duurder uitpakt dan eerder gedacht, maar dat is er eigenlijk een bevestiging van dat de politiek dat besluit al veel eerder had moeten nemen. Het is alleen maar duurder geworden en we moeten nu kijken hoe we de eerste schoppen in de grond kunnen zetten. Natuurlijk is het mooi om met een infrastructuurproject te komen dat de Randstad verbindt met Groningen. Dat biedt zeker kansen, maar we moeten wel garanderen dat Groningers er daadwerkelijk profijt van hebben. Daarom roepen wij ertoe op om de provincie Groningen daarbij goed te betrekken.

Om de financiële middelen bij elkaar te krijgen, moeten we ook kijken naar de markt, de bedrijven en de medeoverheden. Wat kunnen we met z'n allen doen om ervoor te zorgen dat we een start kunnen maken met de bouw van de Lelylijn? Wij zouden grootschalige woningbouw best graag gecombineerd zien met de Lelylijn. Dat zou ervoor kunnen zorgen dat de financiering wat beter van de grond komt.

De heer Stoffer (SGP):

Op zich is het altijd goed om mooie vergezichten te zien enzovoorts. Als ik het goed heb, is er zo'n 3 miljard gereserveerd voor de Lelylijn. Als de kostenramingen kloppen — ik wijs even naar Kornwerderzand, waar het blijkbaar ook allemaal wat tegenvalt — hebben we nog zo'n 10 miljard nodig. Ik hoor de heer Pierik nu een aantal dingen benoemen, maar ik ben bang dat die bij lange na niet 10 miljard opleveren. Waar zou dat verder vandaan moeten komen? Het is een heel mooi initiatief, maar we hebben al een aantal keer gehoord dat het geld niet op de rug groeit en dat er geen geldboom is. De minister gaat dat, denk ik, ook nog een paar keer vermelden. Maar er is dus nog een tekort.

De heer Pierik (BBB):

Daar heeft de heer Stoffer helemaal gelijk in: het kost veel geld. De tijd waarin het geld hier in Den Haag tegen de plinten klotste, ligt alweer een tijdje achter ons. We zullen dus klein moeten beginnen, maar je moet wel beginnen. Er is nu 3 miljard voor gereserveerd. We moeten waarschijnlijk nog 10 miljard bij elkaar zien te harken. Dat is natuurlijk niet binnen een halfjaar gedaan. We zullen dus stapjes

moeten zetten. Ik heb al een paar suggesties gedaan. In de lenW-begroting zijn we ook enorm verrast door de uitdagingen die er lagen. Het onderhoud van bruggen kent een achterstand. Wegen en vaarwegen moeten onderhouden worden. Er is dus ook heel veel geld nodig voor andere doeleinden. Dat snappen we. Niettemin willen we verder met de Lelylijn. Dat is niet binnen een paar jaar klaar, maar je wil wel starten. Volgens het hoofdlijnenakkoord zouden we starten in Groningen. Daar gaan we de eerste stappen voor zetten. Dan moeten we kijken wanneer we daar echt groen licht voor kunnen krijgen, maar dat zal nog wel even duren. Dat geloof ik ook.

De voorzitter:

U continueert. O, de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik deel helemaal met de heer Pierik en de BBB dat we moeten investeren in betaalbaar ov in de regio. Het vorige kabinet trok in zijn coalitieakkoord enkele extra miljarden uit, 1,5 miljard structureel, voor de enorme beheer- en onderhoudsopgaven. Het maakte een begin met het uittrekken van geld voor de Lelylijn, namelijk 3 miljard. Het trok extra geld uit voor waterveiligheid en het oplossen van de problemen met de Maas in Limburg. En het trok 7,5 miljard uit voor het ontsluiten van grootschalige woningbouwprojecten. Daar heeft deze coalitie nog 2,5 miljard aan toegevoegd, maar daar stopt het. Daar houdt het op. Je kunt wel zeggen dat je vooral wil beginnen met de Lelylijn aan te leggen in Groningen zonder zicht te hebben op die 10 miljard, dat je de Nedersaksenlijn wil zonder ook maar zicht te hebben op die 1,3 miljard, tenzij je zegt: doe dat maar eerst, staatssecretaris, en andere dingen wat later. Ondertussen wordt er 110 miljoen bezuinigd op de brede doelluitkering, waardoor niet alleen minder bussen gaan rijden in Den Haag en in Rotterdam maar ook in plattelandsgemeenten als Midden-Delfland, Schipluiden, het eiland Voorne-Putten, IJpendam, neem maar op. Dan is het toch niet juist om de Randstad tegenover de regio te zetten, want in die Randstad zijn ook regionale gebieden waar nauwelijks een bus komt en waar door deze bezuiniging gewoon bussen verdwijnen dan wel schreeuwend duur worden. Kunnen we niet samen op zoek naar een oplossing hiervoor? Want ik denk ook dat BBB dit niet gewild heeft, niet gewild heeft dat er bij de onderhandelingen een streep is gegaan door die SPUK's en die 110 miljoen aan bezuinigingen is meegekomen met het verhaaltje: dan kunnen we op administratieve lasten op Ameland bezuinigen. Tja, daar kun je niet 110 miljoen mee goedmaken. Kunnen we dit niet herstellen, is mijn oproep aan de heer Pierik, en zullen we hierin samen optrekken?

De heer Pierik (BBB):

Ik ben blij met deze vraag van de heer Grinwis. Samen optrekken is altijd een goed idee als je in ieder geval toewerkt naar doelen die overeenkomen. Volgens mij kunnen we heel goed met de ChristenUnie optrekken als het gaat om de leus "elke regio telt" en om het verder optimaliseren van de ontsluiting van plattelandsgebieden. Dan is het een kwestie van keuzes maken. Dat is het altijd. Je kan niet én de wegen onderhouden én het spoor onderhouden én overal lijnen bijbouwen. Die uitdagingen gaan heel moeilijk samen. Dus je moet keuzes maken. Ik kom in de rest van mijn inbreng nog op de Nedersaksenlijn. Wij gaan er in ieder geval voor om beide lijnen een impuls te geven. Dan

kijken we niet alleen naar wat er op dit moment begroot is, maar ook naar hoe we die infrastructurele projecten verder kunnen financieren. We denken dat we een heel aardig endje kunnen komen als ook medeoverheden erbij betrokken worden, dus met cofinanciering, en als het bedrijfsleven erbij betrokken wordt. We zijn onlangs in Kornwerderzand geweest. Het bedrijfsleven heeft 26 miljoen klaarliggen om daar ook zijn verantwoordelijkheid in te nemen. Op die manier kun je zoeken naar verbindingen tussen het bedrijfsleven en de regionale overheden. Maar ook Europees ligt er nog wat geld; misschien kunnen we nog een beroep doen op de green-bondsgelden. Ik denk dat het goed is dat we de staatssecretaris straks vragen hoe hij al die mogelijke geldstromen kan combineren om de Lelylijn maar ook de Nedersaksenlijn op te starten.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik ben eigenlijk heel erg blij met de woorden van collega Pierik over de Lelylijn en zonet, tussen de regels door, ook nog over de Nedersaksenlijn. Dus hier staat alvast een blij oppositiediel, want ik moet toch constateren dat ik een verschil hoor tussen hoe de BBB op dit moment over de Lelylijn spreekt en hoe BBB in het verleden over de Lelylijn heeft gesproken. Ik heb ook weleens horen zeggen: we weten eigenlijk niet of we die Lelylijn wel wat vinden, want dan kunnen alle Amsterdammers in Friesland gaan wonen en in de Randstad werken. Ik denk dat de Lelylijn en de Nedersaksenlijn voor de ontwikkeling van de regio essentieel zijn. Ik hoor dat de heer Pierik nu ook zeggen. Kan ik er dan ook van uitgaan dat de BBB ervoor staat dat we de pot geld die we daarvoor tot nu toe gereserveerd hebben — die schiet al tekort — in ieder geval intact laten, dat we daar niet aan gaan zitten, dat we die niet gaan gebruiken voor andere doeleinden?

De heer Pierik (BBB):

Dank voor de vraag. Ik snap die vraag heel goed. Vier partijen hebben het hoofdlijnenakkoord ondertekend. In het hoofdlijnenakkoord staat dat we een start maken met het aanleggen van de Lelylijn, te beginnen in Groningen. Die start is niet dat we gelijk de bielzen daar allemaal op een rij leggen en dat die trein een paar weken later rijdt. Een start is dat je serieus gaat verkennen hoe je uiteindelijk die Lelylijn kan aanleggen. Dat zal natuurlijk gefaseerd moeten gebeuren. Dat is niet iets wat in een paar jaar te regelen valt.

Mevrouw Vedder (CDA):

Dat ben ik met de heer Pierik eens, maar mijn vraag was als volgt. Kan ik er dan ook van uitgaan dat in ieder geval BBB het met het CDA eens is — ik hoop dat de hele coalitie dat met mij eens is — dat we dat potje met die 3 miljard dus ongemoeid moeten laten, tenzij we het gaan uitgeven aan de Lelylijn, al is het maar om ook in Europa het signaal af te geven dat die Lelylijn op een TEN-T-lijst is opgenomen, wij dat serieus nemen, wij serieuze ambities hebben en wij dat geld dus echt voor de Lelylaan gaan behouden?

De heer Pierik (BBB):

Dan verwijs ik toch weer gewoon naar het hoofdlijnenakkoord, waarin staat dat we de Lelylijn willen opstarten, te beginnen in Groningen. Dat is in ieder geval de inzet van BBB en veel meer kan ik daar verder niet over zeggen.

Dan vervolg ik mijn betoog. Ik was gebleven bij enkele vragen voor de staatssecretaris. Mijn vraag naar aanleiding van de Lelylijn is dan ook: wil de staatssecretaris met de minister van VRO in overleg gaan om te bekijken of en hoe woningbouwprojecten kunnen helpen bij het aantrekken van privaat geld voor het financieren van de spoorlijn? De tweede vraag luidt: kan de staatssecretaris bekijken of er in de EU gelden beschikbaar zijn voor grote spoorinfrastructuurprojecten en specifiek green bonds onderzoeken als optie voor het aantrekken van financiële middelen voor de Lelylijn?

Voorzitter. Dat geldt natuurlijk ook voor de Nedersaksenlijn, waarvan de start nog niet gegarandeerd is, maar die wel bovenaan de prioriteitenlijst staat. De vraag is hoe we die wel kunnen realiseren. Ook hierbij blijkt dat als eerdere kabinetten er knopen over doorgehakt hadden in tijden van voorspoed, we die lijn misschien nu al in gebruik hadden kunnen nemen. We lezen dat de staatssecretaris in overleg gaat met de regio om te bekijken hoe deze lijn er kan komen. Als we nou verstandig zijn, proberen we weer meerdere vliegen in één klap te slaan door dit te combineren met woningbouwprojecten rond datzelfde spoortraject. Door er veel woningen neer te zetten, zorg je voor een verlichting van de druk op de woningmarkt, waardoor lokale jongeren makkelijker een huis kunnen vinden. Woningbouw kan er bovendien voor zorgen dat het laten rijden van de trein niet verliesgevend is, dus is de businesscase dan veel aantrekkelijker. Ten derde zorgt een verbeterde verbinding tussen steden in het noorden en het oosten voor meer bedrijvigheid en lokale welvaarts­groei. Wil de staatssecretaris met de minister van VRO in overleg treden om te bekijken of en hoe woningbouwprojecten zouden kunnen helpen bij het aantrekken van privaat geld en of die ook zouden kunnen helpen bij het financieren van de Nedersaksenlijn? Wil de staatssecretaris de drie hiervoor genoemde effecten, woningmarkt, winstgevendheid en bedrijvigheid, meenemen in de analyse van de Nedersaksenlijn en Lelylijn?

We zijn blij dat er bestuurlijke overleggen komen vanuit de staatssecretaris met de regio om het openbaar vervoer in het landelijk gebied te gaan verbeteren. We willen ook dat de staatssecretaris dit goed gaat volgen en dat er verbeteringen komen in de reis van deur tot deur. Het extra geld dat de laatste jaren naar het ov is gegaan, heeft niet geleid tot een duidelijke verbetering van het ov in het landelijk gebied. De staatssecretaris kiest er in dit geval voor om bestuurlijk overleg in te zetten, zodat hij kan garanderen dat busvervoer tussen dorpen verbeterd wordt. Dit is prima, maar dit moet bij een provinciale concessie van het ov ook worden meegenomen.

Ik kom bij mijn vragen aan de staatssecretaris. Wil de staatssecretaris afspraken maken over de provinciale concessies en hierbij rekening houden met de tekortkomingen uit het verleden die langs zijn gekomen bij vorige concessies, en wil hij die zwaarder laten meewegen in de beoordeling van de provinciale concessie? Wij vragen aan de staatssecretaris of hij dit wil oppakken.

Als laatste zouden we de staatssecretaris willen vragen of hij kan kijken of de onderuitputting bij de voorjaarsbegroting in 2025 ingezet kan worden om deze te oormerken voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het landelijk gebied, de financiering van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De laatste interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Nou, fijn. U weet net zo goed als ik, zeg ik even via de voorzitter, dat de rechter de uitspraak heeft gedaan dat de Staat ten opzichte van omwonenden van Schiphol mensenrechten schendt en dat daar flink iets in veranderd moet worden. Het openen van Lelystad Airport voor commerciële burgerluchtvaart gaat daar rechtstreeks tegen in. Gelukkig heeft de BBB met ons meegestemd voor een motie om dat niet te laten gebeuren. Staat de BBB nog steeds achter de verkiezingsbelofte en achter haar stem dat Lelystad Airport niet opengaat voor commerciële burgerluchtvaart?

De heer Pierik (BBB):

Jazeker. Dat is een standpunt dat niet alleen in ons verkiezingsprogramma stond, maar waar we nog volledig achter staan. Zolang er geen nieuwe inzichten zijn om dit standpunt te wijzigen, zullen we dit standpunt ook altijd blijven uitdragen. Ik heb de laatste weken veel gesprekken gevoerd en heb niet de conclusie getrokken dat er inmiddels andere inzichten een rol spelen.

De voorzitter:

Dan gaan we luisteren naar de heer El Abassi van DENK. O, nog een vraag van de heer Bamenga. Als u wilt interrumperen: graag bij de microfoon gaan staan, dan weet ik dat u wilt interrumperen.

De heer Bamenga (D66):

Ja, voorzitter, excuses. Ik dacht dat de heer Pierik nog niet klaar was; vandaar.

De voorzitter:

Hij was klaar.

De heer Bamenga (D66):

Oké. Ik heb een vraag, want ik zag in recent onderzoek dat er zorgen zijn over pfas rondom de Westerschelde. Er is gevraagd of de deelnemers zich zorgen maken over de gezondheid. Heel veel zorgen, zie ik. Maken de deelnemers zich zorgen over het milieu? Ook heel veel zorgen. Inmiddels heb ik ook een artikel gezien waaruit blijkt dat ook de visserij zich heel veel zorgen maakt en dat er door de Vissersbond wordt geadviseerd om daar maar niet te vissen. Ik ben benieuwd of de BBB net zoals D66 graag een pfas-verbod wil. Ik meen dat de BBB in het verleden tegen een verbod op pfas-productie heeft gestemd. Wellicht is de BBB nu, met de informatie die wij nu hebben en de zorgen van heel veel mensen maar ook van de visserij, van plan om haar mening te veranderen.

De heer Pierik (BBB):

Dank. Een heldere vraag. Voor de BBB staat de gezondheid van mensen altijd helemaal op één. Op het moment dat er onderzoeken zijn die een duidelijke correlatie aangeven

tussen een bepaald stofje en de gezondheid van mensen, gaan we ons dus echt zorgen maken. Pfas is een containerbegrip. Er zijn 6.000 vormen van pfas. Ik denk dat het goed is om te blijven volgen welke gevolgen pfas in het kippenei van meneer Gabriëls zou kunnen hebben. Zodra we daar causale verbanden tussen zien, gaan we onze conclusies trekken.

De heer Bamenga (D66):

Ik hoor wat de heer Pierik zegt over causale verbanden. Dat is ook precies de reden waarom ik in mijn bijdrage heb gevraagd om onderzoeken daarnaar. Begrijp ik het goed dat wij de BBB aan onze zijde zullen treffen als wij met een voorstel komen om de causale verbanden waar de heer Pierik het over heeft, nader uit te zoeken?

De heer Pierik (BBB):

Zodra er onderzoeksvoorstellen binnenrollen, gaan we er altijd serieus naar kijken. Dat zullen we ook met dit onderzoek doen. Ik doe geen toezegging, maar we zullen er zeker serieus naar gaan kijken.

De voorzitter:

Nogmaals, we gaan luisteren naar de heer El Abassi van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Ik zie al heel veel mensen gapen. Ik zie ook dat de voorzitter bijna door zijn stoel zakt, dus gelukkig ben ik nu aan de beurt.

De voorzitter:

U gaat ons even goed wakker maken.

De heer El Abassi (DENK):

Ja, dat zou ik willen zeggen.

Voorzitter. Op dit moment behandelen we de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Ik wil eerst stilstaan bij de uitspraken van de bewindspersonen die in vak K zitten. We hebben mogen zien dat staatssecretaris Chris Jansen een bijzondere gave heeft. Hij wist de aandacht van ons land op zich te vestigen, maar niet door een uitstekend plan voor het openbaar vervoer of door het verbeteren van het verkeer. Hij trok de aandacht door zijn reactie op de walgelijke racistische uitspraak "minder, minder Marokkanen". Toen hij staatssecretaris in wording was, stelde ik hem de vraag of hij afstand wilde nemen van deze racistische uitspraak. Destijds weigerde hij dat. Als staatssecretaris kreeg hij opnieuw een kans en werd hem opnieuw de vraag gesteld of hij daarachter stond. Toen hem gevraagd werd om afstand daarvan te nemen, was zijn antwoord: als staatssecretaris wel, maar privé niet. Alleen na druk van premier Schoof trok hij voor de vorm zijn Marokkanenhatende keutel in. Wie gelooft hier werkelijk dat de staatssecretaris oprecht afstand heeft genomen van zijn uitspraak? Niemand! Hoe gaat de staatssecretaris het vertrouwen terugwinnen van zijn hardwerkende ambtenaren, onder wie ook werknemers van Marokkaanse komaf? Heeft de staatssecretaris met deze ambtenaren gesproken? Wat heeft hij gezegd? Heeft hij zijn oprechte excuses aangeboden?

Voorzitter. Als kers op de taart beweert de heer Madlener dat immigranten honden en katten eten. Uit welke tijd herkennen wij dit soort demonisering? Wat staat deze groepen allemaal te wachten? Wat staat ons allemaal te wachten? Wat vindt de heer Madlener van deze xenofobe uitspraak? Staat hij nog steeds achter zijn uitspraak dat vrouwen met een hoofddoek niet deel kunnen nemen aan het verkeer, omdat de hoofddoek hun zicht zou belemmeren?

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister. Hij wil een punt maken.

Minister Madlener:

Voorzitter. Ik heb zojuist vragen beantwoord van de heer De Hoop, waarmee ik dit misverstand uit de weg heb geholpen. Ik zou het waarderen als de heer van DENK dit terugneemt.

De voorzitter:

Het gaat specifiek over de honden-en-kattenuitspraak, begrijp ik.

Minister Madlener:

Ja.

De heer El Abassi (DENK):

Dat gaat "de heer van DENK" absoluut niet doen. Ik kom daarop terug in mijn bijdrage. Ik had verwacht dat dit overmorgen zou gebeuren, maar het gebeurt dus vandaag, bij dezen, namelijk als het gaat over de racistische theaterpolitiek. Eerst horen we: honden en katten eten. Later vraag je door en dan is het: ik sluit niet uit dat deze mensen dat wel of niet doen. Het is hetzelfde als je vraagt om afstand te doen van de "minder, minder"-uitspraak. Dan krijg je te horen: nou ja, als staatssecretaris neem ik daar wel afstand van, maar als privépersoon niet. Als je dan weer druk uitoefent, dan wordt er ineens totale afstand genomen. Voorzitter, dit is gewoon om de hete brij heen draaien.

De heer Heutink (PVV):

Even een punt van orde. Dit heeft niets, maar dan ook helemaal niets te maken met de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat van vandaag. Ik zou de voorzitter willen vragen om daarop toe te zien.

De heer El Abassi (DENK):

Dit heeft alles, maar dan ook alles te maken met hoe het beleid bij Infrastructuur en Waterstaat gevoerd wordt, dus met hoe het is binnen het beleid. Het is prima dat de heer Heutink dit niet fijn vindt, maar dat mag hij ook aan de medewerkers op het ministerie uitleggen. Ik zou de heer Heutink willen vragen of hij zelf afstand doet van die uitspraken vanuit de PVV, dus als het gaat om meer of minder Marokkanen, als het gaat om vrouwen zonder hoofddoek, als het gaat om immigranten die honden en katten eten, als het gaat om korans verbieden en ga zo maar door. Ik denk dat ik het antwoord van de heer Heutink al weet. Het is goed dat hij is gaan zitten.

De **voorzitter**:
U continueert.

De heer **EI Abassi** (DENK):

Goed, waar waren we gebleven? Uit welke tijd herkennen wij dit soort demonisering? Wat staat deze groepen allemaal te wachten? Wat staat ons allemaal te wachten? Wat vindt de heer Madlener van deze uitspraken? Staat hij er nog steeds achter dat vrouwen met een hoofddoek dus geen deel kunnen uitmaken van het verkeer?

Ikzelf pik dit niet. Ik heb een vrouw en drie prachtige kinderen: een zoon van 6, een dochter van 4 en een dreumes van 1 jaar. Daarnaast heb ik een moeder van 85. Veel familieleden en vrienden hebben een Marokkaanse achtergrond. Het zijn echte mensen, echte mensen met gevoelens. Mensen die zich zorgen maken, omdat zij bewindspersonen zien die roepen dat ze Marokkaanse Nederlanders het land uit willen hebben. Bewindspersonen mogen van mij zo hard roepen als ze willen; ik ga nergens heen. Wij gaan nergens heen. Wij blijven allemaal hier.

Ik zal deze bewindspersonen altijd blijven confronteren met de uitspraken die zij doen. Daarom geef ik via de voorzitter aan tegen alle Kamerleden met racistische uitingen in de zaal: stop hiermee. Stop met deze drek en maak niet normaal wat niet normaal is. Als je dan toch opstaat naar die microfoon, doe dat dan op momenten dat hier racistische drek richting de microfoon verkondigd wordt. Doe het niet voor mij, doe het voor al die Nederlanders met een Marokkaanse achtergrond, doe het voor mensen die ons land mede draaiende hebben gehouden en die hier in dit gebouw keihard werken om ons werk mogelijk te houden.

Voorzitter. Het is te belachelijk voor woorden dat wij deze vragen nog moeten stellen, en tegelijkertijd een onvermijdelijk gevolg van een coalitie met moslimhaters.

Voorzitter. Dan hoop ik dat we het nu echt kunnen hebben over de mobiliteitsvraagstukken. Mobiliteit is namelijk geen luxe. Het is een basisbehoefte. We hebben het over dagelijkse ritten naar werk, naar school, naar de supermarkt of naar de sportclub. Simpele ritten worden onbetaalbaar voor gezinnen die rond moeten komen van een laag tot modaal inkomen. Mobiliteit is metertijd een privilege aan het worden in plaats van een universeel mensenrecht. Waar we het eerst alleen hadden over gezinnen met een laag inkomen, blijkt inmiddels uit cijfers van het Nibud dat zelfs gezinnen met een modaal inkomen elke maand honderden euro's tekortkomen om zich simpelweg te verplaatsen.

Het openbaar vervoer zou een belangrijk antwoord kunnen zijn op deze problemen, maar juist daar zien we dat de toegankelijkheid en betaalbaarheid onder druk staan. Treinkaartjes zullen naar verwachting zo'n 6% in prijs stijgen. Tegelijkertijd zien we dat de NS 500 banen schrappt om kosten te besparen. Daar komt nog de dreiging van bezuinigingen van 110 miljoen euro bovenop. 110 miljoen euro in de vervoersregio van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam vanaf 2026. Dit zal leiden tot minder openbaar vervoer en hogere prijzen.

Staatssecretaris Jansen deelt deze zorgen, maar het kabinet is tegenstrijdig. Het belooft enerzijds de bereikbaarheid van landelijke gebieden te verbeteren, terwijl anderzijds de

begroting juist bezuinigingen bevat die busverbindingen schrappen, zowel in steden als in landelijke gemeenten. Mijn vraag is: wat gaat dit kabinet daadwerkelijk doen om mobiliteit betaalbaar te houden?

Het kabinet spreekt vol trots over de verlenging van de korting op de brandstofprijzen in 2025. Deze wordt terecht nog een jaar verlengd, maar hiermee wordt wel de dreiging van een aanzienlijke lastenverzwaring in 2026 compleet genegeerd. Hierbij een verzoek aan de minister: wees niet degene die het ene jaar belooft om de lasten te verlichten om het jaar daarop de accijns op benzine en diesel in stilte weer op te voeren. Zet de hardwerkende Nederlander niet opnieuw onder druk met hogere kosten aan de pomp. De automobilist wordt in Nederland namelijk al genoeg uitgemolken.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan het lid Kostić, voor de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben vrij nieuw in de Kamer en ik blijf me toch elke keer weer verbazen over wat we hier in vredesnaam aan het doen zijn. Ik lees hier dat de mensenrechten van omwonenden van Schiphol worden geschonden, doordat de Nederlandse Staat jarenlang de belangen van omwonenden heeft genegeerd en deze stelselmatig ondergeschikt heeft gemaakt aan de luchtvaart. Gewoon mensenrechtenschendingen door de Nederlandse Staat! En wat leren we daarvan, zou je dan zeggen. Als we dit debat horen en zeker de inbreng van de collega's aan de rechterzijde, dan merken we dat er eigenlijk helemaal niks verandert voor omwonenden. Ik hoorde de VVD net ook spreken over de luchtvaart als "heilige graal". Omwonenden krijgen hooguit wat broodkruimels, maar wel binnen de kaders van wat de luchtvaartlobby te dragen vindt. Met de luchtvaart zijn we nu belastinggeld aan het verspillen. Alle maatschappelijke kosten worden op de samenleving afgewenteld. De burger betaalt ervoor, niet alleen met zijn gezondheid, maar ook met belastinggeld. De VVD en de PVV subsidiëren die luchtvaart gewoon met belastinggeld. Dit beleid kost bakken met geld; laat je niet misleiden! Ondertussen worden mensen ziek. Dat moet veranderen. We weten immers dat een beter beleid met meer welvaart en meer welzijn krimp voor Schiphol betekent. Dat is niet wat minister Madlener voor ogen heeft, namelijk van 475.000 naar 485.000 vliegbewegingen gaan. Dat is geen krimp. Nu heeft Schiphol iets van 450.000 vliegbewegingen. We hebben het dus eigenlijk vooral over groei. Als we kijken naar de geldende wet- en regelgeving, is er pas sprake van een krimp als het aantal onder de 400.000 vliegbewegingen komt. Dat gebeurt allemaal niet.

Voorzitter. Welke keuze maakt dit kabinet voor de burger? Dat is misschien over een paar jaar 130 kilometer per uur rijden op plukjes snelweg. Op het ov wordt keihard bezuinigd, juist in regio's waar heel veel arme mensen wonen. Ondertussen wordt er niks gedaan, althans niets serieus, aan de vervuiling door de luchtvaart. De luchtvaart is natuurlijk een belangrijk voorbeeld van de manier waarop de overheid omgaat met de zogenaamde balans tussen industrie en omwonenden. De rechter was heel duidelijk: er moet juist meer betrokkenheid van burgers komen. Hun

belangen moeten veel meer aan de tekentafel komen. Wat doet de minister bij zijn eerste optreden? Hij laat juist weer de industrie en de luchtvaartsector aan de tekentafel en hij zet de burgerbelangen volledig opzij. Ik heb hier een hele set vragen — het waren er 54, uit mijn hoofd gezegd — over gesteld, dus ik ga er nu niet verder op in. Ik kom er echter nog wel op terug in een ander debat.

Voorzitter. Een paar jaar terug sprak ik Bram, een kennis van mij. Hij was toen dolblij met de nieuwe woning voor zijn gezin in de Gooiregio. Onlangs sprak ik hem weer. Hij was erachter gekomen dat hij een huis had gekocht waar dagelijks vele vliegtuigen met ziekmakende herrie overheen komen. Hij werd er ook ziek van; hij kreeg last van stress en kreeg een burn-out. Inmiddels heeft hij zijn droomhuis moeten verlaten. Hij is nu met zijn gezin verhuisd naar een plek waar hij, in ieder geval nu nog, geen last van vliegherrie heeft. Bram is niet de enige. Minstens 1 miljoen Nederlanders lopen hierdoor serieuze gezondheidsschade op. Ze kunnen nacht na nacht niet meer slapen. Het enige wat we met een opening van Lelystad Airport zouden doen, is nog meer van die slachtoffers creëren. De plannen van dit kabinet veranderen daar niks aan. De slachtoffers blijven er. Sterker nog, waarschijnlijk groeien ze in aantal.

Voorzitter. Als het gaat om de industrie in bredere zin, zien we heel veel luchtvervuiling. We zien mensen die ziek worden van schadelijke stoffen, of het nou gaat om Nedmag in Veendam of om bedrijven in Delfzijl. Er is onderzoek gedaan dat een indicatie geeft dat mensen ziek worden door industrie, maar er is geen landelijk onderzoek dat dat volledig vaststelt, zoals bij Tata Steel is gebeurd. Daarom had ik het er net over met NSC. Het zou fijn zijn als er een landelijk onderzoek komt naar de impact van industrie op omwonenden en hun gezondheid. Die moet goed geborgd kunnen worden. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij de Kamer op korte termijn informeert over wat hij kan doen om de uitbreiding van bedrijven in de zwaarste categorie, in industriegebieden waar mensen gezondheidsrisico's lopen, te voorkomen totdat met zekerheid kan worden vastgesteld dat er geen ernstige schade is voor de gezondheid van burgers? Daarbij moet rekening worden gehouden met de impact van de optelsom van meerdere activiteiten in een gebied.

De experts roepen op tot een nationaal gezondheidsonderzoek naar de effecten van de aanwezige industrie op de gezondheid, zoals dat bij Tata is gebeurd. Is de staatssecretaris bereid om dat toe te zeggen?

Voorzitter. Dan nog specifiek over Tata. De maatwerkafspraken lopen nog, maar er is een nieuwe expertgroep gekomen. Ik wil van de staatssecretaris vooral weten of hij bereid is om alle aanbevelingen van de expertgroep op te nemen in de maatwerkafspraken als een verplichting, met stevige sancties als toch niet aan de voorwaarden wordt voldaan.

Voorzitter. Ten slotte nog even over de dieren, want we delen dit land niet alleen met mensen, maar ook met miljoenen andere dieren. Goed bestuur houdt rekening met alle inwoners. Daarom wil ik bij deze begroting even een aantal dieren aanstippen, in dit geval vooral de diertjes waarvan we voor onze voedselzekerheid afhankelijk zijn, namelijk de bestuivers. Het gaat heel slecht met ze, ondanks de eerdere inzet van de overheid. Dit is een enorme bedreiging voor onze voedselzekerheid. We dreigen nu al

te weinig bestuivers te krijgen voor onze voedselproductie. Deze Kamer heeft een motie aangenomen om daarin verandering aan te brengen. Het ministerie van IenW kan daar met zijn circa 300.000 kilometer aan water-, weg- en spoorbermen een belangrijke bijdrage aan leveren. Dan is mijn vraag aan de minister: is hij het met me eens dat die bijdrage van IenW belangrijk is? Is hij bereid om op korte termijn aan de Kamer te laten weten waar nog extra inzet kan worden gedaan voor ecologisch bermbeheer van hoge kwaliteit, met het doel om bestuivers als wilde bijen en vlinders te helpen? Is hij met hetzelfde doel voor ogen ook bereid om met provincies, gemeenten en waterschappen te verkennen hoe ecologisch bermbeheer overal standaard kan worden toegepast, en daarvoor de Kamer begin 2025 te informeren? We weten dat Zuid-Holland inmiddels overal ecologisch bermbeheer toepast.

Voorzitter. Nog heel even over water. Daar komt een apart debat over. Ik houd dus nog wat opmerkingen en maatregelen achter de hand, maar water is van levensbelang. Dat mogen we niet vergeten. De Partij voor de Dieren zal met een aantal voorstellen komen die de balans tussen hoe we omgaan met de industrie en met de omwonenden, de vervuilers en de mensen die ons het hardst nodig hebben, weer recht trekken. Dat zullen we doen bij de belastingplannen. We schaffen het verlaagde btw-tarief voor sierteelt af, want sierteelt zorgt voor vergiftiging van onze mensen en ons water. We voeren vliegbelasting in voor buitenlandse transferpassagiers, want het is oneerlijk dat de Nederlandse passagiers wel moeten betalen, maar de transfers niet. Die kosten ons alleen maar geld. We verhogen de vliegbelasting voor privéjets. Daarmee laten we de vervuilers betalen, beschermen we onze burgers en het milieu, en kunnen we bijvoorbeeld ook nog eens voorkomen dat de prijzen voor de kaartjes in de trein stijgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U bedankt. Dan de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Graag wil ik mijn waardering uitspreken voor de twee bewindslieden die de hand hebben opgestoken voor dit prachtige, misschien zelfs wel mooiste, ministerie van ons land. Ja, het is een eer, hoor ik daar zeggen. Nou, het is ook een eer. Er is veel werk aan de winkel, terwijl het hoofdlijnenakkoord alleen extra middelen uittrekt voor nieuwe woonwijken. Het is ook een uitdaging, maar ik hoop dat ze beiden de handschoen willen oppakken voor verkeersveiligheid, de aanpak van versleten bruggen en sluizen, een goede bereikbaarheid van de regio, ook met het ov, meer binnenvaart, minder grondstoffengebruik en goed waterbeheer.

Voorzitter. We staan ook voor een immense instandhoudingsopgave. De omvang van uitgesteld onderhoud van onze infrastructuur neemt de komende jaren verder toe. Zelfs stormvloedkeringen kunnen niet tijdig onderhouden worden. Voor de periode 2026 tot 2030 krijgt Rijkswaterstaat de helft van het eigenlijk benodigde budget. Cruciaal is het stellen van goede prioriteiten, zodat risico's van te late vervanging maximaal ingeperkt worden. Experts geven aan dat goede risicosturing en een stabiel meerjarenplan nog

ontbreken. Mijn eerste vraag aan de minister is: gaat hij hiervoor zorgen?

Voorzitter. We komen handen tekort. De vorige minister heeft zeventien infraprojecten geparkeerd om geld en ambtenaren vrij te spelen voor instandhouding. De nieuwe minister kiest nu voor een ambtelijke taakstelling en kostbare ambtelijke inzet om op een aantal trajecten 130 kilometer per uur te kunnen rijden. Mijn vraag is: wat betekent dit voor de capaciteit voor de instandhouding van onze infrastructuur? Het probleem van onderuitputting wordt niet opgelost door overprogrammering, maar door budget door te schuiven. Dat noem ik een boekhoudkundige truc. Mijn vraag is: wil de minister écht overprogrammeren in plaats van vooruit te schuiven? Ik zou zeggen: aan het werk. Begin bijvoorbeeld met de aanpak van het knooppunt A1/A30 bij Barneveld. De SGP heeft eerder aangedrongen op het uit de paauze halen van belangrijke infraprojecten. Ik noem in het bijzonder knooppunt Hoewelaken, waar alles voor klaarligt en waar wat mij betreft morgen mee begonnen kan worden. Maar ik noem ook de A2 tussen Deil en Vught en de A15 bij Papendrecht. Het kan toch niet zo zijn — ik geloof het ook niet — dat deze minister dit opnieuw voor zich uit gaat schuiven?

Voorzitter. Het Landelijk Veiligheidsbeeld Primaire Waterkeringen laat zien dat er richting 2050 miljarden euro's extra nodig zijn. Ik vroeg vorige week om een snel besluit over de benodigde 1,25 miljard euro extra voor de periode 2030-2036. De minister had het geld niet, maar dat vind ik ergens te makkelijk, want we hebben het hier natuurlijk over wettelijke veiligheidsnormen die gehaald moeten worden in 2050. Dat lijkt ver weg, maar je bent er voordat je het weet. Die 1,25 miljard hoort dus bij de programmering, zeg ik. Ik vraag de minister dus om voor het wetgevingsoverleg Water inzichtelijk te maken hoe hij gaat zorgen voor een goede programmering richting 2050, want volgens mij willen we niet marchanderen met waterveiligheid. De SGP wil dat in ieder geval niet.

Voorzitter. Als ik alles overzie, dan vraag ik mij af waar dit kabinet heen wil. Een exploderend budgettekort voor instandhouding, infraprojecten in de ijskast, geen extra geld voor de Lelylijn, met een gat van 10 miljard tussen wat nodig en beschikbaar is, de hoogwaterbeschermingsopgave ... Ik zeg het maar zo: er moet geld bij of er zijn echt scherpe keuzes nodig. Mijn vraag hierbij is of de bewindslieden hier voor het wetgevingsoverleg MIRT meer perspectief over kunnen geven richting de Kamer.

Voorzitter. Dan verkeersveiligheid, want bij de SGP staan we voor bescherming van het leven. Dat geldt ook in het verkeer. Verkeersongevallen zorgen voor leed en verdriet. De maatschappelijke kosten bedragen jaarlijks 30 miljard euro. Het aantal verkeersslachtoffers gaat nog steeds niet serieus omlaag, maar het nieuwe kabinet laat geen plannen zien. Het programma Meer Veilig voor de N-wegen stopt na 2025, en het budget voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en het Meerjarenplan Fietsveiligheid is snel op. Ik heb daarom een amendement ingediend om te investeren in verlenging van deze verkeersveiligheidsprogramma's. Ik heb ook een amendement ingediend om de bezuiniging op de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid terug te draaien, want we hebben de SWOV hard nodig voor verstandige keuzes op het gebied van verkeersveiligheid.

Voorzitter. Dan de BDU. Het is vreemd dat de coalitie en het kabinet jaarlijks 500 miljoen euro willen uittrekken voor infrastructuur ten behoeve van nieuwe woningbouwprojecten en tegelijkertijd 10% bezuinigen op de BDU-uitkering. Dat is tegenstrijdig en volgens mij getuigt dat niet van goed bestuur. Ik vraag de minister dan ook om die bezuiniging terug te draaien en zo nodig de vliegheffing dan maar verder te verhogen.

Voorzitter. Dan de vliegbelasting, waarover ik het natuurlijk al even had. Wij waarderen de inzet op een extra heffing voor langeafstandsvluchten, maar nog steeds blijft een groot deel van de maatschappelijke kosten van de luchtvaart onbelast. Economen geven aan dat ook met een hogere heffing op langeafstandsvluchten, vrachtluchten en privéjets Schiphol de gewenste hub kan blijven. Nou, dat willen we natuurlijk zeker weten, dus mijn vraag is of de minister hiermee aan de slag wil. Wil hij kijken of hij die extra inkomsten kan inzetten voor vlootvergroening en verlaging van de ov-kosten?

Voorzitter. Dan ons consumptiegedrag. Dat legt een groot beslag op grondstoffen en milieu. Denk aan goedkope wegwerpkleding en nauwelijks recyclebare zonnepanelen uit China. Dat moeten we niet willen. Zet het kabinet zich in voor halvering van het grondstoffengebruik in 2030? En gaat het snel aan de slag met de uitwerking van de aangekondigde plasticheffing? Deze Actiontaks, zoals ik 'm maar noem, is hard nodig om de plasticverspilling aan te pakken.

De SGP is geschrokken van onze omgang met elektronisch afval. Veel wasmachines en andere apparaten gaan naar de shredder, terwijl reparatie of hergebruik van onderdelen mogelijk is. Een probleem is dat retailers en installateurs die afgedankte apparaten innemen, verplicht zijn om deze als potentieel gevaarlijk afval aan te merken en naar gecertificeerde verwerkers te sturen. Ze krijgen nauwelijks ruimte om ze te repareren. Er is dus wel een prikkel voor inzameling, maar niet voor hergebruik. Sterker nog, er dreigt regelgeving die verplicht om afgedankte apparaten zo snel mogelijk af te voeren. Dat is geen recept voor een tweede leven. Mijn laatste vraag is dus of de staatssecretaris retailers en installateurs ruimte wil geven voor reparatie en hergebruik.

Voorzitter. Ik had nog meer, maar dan ben ik mijn laatste minuut ook kwijt. Dus: dank u wel.

De voorzitter:

Dat willen we ook niet. Nog twee sprekers te gaan. De heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Alles wat rijdt, rolt, vaart en vliegt, daar mogen deze bewindspersonen in vak K zich druk over maken. Je inzetten voor een verbonden land; dat is een werkelijk prachtige taak waar ik ze alle succes bij wens. Laten ze zich daar dan ook op concentreren in plaats van op honden, katten of het papegaaien van wilde uitspraken, zou ik ze willen meegeven.

Voorzitter. De bewindspersonen van IenW hebben getekend voor een zware, misschien wel onmogelijke taak. Het hoofdlijnenakkoord van de nieuwe coalitie barst op het

gebied van infrastructuur namelijk uit elkaar van de onmogelijke opdrachten, conflicterende belangen en een chronisch tekort aan geld. Spoorlijnen noemen is immers nog wat anders dan spoorlijnen aanleggen. Ik ga er in het verloop van mijn bijdrage verder op in.

Ten eerste. Er zouden volgens het hoofdlijnenakkoord meer bussen tussen dorpen gaan rijden. De realiteit is dat er 110 miljoen euro af gaat. Vooral op bussen in dorpen en steden wordt bezuinigd. Je zou het schizofreen kunnen noemen. En let wel, dit raakt niet alleen bewoners van grote steden, maar ook van dorpen als Schipluiden, IJpendam en ja, ook het Rockanje van deze minister. Hoe legt de staatssecretaris dit uit aan de minister en vooral aan de busreizigers en buschauffeurs? Vooral: zijn ze bereid om dit op te lossen? En hoe dan? Wat is hun reactie op de brandbrief van de Vervoerregio Amsterdam en de MRDH?

Ten tweede. Ik lees dat de Nedersaksenlijn en de Lelylijn worden aangelegd, maar er is geen enkele euro extra uitgetrokken om dat te verwezenlijken. De vorige coalitie trok alvast 3 miljard uit als een begin, maar deze coalitie 0,0. Deze bewindspersonen weten ook wel dat we geen 10 miljard uit de zakken van Europa en de regio kunnen kloppen. Zeker die 1,3 miljard voor de Nedersaksenlijn moeten we toch kunnen fiksen als rijksoverheid. Wat is de ambitie van de staatssecretaris in dezen en hoe vult hij die in?

Ten derde. Op luchtvaart is het helemaal de wereld op z'n kop. We lezen dat de komende jaren "de inzet is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden". Prachtig. En wat is letterlijk het eerste wat deze minister doet op het gebied van luchtvaart? Met zevenmijlslaarzen door de Balanced Approach heen stampen en het maximale aantal vluchten met 10.000 omhoogschroeven. Waarom gaat de minister ondertussen wel uitgebreid in gesprek met de luchtvaartsector maar niet met de omwonenden? Er zit toch geen woord Spaans bij deze opdracht? Dat geldt ook voor Lelystad Airport en de vierde aanvliegeroute. Wil de minister toezeggen dat deze aanvliegeroute uit de lucht wordt geschoten?

Ten vierde. Ik kom dan op de "130 overdag", een wild symbool, inmiddels een totempaal, maar goedbeschouwd een schaamlap om het gebrek aan broodnodige investeringen in spoor, wegen en verkeersveiligheid te verhullen. Goed, je kunt straks alvast op een paar wegen op snelheid richting Duitsland komen, maar waar zijn de investeringen om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal slachtoffers te halveren tussen nu en 2030? Wat doet de minister aan de notoir onveilige dodenwegen in de regio, zoals de N9, de N34 en de de minister welbekende N57 en N59? Collega Stoffer en ik slaan in ieder geval de handen ineen om de minister aan een verkeersveiligheidsbudget te helpen.

Voorzitter. Ondertussen staan de PAS-melders nog altijd in de kou. De minister stelt in reactie op mijn motie dat er geen stikstofruimte nodig zou zijn die ook gebruikt zou kunnen worden voor het legaliseren van deze boerenbedrijven. Is dat echt zo? Daar wil ik echt een keiharde garantie op, want anders kan en mag de snelheid gewoon niet omhoog voordat alle PAS-melders zijn gelegaliseerd.

Ten vijfde nog een voorbeeld. De korting in de motorrijtuigenbelasting voor de elektrische auto's wordt plotsklaps

voor 2026 verlaagd van 40% naar 25%: onbetrouwbaar bestuur in optima forma. Bovendien wordt elektrisch rijden zo meteen zwaarder belast dan fossiel rijden. Moeten we niet ten minste corrigeren voor het gewicht van het accupakket, is mijn vraag aan de minister. Hoe wil hij dan wel de doelen voor minder uitstoot in 2030 halen? Ik krijg graag een reactie. Ik heb eerder vandaag een amendement ingediend om dit terug te draaien.

Voorzitter. Ten slotte de nieuwste loot aan de stam: de sluis bij Kornwerderzand, waarvan de minister de rekening volledig bij de regio legt. Waarom zet de minister de schouders niet onder dit belangrijke project voor de brede regio en het bedrijfsleven?

Voorzitter. Ondertussen zit de gewone man met de gebakken peren. De kosten voor vervoer zijn door de inflatie dramatisch gestegen. Wat wordt de concrete aanpak van de nieuwe minister en staatssecretaris om betaalbaar vervoer te verwezenlijken? Zijn ze bereid de komende tijd zo'n aanpak uit te werken en deze aan de Kamer voor te leggen?

Tot zover in de eerste termijn.

De voorzitter:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is mevrouw Koekkoek, van Volt.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank, voorzitter. De begroting van Infrastructuur en Waterstaat heeft een wat technische bijmaak. Het gaat over asfalt, spoorrails, kanalen, vergunningen en stoffen. Dat is niet direct iets waar je warm van wordt als gemiddeld mens. Voor de mensen hier op dit late uur in deze zaal geldt dat uiteraard wel, maar een gemiddeld mens heeft misschien wat moeite om daar liefde voor op te vatten. Maar in essentie gaat deze begroting over verbinding, de manier waarop we mensen en hun leefomgeving aan elkaar verbinden en de manier waarop we mensen in Nederland en Europa met elkaar verbinden. Het gaat ook om het kunnen kiezen van het middel om die verbinding mogelijk te maken. Juist die eigen keuze kunnen maken is niet gemakkelijk. Ik heb veel mensen gesproken die dagelijks in de grensregio over de grens naar hun werk gaan of familie opzoeken en dat graag op een gemakkelijke en duurzame manier zouden doen, maar dat niet kunnen. Ik heb gesproken met mensen die willen reizen en op zoek zijn naar alternatieven voor vliegen, en die in contact willen blijven met vrienden en geliefden door heel Europa, maar ook daarbij wordt het hun niet makkelijk gemaakt. Reizen verbindt mensen. Het verbindt Nederland met Europa en de regio met de stad. Toegankelijk, betaalbaar en goed openbaar vervoer geeft mensen de vrijheid om te reizen. Daar ligt dan ook de toekomst. Daar kunnen wij vandaag vorm aan geven.

Voorzitter. Als ik dan kijk naar de keuzes die we maken op het gebied van mobiliteit, heb ik het gevoel dat we teruggaan in de tijd. Er is de actieagenda auto, we gaan weer 130 rijden en meer vliegen op Schiphol. Daartegenover staat dat elektrische auto's meer worden belast, dat er 110 miljoen wordt bezuinigd op het openbaar vervoer in de Randstad en dat er geen geld is om het ov in de regio te verbeteren. We gaan dus achteruit in plaats van vooruit en

blijven hangen in het verleden in plaats van te kiezen voor de toekomst.

Dan vraag ik mij af — dat is wellicht een retorische vraag — of we onze middelen dan wel juist inzetten. Een betere verbinding in Nederland begint namelijk in de grensregio's. Juist daar ontbreekt het vaak aan een goede aansluiting, terwijl het hemelsbreed over enkele kilometers gaat. Bij een verbinding als Zwolle-Twente-Münster is zo'n 440 miljoen euro nodig voor elektrificatie van het spoor. Om de lijn Weert-Antwerpen in werking te stellen is tussen de 47 miljoen en 88 miljoen nodig. Ik wil vragen wat nou het concrete plan is om ervoor te zorgen dat deze spoorverbindingen er komen. Benutten we ook Europees geld effectief, zoals de Connecting Europe Facility en het Meerjarig Financieel Kader, om ook het geld dat daarin zit in te zetten voor verbetering van het Nederlandse spoor als onderdeel van het Europese spoor?

Betere verbindingen met de trein en het ov, daar ligt de toekomst. Die politieke keuzes kunnen we maken. Een voorbeeld is dat een actieagenda auto autorijden lijkt te stimuleren in plaats van te kijken naar groene alternatieven, die zo veel mensen al gebruiken. Maar je kan ook denken: is het doel misschien om te kijken hoe autorijden zo groen en gemakkelijk mogelijk kan worden gemaakt? Is de minister bereid, wil ik vragen, om in de actieagenda auto ook deelmobiliteit mee te nemen en te onderzoeken hoe die exponentieel kan groeien en een reëel alternatief kan zijn voor de auto, met name in stedelijk gebied? Ik overweeg hierover een motie.

Daarnaast wil ik de bewindspersoon graag vragen of hij kan uitweiden over de inzet van de 2,5 miljard voor de ontsluiting van nieuwe woningbouw, oftewel de manier waarop we woningen aansluiten op de rest van Nederland. Dit bedrag lijkt met name gereserveerd te zijn voor de aanleg van autowegen, maar ook openbaar vervoer moet een grote rol spelen in die bereikbaarheid. Hoe wordt dit meegenomen in de bestedingen?

Dan over de luchtvaart. Daar hebben een aantal collega's ook al aan gerefereerd. Ook daar lijkt de achteruitgang het te winnen van de vooruitgang. De luchtvaartlobby wint het van klimaat en omwonenden. Ik vraag de minister waarom de lobby van de luchtvaart makkelijker en meer toegang heeft dan de stem van omwonenden. Waarom heeft de minister druk gezet om te komen tot een andere rekenmethode, die nota bene is toegestuurd door een belanghebbende van de luchtvaart, om het maximumaantal vluchten op Schiphol terug te draaien? Waarom heeft de minister pas nadat hij een besluit had genomen, gesproken met de Maatschappelijke Raad Schiphol, waar juist het belang van de omwonenden wordt vertegenwoordigd? Ik vraag dit niet om af te rekenen met de minister, maar omdat het vertrouwen tussen Rijk, omwonenden, Schiphol en medeoverheden cruciaal is. Dat vertrouwen is nu geschaad door toedoen van de minister. Mijn concrete vraag aan de minister is hoe hij het vertrouwen gaat herstellen.

Voorzitter. Ik wil graag eindigen met een blik naar buiten, want de verbinding tussen mens en leefomgeving houdt niet op aan de grens. Ons beleid hier heeft ook effect op de wereld om ons heen. Niet alleen in Europa, maar in de hele wereld om ons heen. Als commissie hebben wij vandaag daarover een petitie ontvangen, met heel duidelijke feiten

hierover. Als we ons niet bewust zijn van de gevolgen van ons beleid elders, is er het risico dat we deze landen verder naar China of Rusland drijven. Daarom wil ik de volgende vraag stellen aan de minister: hoe worden de gevolgen van ons lenW-beleid getoetst aan de gevolgen voor brede welvaart elders in de wereld? Denk hierbij bijvoorbeeld aan het exporteren van plastic naar lage-inkomenslanden of negatieve effecten op mensenrechten of op klimaat bij de winning van kritieke grondstoffen in derde landen. Welke maatregelen neemt de minister om dergelijke negatieve effecten tot een minimum te beperken?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De ellende van deze zaal is nou net dat er geen blik naar buiten mogelijk is.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Er is een heel klein raampje.

De voorzitter:

O, dan weet u meer dan ik. Dat is een extra reden om terug te verlangen naar het Binnenhof, maar dat is weer een heel ander verhaal.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Gelukkig kunnen we nu ook naar buiten, voorzitter.

De voorzitter:

Zo is het. U kunt allemaal naar buiten. Hartelijk dank allemaal, alle inleiders van vandaag.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Donderdag gaan wij luisteren naar de antwoorden van de minister en de staatssecretaris.