

Tweede Kamer, Auto

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 17 april 2025 overleg gevoerd met de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2024 inzake Actieagenda Auto (31305, nr. 482);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2024 inzake aanpak spitsspreiden en -mijden (31305, nr. 483);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 januari 2025 inzake onderzoek gepersonaliseerde kentekens (31305, nr. 485);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 februari 2025 inzake Nederlandse inzet op consultatie over de toekomst van de Europese auto-industrie (22112, nr. 3998);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 februari 2025 inzake voortgang deelmobiliteit januari 2025 (31305, nr. 486);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 maart 2025 inzake update "verzorgingsplaatsen van de toekomst" (31305, nr. 488);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2025 inzake uitvoering van de motie van het lid Boswijk c.s. over een analyse van de risico's van elektrische auto's voor de nationale veiligheid (Kamerstuk 21501-20-2068) (21501-20, nr. 2243);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2025 inzake nadere toelichting wetsvoorstel verzorgingsplaatsen (31305, nr. 490).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, Eerdmans, El Abassi, Grinwis, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Van Houwelingen, Pierik, Vedder en Veltman,

en de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren. Welkom bij dit commissiedebat Auto. Ik heet de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit op afstand volgen van harte welkom. Welkom aan de leden, uiteraard. We hebben een volle bak. Dat is hartstikke mooi om te zien. De minister is met enige vertraging — misschien was hij met de auto; geen idee — hier aangekomen. Hij had andere verplichtingen. We zijn blij dat u hier bent. We zijn uiteraard ook blij met de ambtelijke ondersteuning.

Het is 16.00 uur. We gaan het debat starten. We hebben voor dit debat drie uur staan. Dat betekent dus dat we de interrupties behoorlijk gaan beperken, anders gaan we dat nooit redden met elkaar. Ik zou willen voorstellen om drie interrupties toe te staan in de eerste ronde, de eerste termijn. Dan gaan we daarna eens even kijken hoe het debat verloopt. Ik heb begrepen dat de heer Eerdmans het toestaat dat de heer Olger van Dijk als eerste gaat spreken, omdat de heer Olger van Dijk ook in een ander debat aanwezig moet zijn. Zo gaan we het dus doen. Volgens mij heb ik alle plichtplegingen voorafgaand aan dit debat gehad. Laten we er een mooi debat van maken. Ik geef het woord aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Heel veel dank, voorzitter. Dank ook voor de flexibiliteit van de commissieleden, in het bijzonder van de heer Eerdmans. Dank u wel. Veel mensen zijn afhankelijk van de auto. Dat is vooral ook in de regio het geval. Daarom is het goed dat deze minister met de Actieagenda Auto is gekomen, al kan het wat Nieuw Sociaal Contract betreft nog wat scherper op onderdelen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de functionele benadering van het hoofdwegennet, want wat is nou precies het doel daarvan? Is er geld beschikbaar? De A1 en de A15 zijn bijvoorbeeld vooral voor vrachtverkeer. Hoe wordt daar dan op gestuurd? Kortom, minister, wij krijgen graag wat meer gevoel bij dat sturen op de functie van de weg.

In het verlengde hiervan: wordt er ook nagedacht over een hiërarchie in het hoofdwegennet, juist vanuit die functie geredeneerd? Nederland heeft namelijk een belangrijke rol als het gaat om transport, ook van Defensie. Gaan we belangrijke assen van Rotterdam naar het oosten prioriteren? Hoe kijkt de minister naar het idee om bepaalde hoofdwegen als prioritair aan te wijzen en daar dus ook als eerste de knelpunten, bijvoorbeeld in het onderhoud, te gaan aanpakken? Hoe sluit dat dan weer aan bij de Europese aanpak rond militaire mobiliteit? Op Europees niveau wordt gewerkt aan het wegnemen van knelpunten. Daarin wordt ook gesproken over vier prioritaire multimodale vervoerscorridors. Kan de minister aangeven in hoeverre het Nederlandse snelwegennet daar onderdeel van is? Wat betekent dat dan voor het verbeteren van die wegen?

Voorzitter. De files zijn helaas helemaal terug van weggeweest. Zoals u weet, ziet NSC het spitsmijden als een deel van de oplossing. Maar goed, dat gaat niet helemaal alle problemen oplossen. Maar laten we in ieder geval proberen om files die voorkombaar zijn, tegen te gaan. Dan kom ik bij de tunnelsluitingen. We zijn blij dat de antwoorden vandaag zijn binnengekomen, want het is nogal een probleem. De Schipholtunnel gaat soms meerdere keren per dag dicht vanwege een hoogtemelding, soms door niet meer dan een wapperend zeil van een vrachtwagen. Dat leidt tot enorme files en vertragingen, en ik mag wel zeggen tot royale ergernissen.

Voorzitter. Het feit dat de minister er twee maanden over heeft gedaan om die vragen te beantwoorden, doet wel vermoeden dat men er niet helemaal bovenop heeft gezeten. Uit de antwoorden maken we op dat meer dan zestien keer per dag in Nederland een tunnel sluit vanwege een hoogtemelding. Dat mag toch niet kunnen? De antwoorden van de minister zijn toch echt nog iets te vrijblijvend. Op zichzelf is het goed dat Rijkswaterstaat hier eindelijk mee aan de slag gaat, maar we verwachten echt veel van de bredere aanpak hoogtemeldingen. De Kamer is beloofd dat die voor de zomer komt. Ik heb nog een enkele vraag. In die aanpak hoogtemeldingen moet het wat ons betreft wel gaan om meer dan alleen communicatie en betere handhaving. Komt het verhogen van de profielvrije ruimte bijvoorbeeld ook terug in die aanpak? Gaan we er dus echt voor zorgen dat die tunnels gewoon hoger worden, zodat je minder meldingen krijgt? Dat lijkt ons erg kansrijk. Misschien het probleem in perspectief zettend: hoeveel vrachtwagens komen er nou echt vast te zitten? Wat is nou eigenlijk het risico? We hebben zo'n enorme aanpak en er zijn zo veel files. Staat dat wel in verhouding tot het echte risico? Misschien kan de minister daar nog wat over zeggen.

Voorzitter. Tot slot de verzorgingsplaatsen. Nieuw beleid om vergunningen voor laadpalen en shops te veilen, is in de maak. Er was wat reuring over in de eerste Kamerbrief. Daarin stond cryptisch omschreven: "Er lijkt niet op elke verzorgingsplaats noodzaak te zijn voor een tankstation." Het persbericht deed daar nog een schepje bovenop. De nagezonden Kamerbrief van de minister zet dit gelukkig recht. Dat is wat NSC betreft terecht. Veel mensen, ook minima, blijven nog jaren afhankelijk van fossiele brandstoffen. Elektrische auto's worden goedkoper, maar zijn voorlopig echt niet voor iedereen weggelegd. Bestaanszekerheid is ook de mogelijkheid hebben om je te verplaatsen.

Ik rond af, voorzitter. Daarover hebben we nog een enkele vraag. Kan de minister aangeven hoe die veilingen precies in zijn werk gaan? Wordt uitgegaan van opbrengstmaximalisatie of spelen andere aspecten mee? Niets is zo erg als range anxiety. Ik huurde ooit een elektrische camper en kan hier dus over meepraten. Kan de minister aangeven of het uitgangspunt is dat er elke zo veel 25 kilometer een verzorgingsplaats is met laad- en tankmogelijkheden, en dan niet alleen elektrisch, maar dus ook voor die fossiele rijder in zijn oude Volkswagen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Heutink van de PVV. Gaat uw gang, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil het even hebben over die verzorgingsplaatsen. Terecht dat meneer Van Dijk daar aandacht voor vraagt. Het gaat mij even om het principe in het voorstel zoals het er nu ligt of de denkrichting zoals die er nu ligt, dat ondernemers alleen nog maar mogen kiezen tussen fossiel of laden, dus een van beide. Wij zeggen: dat is een keuze voor faillissement, of nu of straks. Wat vindt Nieuw Sociaal Contract daar eigenlijk van?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het lijkt mij goed om niet op voorhand die ruimte al helemaal te beperken. Ik kan dus een eind in de denkrichting van de collega van de PVV meekomen om te kijken of we

daar wat meer flexibiliteit in kunnen houden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen andere interrupties, dus we gaan naar de bijdrage van de heer Eerdmans namens JA21. Gaat uw gang.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Voorzitter, dank u wel. De minister wil geen automobilistje pesten, maar een kabinet dat in Nederland de hoogste accijns op benzine in de hele wereld of in ieder geval de Europese Unie blijft innen is natuurlijk geen autovriendelijk kabinet. De gemiddelde accijns in Europa is €0,53 per liter op dit moment en in Nederland is dat €0,79. Zonder ingrijpen — dat weten we allemaal — wordt een liter benzine vanaf 1 januari €0,26 duurder. Als de minister dus niet ingrijpt. Hij kwam net met een koffertje aanzetten hier. Ik hoop dat daar de Voorjaarsnota in zit en ik hoop, ik mag hopen dat wij beter nieuws krijgen dan tot dusver voor de automobilist, namelijk dat de accijnsdemping per 1 januari doorgaat. Want er is in 2027 nog meer slecht nieuws voor de benzine- en de dieselryjder, met de groeten van Frans Timmermans overigens. Er komt namelijk een extra CO₂-heffing nog eens efftjes bij, die natuurlijk wordt doorberekend aan de pomp en die volgens de Rabobank nog eens €0,12 extra per liter gaat kosten. Dat is een prijsexplosie. We hebben het dus over €0,79 plus €0,26 plus €0,12. Dat is €1,20, die je straks kwijt bent aan de pomp per liter benzine aan de overheid. We hebben dan dus meneer Trump nog niet meegerekend en eventuele andere drama's op de markt, op de wereldmarkt.

Vindt de minister nog dat mobiliteit op deze manier betaalbaar is? Vindt hij dat oké? Ik vind het gewoon niet meer leuk. De slogan van de BOVAG was vroeger Blij dat ik rij. Het is nu vooral pijn als ik rij. Je gaat rijdend failliet. De accijnzen en de belastingen zijn gewoon een sluipmoordenaar. Altijd gaan ze omhoog. Ik weet het nog van het kwartje van Kok in 2002. Dat zou allemaal weer weggaan. Het gaat nooit weg. Het komt er altijd bij. En ik wijs er nog maar een keer op: 75% van de mensen die in een auto rijdt, rijdt op brandstof. Dat aantal blijft overigens stijgen. Dan zie ik de minister met een bord omhoog "130". Ja, op een paar opritten in Groningen geloof ik. Gaat de minister nou voor die accijnsverhoging per 1 januari liggen? Gaat hij die tegenhouden? Gaat hij dat doen als autominister? Ik vraag hem dat echt namens 8 miljoen autobezitters. Graag een reactie of dit nou op Prinsjesdag geregeld gaat worden.

Voorzitter. In Europa mogen vanaf 2035 helemaal geen benzineauto's meer worden verkocht, nieuwe. Laten we dat nou ook gewoon gebeuren, vroeg ik me af. Is de minister daar tegen of voor? Ik hoorde de minister in een interview met De Telegraaf zeggen dat hij het kopen van een elektrische auto weer wil gaan bevorderen vanwege stikstof. Hoe dan? Gaan we dan toch weer belastingvoordelen geven op elektrisch, waar we net afscheid van hebben genomen, terwijl we weten dat het net mud- en mudvol zit, dat bedrijven in Brabant en Limburg gewoon niet meer kunnen worden aangesloten op het elektriciteitsnet? Er is gewoon geen plek meer. Dit los van het feit dat de consumenten de stekkerauto momenteel laten vallen als een baksteen, omdat de kosten toenemen. Het is namelijk nu zelfs duurder om elektrisch te rijden dan op benzine en dat zegt denk ik wel wat. Laat de mensen gewoon rijden waar ze in willen rijden. Stop met dat vanuit de overheid bepalen wat goed voor ze is.

Voorzitter. Dan de files. Nederland staat steeds meer stil. Afgelopen dinsdag was de

drukste avondspits van het jaar. Elke week bijna een nieuw record. De filedruk was nog nooit zo hoog, zegt Rijkswaterstaat. En dan gaat het vooral om de spits. Dinsdag en donderdag is het code rood en de minister zegt: ik wil een mentaliteitsverandering. Hij hoopt dat er afspraken komen tussen werkgever en werknemer om die spits te gaan mijden: samen kunnen we het verschil maken. Het lijkt wel of ik een GroenLinks-wethouder hoorde. Waar is het idee van meer asfalt gebleven? Al die geïnde accijnzen waar ik het net over had, zouden toch in elk geval meer aan wegen moeten worden besteed? Bijna alle snelwegen die zijn verbreed van twee naar drie of van twee naar vier hebben geen files meer. We hebben het probleem met de twee stroken. De minister legt dan tot slot ook nog de bal neer bij de ambtenaren, Kamerleden en ministers, want we moeten allemaal flexibeler gaan vergaderen. Dan ben ik benieuwd of we dan allemaal voortaan de vergadering hier om 11.00 uur laten beginnen. Want hoe laat ik ook vertrek, ik sta altijd in de file vanaf Rotterdam. De minister komt daar volgens mij ook vandaan. Dus het maakt niet uit. Je kunt doen wat je wil, maar er is geen oplossing voor. Je staat in de file. Dus welke mentaliteitsverandering — dat is mijn laatste vraag — wil de minister nou en hoe denkt hij die te gaan bereiken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn geen interrupties. Dan is het woord aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. De auto is nu belangrijk en blijft in de toekomst belangrijk. De auto geeft mensen vrijheid en mogelijkheden. Maar we staan vaak vast in Nederland, er komen ieder jaar auto's bij, en er zijn beperkingen of afsluitingen door onderhoud.

Excuus. Ik heb de verkeerde tekst. Mag ik het woord eerst aan mijn buurman geven?

De voorzitter:

Ik hoor dat de heer Van Houwelingen dat prima vindt. Dan gaan we dat zo doen. Meneer Van Houwelingen spreekt namens Forum voor Democratie. Gaat uw gang.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank u, voorzitter. We hebben het vandaag over het autobeleid van deze regering en in het verlengde daarvan over de mobiliteit. Met de huidige koers ziet Forum voor Democratie het somber in. Ook dit kabinet gaat onverminderd door met de elektrificatie van het wagenpark en de uitfasering van de brandstofauto. Zo gaat er vanaf 2035 een Europees verbod in op de verkoop van de brandstofauto. Op termijn betekent dat, door veroudering van auto's, dat er over een aantal decennia bijna geen enkele brandstofauto meer op de weg zal rijden en dat elke auto, elke vrachtwagen en elk bestelbusje elektrisch is. Het leidt tot een verliezende industrie, minder werkgelegenheid en het is natuurlijk ook een enorme kapitaalvernietiging. Daarnaast wordt de brandstof duurder en duurder; dat werd net ook al genoemd. Volgend jaar komt er €0,26 bij. Daarna krijgen we die Europese CO₂-heffing. Dat leidt tot mijn eerste vraag aan de minister: wat gaat hij eraan doen om te voorkomen dat de benzine binnenkort heel veel duurder gaat worden?

Naast het verbod op benzineauto's en de duurdere brandstof zien we dat vooral in nieuwbouwwijken steeds minder parkeerplekken worden aangelegd. De parkeernorm

daalt. Het wordt voor mensen dus steeds moeilijker om te parkeren. Ze moeten dan het openbaar vervoer gaan nemen. Dat leidt tot mijn tweede vraag aan de minister: wat vindt hij ervan dat het aantal parkeerplekken steeds minder wordt?

Over zero-emissiezones hebben we natuurlijk al uitgebreid met elkaar gedebatteerd. Ook die gaan door. Dit jaar zijn die voor de stadslogistiek ingevoerd. Als je een loodgieter bent en een bestelbusje met benzine hebt, dan kun je bijvoorbeeld de binnenstad van Amsterdam niet meer in. Sommige gemeenten, zoals Amsterdam en Eindhoven, willen dit na 2030 ook gaan invoeren voor personenauto's.

Verder nemen de files toe; dat werd net ook al genoemd. Het is een opstapeling. De brandstofauto gaat weg. Die kan je straks niet meer nieuw kopen. De benzine wordt veel duurder. Er zijn geen parkeerplekken. Er komen veel meer files. De zero-emissiezones zijn er. En wat krijgt de autobezitter in Nederland daarvoor terug? Ik wil daar niet zuur over doen. Ik gun de minister zijn succesjes. Maar dat is dat we op vier trajecten 130 mogen rijden, dus 30 kilometer per uur overdag harder dan eerst. Dat leidt tot mijn derde vraag aan de minister: is dat dan al met al, als u dat zo afweegt, niet toch wel heel, heel sober? Gaat de autobezitter er dan niet per saldo op achteruit?

Dan het verbod op nieuwe brandstofauto's. De minister weet daar alles van. Hij heeft namelijk in het Europees Parlement gezeten. Dat is dan mijn vierde vraag aan de minister: is hij bereid om zich in te spannen om misschien met Duitsland, een autoproducerend land van brandstofauto's, een lobby op te starten om dat verbod, dat daar ook niet goed ligt, terug te draaien? Want we zijn natuurlijk ontzettend tegen dat verbod. Misschien kan hij daar als minister iets tegen doen.

Ik rond af, voorzitter. Ondertussen gaan landen als Japan gewoon door met de productie van brandstofmotoren en zetten ze in op het gebruik van bijvoorbeeld waterstof. Want zelfs als je gelooft dat we van brandstofauto's af moeten, is het zeer onverstandig om de druk op ons elektriciteitsnet nog verder te laten toenemen. Nu al kampen we met netcongestie en waarschuwen netbeheerders voor grootschalige stroomuitval. We kunnen het simpelweg niet meer aan op het net. Dat leidt tot mijn laatste vraag: is de minister bereid om op zoek te gaan naar alternatieven voor elektrisch vervoer? Is hij bereid de exclusieve focus die er nu is in Nederland, en vooral binnen de Europese Unie, op elektrificatie van het wagenpark bij te stellen wanneer blijkt dat dit de stabiliteit van ons stroomnet in gevaar brengt? Mijn vraag is de volgende. Ik begrijp dit namelijk echt niet. Waarom zetten we alleen maar in op elektrificatie als er wellicht ook alternatieven zijn? In Japan zijn ze daarmee bezig. Daar zoeken ze naar alternatieven voor de brandstofmotor. We zitten namelijk al met een net dat te vol is, met netcongestie.

Dank u, voorzitter. We kijken uit naar de beantwoording door de minister.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Houwelingen. Ik kijk nog even naar mevrouw Veltman. U bent er klaar voor?

Mevrouw Veltman (VVD):

Zeker. Het was even een vergissing.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang, mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. De auto is nu belangrijk en blijft in de toekomst belangrijk. De auto geeft mensen vrijheid en mogelijkheden. Maar we staan vaak vast in Nederland, er zijn beperkingen of afsluitingen door onderhoud, en veel aanlegprojecten zijn stilgelegd. Ondertussen is de economische schade groot. In sommige gemeenten worden auto's weggepest. Hoe kijkt de minister, gegeven deze situatie, naar de toekomst? Wat gaat hij doen om het gebruik van de auto op alle fronten meer recht te doen?

Over de aanpak van knelpunten en de aanleg van wegen komen we nog te spreken. Twee weken terug stonden we daar al even bij stil in deze commissie. Ik zal hier nog maar eens benadrukken dat de knelpunten waar de nood het hoogst is, het eerst moeten worden aangepakt. Ik doel in het bijzonder op Hoevelaken. Daarover volgt volgende week wederom een motie.

Er is woningnood in Nederland. Er is veel aan gelegen om snel en veel te bouwen. Sommige gemeenten plannen nu nul komma nul ruimte voor parkeren, zoals Utrecht, Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort, Tilburg en Nijmegen. Dit past niet bij de vrijheid die ik zojuist noemde en ook niet bij het feit dat veel mensen de auto gewoon nodig hebben, bijvoorbeeld ook voor avond- of nachtdiensten, wanneer het ov niet rijdt. Het zet bovendien een enorme druk op andere wijken rondom die nieuwe woningen heen, omdat mensen daar dan maar gaan parkeren. Ik snap best dat je, als je een woontoren bouwt midden in het centrum van een grote, volle stad, naast een centraal station, anders gaat kijken naar een parkeernorm. Maar ook dan moet je rekening houden met mensen die de auto nog nodig hebben. Zeker in buitenstedelijke nieuwbouwwijken moet er ruimte voor het gebruik van de auto blijven. Wat vindt de minister van het idee om het recht op een parkeerplaats vast te gaan leggen voor uitbreidingslocaties?

Voorzitter. Twee weken terug bleek bij een politiecontrole in Den Bosch 15% van de automobilisten onder invloed te zijn van drugs. Rijden onder invloed van alcohol en drugs is levensgevaarlijk en moet wat de VVD betreft stevig worden aangepakt. Maar het lijkt steeds vaker voor te komen, die drugs. Een derde van de jongeren gebruikt af en toe een ecstasypil of een lijntje coke. Driekwart van de jongeren gebruikt af en toe hasj of wiet. Ik vraag de minister welk zicht hij heeft op het gebruik van drugs in het verkeer. Wat zijn de cijfers? Is er een beeld van de laatste jaren? En wat is zijn inzet om de ellende die wordt veroorzaakt door bestuurders op drugs te voorkomen?

Voorzitter. Innovaties en nieuwe technieken zijn hard nodig om slimmer en veiliger van de weg gebruik te kunnen maken. Vanaf wanneer kan ook in Nederland getest worden met geautomatiseerd vervoer? Wanneer krijgen we helderheid over de route naar daadwerkelijke introductie van geautomatiseerd vervoer op Nederlandse wegen? Voertuigdata zijn essentieel voor realtime-informatie over opstoppingen en omleidingen, voor naderende hulpdiensten en weginspecteurs. Ze zijn ook input voor onderhoud van wegen bij bijvoorbeeld gladheid. Welke acties neemt de minister om voertuigdata slim en veilig in te kunnen zetten?

Gisteravond bijvoorbeeld belandden er veel mensen in de file vanwege de wegwerkzaamheden op de A12, zonder dat via de app een waarschuwing of omleiding

werd gemeld. Dit moet toch veel slimmer kunnen? Hoe pakt de minister de regie als het gaat om omleidingsroutes die niet tot overlast leiden? Hoe kan hij daarvoor zorgen als de data bij Google of Tesla worden verwerkt? Hoe staat het met het gebruik van slimme verkeerslichten, nadat de Autoriteit Persoonsgegevens hierover haar zorgen had uitgesproken?

Voorzitter. Dan de tankstations langs de snelweg, de verzorgingsplaatsen. Er komt een nieuwe wet aan. De inzet van het ministerie neigt er tot nu toe naar dat bestaande familie- en mkb-bedrijven die nu nog vooral fossiele brandstoffen aanbieden, in een sterfhuisconstructie worden geplaatst. De VVD vindt dit niet eerlijk. Ik vraag de minister wat hij heeft gedaan met de motie-Koerhuis/Van der Plas, die vroeg rekening te houden met de positie van mkb'ers op de verzorgingsplaatsen. Wat vindt de minister van het idee om tanken, laden en shop via samenwerking mogelijk te maken onder één luifel, waarbij de huidige ondernemers de kans krijgen om de transitie mee te maken, terwijl de concessiehouder van die ene luifel nieuwe aanbieders moet laten meedingen onder de luifel?

Tot slot. Er zijn talloze laadplekken langs snelwegen waar automobilisten, vooral vrouwen, midden in de nacht niet durven te laden. Je moet er natuurlijk redelijk lang blijven stilstaan, alleen op een stille plek, achteraf en de shop is gesloten. Dat moet echt veiliger en ik vraag de minister hier actie op te zetten. Wil hij inventariseren waar deze plekken zijn en ook bekijken wat hier al op korte termijn aan gedaan kan worden?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik ben nu vier jaar woordvoerder op het gebied van verkeer en in de bijdragen van de VVD kwam één ding altijd terug: de accijnsverlaging. Ik heb mevrouw Veltman daar niet over gehoord in haar bijdrage. Als ik de voorjaarsnotastukken lees, dan zie ik die verlaging er ook nog niet in staan. Ik wil voor de zekerheid toch even vragen of het inderdaad klopt dat er vanaf 2026 geen accijnsverlaging is en dat de automobilist dan dus 26 cent meer moet gaan betalen voor benzine.

Mevrouw Veltman (VVD):

De heer De Hoop heeft het over Voorjaarsnotastukken. Ik heb die niet, dus ik weet niet welke stukken de heer De Hoop bedoelt. Ik kan dus ook niet zeggen wat daar wel en niet in zit. Ik weet het niet. Misschien heeft u een lek te pakken dat wij nog niet gezien hebben, maar ik kan daar op dit moment niet op reageren.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik heb mevrouw Veltman hoog zitten, dus zij kan mij niet wijsmaken dat zij niet weet of er wel of geen accijnsverlaging in de begroting komt te staan zo meteen. We weten — het is geen lek, het staat gewoon in de krant — dat dat nog niet geregeld is. Dat betekent dat de automobilist 26 cent per liter benzine meer gaat betalen. Ik kan mij voorstellen dat dat gewoon een aderslating is en een nederlaag voor de VVD. Maar dan had ik verwacht dat dat terug zou komen in meer geld voor infrastructuur. De minister

heeft immers zelf ook gezegd, een tekort van 5 miljard te hebben. De begroting had al weinig geld voor infrastructuur, dus kunnen wij dan nu van de VVD verwachten dat dat geld naar de infrastructuur gaat? Dat is namelijk heel belangrijk voor de automobilist.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zeg nogmaals: ik heb niet meer gezien dan de tweets en wat ik in de krant lees. Ik hoor de heer De Hoop net zeggen: u weet best wat er allemaal wel en niet in staat. Dat is niet zo. Ik weet niet meer dan wat er in de tweets staat. Wat we natuurlijk wel weten, is dat de afgelopen twee jaar die accijnsverlaging door de VVD erin is gezet. Ik weet niet wat daar nu van is gemaakt in de Voorjaarsnota. Ik ben ook heel benieuwd wat de minister daarvan zegt, dus laten we hem dat vragen.

De **voorzitter**:

Ik zag de heer Eerdmans volgens mij een schijnbeweging maken. Maar gaat uw gang!

De heer **Eerdmans** (JA21):

Dat was een echte beweging, want ik kan me dat ook niet voorstellen. Ik kan me ook niet voorstellen dat de VVD dat deel van het pakket laat passeren. Dus ik heb met verbazing gezien dat het nog niet bij het zoet zat. Dat doet mij het ergste vrezen en vandaar mijn vraag aan de minister, want daar moet het natuurlijk geregeld zijn. Ik hoop alleen al aan zijn mimiek en gelaatsuitdrukking te kunnen zien of de autobezitter blij of niet blij wordt van Der Barry. De vraag aan de VVD is: stel dat het niet geregeld is, is de VVD dan net als de vorige keer bereid om het te repareren? Ik denk dat er echt, echt forse steun is in de oppositie, zeker bij JA21, om die demping voort te zetten en de autobezitter niet per 1 januari 26 cent per liter duurder uit laten zijn bij de pomp.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We hebben daar altijd voor geknokt. Ik was ook trots om te kunnen zeggen dat dat de afgelopen twee jaar door de VVD is gelukt. Wat ik nu in ieder geval weet, is dat er geld naar Defensie gaat en dat we de lasten verlichten voor burgers. De energiebelasting gaat omlaag en de kinderopvang wordt goedkoper, zelfs bijna gratis. We krijgen een stabiele begroting, doordat we ons aan goede regels houden en de schulden niet naar toekomstige generaties doorschuiven. Dat is wat ik nu weet. Geloof u maar van mij: al jaren zijn wij de partij die knokt voor de auto. En dat blijven we doen!

De heer **Eerdmans** (JA21):

Daar word ik alleen maar verdrietiger van, want zo'n rijtje laat meestal zien: zie je wel, dat is wat we ervoor terug hebben gekregen. We hebben de automobilist laten zitten, maar dat krijgen we ervoor terug. Daar schiet de benzinerijder natuurlijk totaal niks mee op, want die zal dit toch als een enorm verlies zien. Eerlijk gezegd vind ik het op deze manier echt niet meer leuk, hoor, om te tanken, want je denkt toch "waarom stap ik nog in de auto?" Kijk, niemand wil in het ov. Althans, veel mensen denken er ook niet echt over na om van de auto naar het ov te gaan. Maar op deze manier in de auto gaan zitten, is gewoon jezelf failliet rijden.

Voorzitter. Ik word hier niet vrolijk van, zeg ik dan toch maar. Ik hoop dat we de druk op kunnen voeren, want de vorige keer is het wel gelukt na politieke en maatschappelijke druk op de VVD om het tij te keren. Dus daar ga ik dan maar een beetje hoop uit putten.

De **voorzitter**:

De heer Eerdmans heeft hoop. Mevrouw Veltman, wilt u daar nog op reageren.?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Hier hoop en daar De Hoop! Ik ben alleen maar blij als ik de heer Eerdmans vrolijk zie zijn. Kijk, betaalbaarheid van de auto en autorijden is voor de VVD altijd heel belangrijk geweest. Dat zit 'm ook in de portemonnee van de mensen. Wat er verder wel en niet in de Voorjaarsnota staat, weet ik niet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik naar de heer Heutink. U kijkt al blij dat u aan de beurt bent en namens de PVV iets mag zeggen. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja, voorzitter, want we hebben eindelijk een debat over de auto. Dat was broodnodig en vandaar ook het enthousiasme.

De auto is en blijft het vervoersmiddel van de toekomst. De PVV roept het al jaren. Autorijden staat voor vrijheid en voor welvaart. We zijn dan ook blij dat de minister eindelijk, weliswaar een beetje, gas aan het geven is. We hebben het allemaal kunnen zien: een minister die met een 130-kilometer-per-urbord boven op de Afsluitdijk staat. Dat beeld was natuurlijk prachtig! Onze complimenten aan de minister voor het realiseren van deze mooie eerste stap.

Dat smaakt naar meer! Veel meer, want vier wegen is natuurlijk een mooi begin, maar het is nog maar een begin en we moeten overal, zoals ook vermeld in het hoofdlijnenakkoord, daar waar dat kan op de snelwegen 130 kilometer per uur gaan rijden. We horen dan ook graag van de minister welke wegen gaan volgen, want ook de minister moet gas gaan geven.

Voorzitter, ik zie dat de heer De Hoop wil interrumperen, maar misschien mag ik nog twee zinnen uitspreken.

We kunnen ook meer gas geven, want we weten inmiddels dat het verlagen van de maximumsnelheid nauwelijks effect heeft gehad op de stikstofruimte. Er is dus geen enkel excuus meer om niet als de wiedeweerga die borden in de grond te zetten, zeggen wij tegen de minister.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, uw laatste interruptie.

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

Ik zag natuurlijk ook de beelden van de minister, als een kind zo blij stond hij daar op die prachtige afsluitdijk met dat bord van 130 kilometer per uur. Op maar liefst 66,5 kilometer van de 2.400 kilometer in Nederland mag 130 kilometer per uur worden gereden. Dat deed mij denken aan voormalig minister Melanie Schultz, want die opende ook steeds wegen waar je 130 kilometer per uur mocht gaan rijden, net voordat er slecht nieuws verteld moest worden. Toen dacht ik: ik ga maar even goed opletten! 26 cent wordt het duurder voor de automobilist en het lijkt erop dat er geen enkele cent extra voor infrastructuur komt, terwijl de minister heeft gezegd dat hij 5 miljard extra nodig heeft voor onderhoud. Dat moet toch heel erg slecht nieuws zijn geweest voor de PVV.

Ik zou daar graag een reactie van de heer Heutink op krijgen.

De heer **Heutink** (PVV):

Ook ik weet niet precies wat er in de Voorjaarsnota staat. Dat hebben we uit de krant moeten vernemen, maar ik ga de heer De Hoop dan wel even uitleggen dat de Voorjaarsnota een bijstelling is van de begroting 2025. Die begroting is reeds vastgesteld. In de Voorjaarsnota stel je die bij en voor toekomstig beleid gaan we op Prinsjesdag zien wat we anders en eventueel meer moeten doen.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Het is natuurlijk heel mooi om te horen dat de PVV blij is dat we nu op een paar stukjes weg inderdaad 130 kilometer per uur kunnen rijden. Wat Forum voor Democratie betreft voeren we trouwens maximumsnelheden naar Duits model in op al onze autosnelwegen, maar dat terzijde.

Dan nou nog even mijn serieuze vraag. Ik heb het net allemaal opgesomd, hè. Je kunt straks niet langer een nieuwe brandstofauto kopen. De brandstofprijzen gaan omhoog. We hebben steeds meer files. Er zijn geen parkeerplekken. Er komen zero-emissiezones. Enzovoort, enzovoort, enzovoort. Dus het totaalpakket van dit toch ook PVV-kabinet voor de autobezitter is toch wel heel sober, hè. Die 130 kilometer per uur is eigenlijk een vlag op een modderschuit. Ik ben benieuwd hoe de heer Heutink dat ziet.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is in ieder geval het begin van het afschaffen van regels. Het verlagen van de maximumsnelheid was pure betutteling. Het had nul effect op de stikstofruimte. Het was ergernis ten top. Dus we zijn heel blij dat daar in ieder geval een begin mee is gemaakt. Meneer Van Houwelingen kent het standpunt van de PVV over zero-emissiezones. Die hadden we het liefst helemaal niet gezien.

Ik deel verder de mening van Forum voor Democratie over het verbod op brandstofauto's. De minister kan best weleens samen met andere landen gaan kijken wat er in Brussel mogelijk is om dat verbod van tafel te krijgen, want daar zijn we ook niet heel erg blij mee. En ja, wij maken ons ook zorgen over parkeernormen, parkeertarieven en stijgende prijzen. Ik ga daar zo meteen nog wat over zeggen, maar ik hoop inderdaad dat de minister samen met de minister van Volkshuisvesting bijvoorbeeld kan gaan kijken of er parkeernormen in bouwbesluiten kunnen worden vastgelegd. Kan hij daar meters gaan maken om mensen toch te kunnen garanderen dat er een parkeerplaats komt?

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank voor uw antwoord, maar het is denk ik geen antwoord op mijn vraag. Het verschil tussen de PVV en Forum voor Democratie is dat u, meneer Heutink, in het kabinet zit en wij niet. U heeft het een en ander uitonderhandeld en mijn vraag is of het totale resultaat voor de autobezitter — ik heb het net opgesomd — niet ontzettend pover is.

De heer **Heutink** (PVV):

We zijn heel erg blij dat we er bij de onderhandelingen in ieder geval voor hebben kunnen zorgen dat de accijnzen niet verhoogd werden. We hebben verder inderdaad de 130 kunnen uitonderhandelen. Dat zijn mooie dingen om binnen te halen. Moeten wij werk maken van meer infrastructuur? Ja, dat ben ik helemaal met u eens. Zijn wij

kritisch op het feit dat geld van aanleg naar onderhoud is geschoven? Ja, daar zijn wij kritisch op. Het liefst hadden wij ook gezien dat we volle bak aan waren gaan leggen. Daar maken we ons zorgen over en daar zullen we de minister ook kritisch op bevragen.

De voorzitter:

De heer Van Houwelingen voor zijn derde interruptie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

De heer Heutink zegt het zelf al: niet verhoogd. Ja, de PVV heeft er voor de autobezitter uit gesleept dat de accijnzen niet verder werden verhoogd. Maar dat is toch wel heel pover. We hebben bovendien net gehoord dat die verhoging volgend jaar heel waarschijnlijk wel doorgaat. Dan komt er een kwartje bij! Het is heel sober en ik hoop dat de PVV op z'n minst gaat proberen om die verdere verhoging van de accijnzen te voorkomen. Mijn slotvraag: gaat de PVV daar wat aan doen?

De heer Heutink (PVV):

Forum voor Democratie noemt het "sober". Wij noemen het "in een coalitie met vier andere partijen het op dit moment maximaal haalbare uitonderhandelen".

De heer Eerdmans (JA21):

Het zoet wordt wel heel zuur als je blij moet zijn met het niet verhogen van accijnzen. Dat is inderdaad toch wel de grap van de dag. Ik ging ervan uit dat wij hopelijk nog een verlaging tegemoet zouden kunnen zien. Maar laten we de Here dan maar prijzen dat we niet nog, nog hogere accijnzen krijgen dankzij de PVV.

Maar even serieus, voorzitter. Het is dezelfde vraag, maar is de heer Heutink bereid om met JA21 mee te denken als de minister negatief reageert op onze vraag om dit samen met de VVD en de PVV terug te draaien? Kom op, we laten de autobezitter toch zeker niet nog een keer 26 cent meer betalen? Dat kan gewoon niet meer. Dat moet gewoon een halt toe worden geroepen en daarvoor ga ik alles uit de kast trekken. Ik wil dat de PVV gewoon met ons mee gaat doen. Ik stel de vraag, maar ik hoop dat ik het antwoord kan raden.

De heer Heutink (PVV):

U kent de PVV als de partij die hart heeft voor de automobilist en die de afgelopen jaren ook een schurftkel heeft gehad aan het feit dat al die kabinetten telkens de automobilist aan het pesten waren. Dat zijn we dus helemaal met u eens. Maar de realiteit is wel dat we richting de onderhandelingen, die in de zomer gaan plaatshebben over de Miljoenennota, daarover het gesprek gaan voeren. U kent het standpunt van de PVV en daar gaan we dan het gesprek over voeren. Maar ik kan daar nu niet op vooruitlopen. Zo realistisch moeten we tegen elkaar zijn, meneer Eerdmans, want zo werkt het gewoon.

De voorzitter:

Ik kijk even. Volgens mij zag ik de vinger van mevrouw Vedder. Klopt dat? Nee? Dan is het woord aan de heer El Abassi. Gaat uw gang.

De heer El Abassi (DENK):

De PVV, de partij die hart heeft voor de auto. Ik zou eerder zeggen: die een hekel heeft aan de auto. Ik hoor mijn buurman aangeven dat hij de accijnzen niet heeft verhoogd.

Maar volgens mij heeft de PVV beloofd de accijnzen te verlagen. Ik zou de PVV willen vragen of de PVV in de periode dat ze nog in het kabinet zit, de accijnzen gaat verlagen en, zo ja, wanneer dan?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb net uitgelegd hoe de systematiek van onderhandelen werkt, hoe het werkt om samen te werken in een coalitie en hoe de onderhandelingen richting de Miljoenennota gaan. Ik heb net gezegd dat de PVV hart heeft voor de automobilist en dat we een hekel hebben aan het feit dat de automobilist jarenlang wordt uitgekleeft. Dat meneer El Abassi daar nog niet aan heeft mogen proeven is, denk ik, alleen maar goed nieuws.

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

Zeer Ruttiaans allemaal. Dan laten we dit even los en gaan we naar de 130 kilometer per uur, want ook dat wordt gebracht. Uw leider, zeg ik via de voorzitter, heeft verschillende malen aangegeven dat in heel het land 130 kilometer per uur wordt ingevoerd. Nu komt de PVV met een schamele foto, waarmee heel trots wordt aangetoond dat op drie plekken — serieus drie plekken; dit lieg ik niet — in heel Nederland 130 kilometer per uur wordt ingevoerd. Zou je daar trots op moeten zijn of zou je je daarvoor moeten schamen, vraag ik aan de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

We zijn heel erg trots dat we in de eerste negen maanden dat het kabinet aan de gang is, in ieder geval hebben kunnen starten met de grootste betuttelende regels, zoals het verlagen van de maximumsnelheid op vier wegen. We zijn blij met de minister, die zich inspant om dat ook op de rest van al die snelwegen te realiseren, waar het kan. We willen hem van harte aanmoedigen om daar vaart mee te maken, want ik denk dat meneer El Abassi en ik het compleet met elkaar eens zijn dat dit een verschrikkelijke maatregel was die helemaal niets heeft bijgedragen aan het doen dalen van de stikstofuitstoot. Het was een grote ergernis voor al die mensen in ons land die eindelijk een beetje wilden doorkarren en dat niet meer konden door de vorige kabinetten. Ik denk dat de heer El Abassi, met mij aan zijn zijde, de minister alleen maar kan aanmoedigen om zo snel als het kan nog meer borden in de grond te plaatsen.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, meneer El Abassi.

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

Ik kan echt niet anders dan constateren dat de PVV de autorijder in woorden paait, maar in daden keihard naait.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb geen vraag gehoord, dus ik ga door met mijn betoog, denk ik.

De **voorzitter**:

U heeft nog een interruptie van mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

De heer Heutink is heel uitgesproken over wat hij vond van de verlaging van 130 naar 100 vanwege stikstofmaatregelen. Overigens zijn er drie wegen waar we nu 130 mogen. Vier was de bedoeling, maar het is bij drie gelukt, waaraan ik mijn collega toch wil

herinneren. Bij de ministeriële commissie die zich buigt over stikstof ligt ook op tafel dat we in vele gebieden straks 80 gaan rijden. Ga ik dezelfde stellige woorden horen van de heer Heutink als dat ter sprake komt? Wat gaat de heer Heutink dan doen?

De heer **Heutink** (PVV):

Blijkbaar kan het CDA ook al de toekomst voorspellen. Ik heb nog geen uitkomsten van de ministeriële commissie gezien. Die wacht ik met smart af. Dan gaan we opnieuw het debat aan, met de consequenties voor infrastructuur.

De **voorzitter**:

Dan kunt u uw betoog vervolgen. Gaat uw gang, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. De regering is van plan het fileprobleem op te lossen door te gaan aansturen op rijgedrag. Mensen moeten autorijden in de spits maar gaan mijden, is het idee. Dit is eigenlijk pure armoede. Laat mensen lekker zelf bepalen wanneer ze gaan rijden en kom met echte oplossingen. Ga inderdaad wegen aanleggen. We moeten mensen niet uit de spits jagen, maar moeten het autogebruik faciliteren. Een van de oplossingen is zorgen voor voldoende bergers langs de weg op de zogenaamde hotspots. Zo kunnen plekken waar veel ongelukken gebeuren snel worden geruimd. Vroeger hadden we het succesvolle programma file-aanpak. Ik denk dat de minister dat nog wel kent. De kosten waren relatief beperkt, maar het werkte wel fantastisch. Je zag de snelheid waarmee de files werden opgelost toenemen. Dat is goed. Ziet de minister hier nog kansen, zou de vraag zijn.

Voorzitter. Verder wil de regering inzetten op veilig rijgedrag. Dit zullen wij in principe altijd steunen, maar we hopen dan wel dat de minister met de minister van Justitie en Veiligheid echt werk gaat maken van handhaving en bestraffing.

Voorzitter. Dan de ellende langs de weg. De regering lijkt op weg om ondernemers op een verzorgingsplaats failliet te laten gaan. We zeiden het al eerder, maar een gedwongen keuze tussen het aanbieden van ofwel elektrisch laden ofwel fossiele brandstof betekent in beide gevallen maar één ding: je gaat failliet. De PVV wil deze gedwongen keuze van tafel. We horen graag de reactie van de minister op dit punt. Tevens ontvingen we een aantal weken geleden een brief van de minister, waarin de miscommunicatie over tankstations werd hersteld. Ik denk het heel belangrijk was dat dat in ieder geval duidelijk werd. Maar het neemt onze zorgen niet weg, want we kunnen het ons niet veroorloven dat ondernemers gedwongen moeten kiezen tussen die kavels. Dat gaat gewoon niet werken voor al die mkb'ers. Dus onze vraag is hoe de minister deze zorgen serieus gaat nemen.

Tot slot, voorzitter. De haat jegens automobilisten groeit. Gemeenten voeren die verschrikkelijke milieuzones in. Ze zijn aan het goochelen met parkeernormen en kleden de automobilist financieel uit met torenhoge parkeertarieven. Mijn vraag is: wanneer stelt het kabinet hier paal en perk aan? Ik wil weten van de minister wat hij hiervan vindt. Voert de minister al gesprekken met de VNG en de minister van Volkshuisvesting om te zorgen voor voldoende parkeerplekken bij nieuwbouwwoningen? Is er iets wat de minister kan doen om te zorgen dat de parkeertarieven bij gemeenten niet nog verder de spuigaten uit lopen?

Ik dank u voor de tijd.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. U heeft nog een interruptie van de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Meneer Heutink maakt zich hier kwaad over anderen, in dit geval de gemeenten. Maar ik heb hem zich niet zo kwaad horen maken over zijn eigen kabinet en zijn eigen coalitie. Rondom de Voorjaarsnota zijn allerlei dingen naar buiten gekomen. Het is duidelijk dat de Lelylijnbank is beroofd voor wat projecten. Maar voor de zeventien projecten die zijn gepauzeerd, merendeels wegprojecten die zouden worden losgetrokken, heb ik geen geld gezien. De Barrytaks, of het kwartje van Madlener, van 25,8 cent, staat gewoon nog in de boeken. Dat moet allemaal nog in augustus of een andere keer. Wat is de boodschap van meneer Heutink aan dit kabinet? Maakt hij zich net zo kwaad over dit kabinet als over — heel makkelijk, hier — een paar misschien ietwat linkse colleges in mooie gemeenten?

De heer **Heutink** (PVV):

Waar ik me vooral heel erg kwaad over maak, is dat de ChristenUnie na zo veel jaren regeren nog niet weet hoe de voorjaarsnota in elkaar zit en niet weet dat dat een bijstelling is van de huidige, lopende begroting. Ik hoop ook niet dat de ChristenUnie met een auto over de Lelylijn zou gaan rijden, mocht die er ooit komen. Dat zou mijn antwoord zijn.

De **voorzitter**:

Ik vermoed dat de heer Grinwis nog een vervolgvraag heeft.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ga mijn spaarzame tijd niet gebruiken om nog eens haarfijn de voorjaarsnota aan de heer Heutink uit te leggen, dus dat laat ik even liggen. Het is niet alleen een bijstelling van de begroting, maar ook een belangrijk moment in het jaar waarop je de kaders en uitgaven voor het volgende jaar bespreekt. Dat ga ik allemaal niet uitleggen. Het is helder dat de heer Heutink heel graag wild om zich heen slaat. Ik constateer dat hij weigert zich kwaad te maken over dit kabinet. Ik constateer ook dat hij geen enkele warme boodschap heeft voor de automobilist in Nederland, omdat ze nul komma nul euro hebben uitgetrokken om iets te doen aan het vastlopen van Nederland. Dan heb ik het nog niet eens over dat kwartje van Madlener.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb geen vraag gehoord.

De **voorzitter**:

Dan gaan wij naar de volgende spreker van de kant van de Kamer. Dat is de heer El Abassi van DENK. Gaat uw gang.

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

Voorzitter, dank. De minister spreekt in de Actieagenda Auto over bereikbare woningen en zegt dan ook miljarden te investeren in infrastructuur om nieuwe woonwijken goed bereikbaar te houden. Maar in de praktijk zien we dat grote steden diezelfde

bereikbaarheid juist bewust afremmen door te kiezen voor autovrije of autoluwe wijken. Utrecht is een bekend voorbeeld, met de Merwedekanaalzone. Maar dit is geen uitzondering. Ook in de Sluisbuurt en Haven-Stad in Amsterdam, de Binckhorst in Den Haag, Maasterras in Dordrecht en de Corthesiusdriehoek in Utrecht worden hele wijken ontwikkeld waar auto's nauwelijks welkom zijn. Wat heb je aan een nieuwe wijk als je niet met de auto kunt komen? Voor veel mensen is de auto geen luxe maar een noodzaak, voor werk, mantelzorg, gezinsleven of simpelweg omdat er geen fatsoenlijk openbaar vervoer beschikbaar is. Toch worden bewoners straks gedwongen om te leven zonder eigen risico, zonder parkeerplek, zonder mobiliteitsvrijheid.

Voorzitter. Dit is geen toekomstgericht beleid. Het sluit mensen buiten, mensen met een beperkt inkomen, met kinderen, die afhankelijk zijn van de auto. DENK pleit voor echte keuzevrijheid in mobiliteit. Een woning moet niet alleen betaalbaar zijn, maar ook bereikbaar, ook met de auto. Daarom heb ik de volgende vragen aan de minister. Erkent de minister dat het autovrij maken van wijken kan leiden tot uitsluiting van bepaalde bevolkingsgroepen op basis van mobiliteitsbehoefte of sociaal-economische positie? Hoe verhoudt zich dit tot de nationale inzet op bereikbare woningen, zoals verwoord in de Actieagenda Auto? Is de minister bereid in gesprek te gaan met gemeenten om te voorkomen dat de keuzevrijheid in mobiliteit op grote schaal wordt ingeperkt?

Voorzitter. Laten we het ook hebben over de absurditeit van de snelheidsbeperkingen; daar hadden we het al over. Je mag op snelwegen geen 130 meer rijden, terwijl dat jarenlang de norm was. Gelukkig heeft de minister de Actieagenda Auto. Op drie plekken mag je weer 130. Drie plekken! Ik laat een plaatje zien van de minister; een hele mooie foto. Hoppa! Een verkiezingsbelofte ingelost. Waarom niet op veel meer trajecten, zo vraag ik de minister. De minister profileert 130 kilometer per uur op drie snelwegdelen als een grote stap, terwijl het in werkelijkheid niet eens gedeeltelijk het teruggedraaien is van beleid dat ooit al landelijk gold. Dat is niet in lijn met wat partijen als de PVV, en vaak ook de VVD, hun kiezers hebben beloofd: zo veel mogelijk en zo vaak mogelijk 130 rijden.

Voorzitter. Dan de vrachtwagenheffing. Verduurzaming mag niet over de rug van kleine transporteurs, zelfstandige chauffeurs en familiebedrijven, die nu al lange dagen maken voor een laag tarief. Deze mensen rijden niet voor hun plezier. Zij zijn het kloppende hart van onze economie. Maar nu worden ze extra belast, terwijl grote transportgiganten de kosten makkelijk kunnen doorschuiven. Daarom heb ik de volgende vraag aan de minister: erkent de minister dat de huidige vorm van de vrachtwagenheffing vooral kleinere ondernemers treft, terwijl grotere bedrijven wel kunnen investeren in elektrische vrachtwagens of kosten kunnen doorberekenen? Wat gaat de minister doen om deze kleine ondernemers te beschermen? Verduurzamen moet eerlijk. Anders is deze heffing gewoon een oneerlijke lastenverzwaring voor de werkende Nederlander op wielen.

Voorzitter, tot slot.

De voorzitter:

Meneer El Abassi, u heeft een interruptie van de heer Heutink. Gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Als meneer El Abassi zo kritisch is op de vrachtwagenheffing, waarom heeft hij dan gestemd voor de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de

implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels?

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

Sorry, maar kan de vraag nog een keer gesteld worden?

De heer **Heutink** (PVV):

Dat kan. Meneer El Abassi is heel erg kritisch op de vrachtwagenheffing. Dat zijn wij ook, maar wij hebben tegen de wijziging van de wet gestemd die gaat over de implementatie van herziene Europese tolheffingsregels. Maar DENK heeft voor die wet gestemd. Als meneer El Abassi het echt zo erg vond, had hij toch niet voor de wijziging van die wet gestemd?

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

De heer Heutink verwijst nu naar de hele wet. Je moet naar de complete wet kijken. Daar staan natuurlijk heel veel dingen in. De reden waarom wij voor die wet hebben gestemd, is dat we voor de wet als geheel hebben gestemd, maar uiteraard niet voor deze verhoging. Als de heer Heutink — ik zou hem daartoe willen uitdagen — straks een motie of een amendement wil indienen om die heffing te verlagen, sterker nog, om dat nu te voorkomen richting de Voorjaarsnota, staan wij aan zijn zijde. Sterker nog, daar willen we wel initiatief voor nemen. Ik hoop dat de heer Heutink dan ook achter ons staat.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, uw laatste interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

De Voorjaarsnota is afgerond, dus dat gaat niet meer. Maar het komt natuurlijk wel heel erg raar over dat je zo kritisch bent op de wet, op de tarieven en op het gegeven dat vrachtwagenchauffeurs worden gepakt — dat delen we — maar toch voor die wet stemt. Dat lijkt mij toch wel heel erg ingewikkeld uit te leggen aan al die vrachtwagenchauffeurs, toch?

De **voorzitter**:

U bent aan de beurt, meneer El Abassi. Gaat uw gang.

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

Je kan de vraag ook omdraaien. Als je tegen die wet stemt, is het wel zeer vreemd dat je geen kritiek hebt op de nota die we nu van de minister ontvangen, namelijk dat er een vrachtwagenheffing gaat komen. Dat wil ik aan de PVV vragen. Als de PVV toen kritiek had en tegen de wet heeft gestemd, zullen ze ons straks steunen in een motie die we straks tijdens het debat gaan indienen.

De **voorzitter**:

Maar we doen niet aan wedervragen, dus u mag uw betoog vervolgen, meneer El Abassi.

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

We gaan dat dus oplossen en we hopen de PVV straks aan onze zijde te hebben.

Voorzitter. Ten slotte is het veelzeggend dat in de Actieagenda Auto niets staat over

brandstofprijzen, accijnzen, parkeertarieven of verkeersboetes, terwijl ook dat de automobilist dagelijks raakt. Wat DENK betreft hoort ook deze financiële druk onderdeel te zijn van de agenda. Is de minister bereid om dit op te nemen in de actieagenda?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Vedder, u bent aan de beurt, namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik ga aan het eind nog iets zeggen over iets waar ik zelf ook fan van ben, namelijk hard rijden, maar ik wil eerst een paar vragen stellen in aanvulling op wat een aantal collega's voor mij ook al hebben benoemd.

De eerste vraag is als volgt. De minister benoemde laatst plenair dat bij ongewijzigd beleid qua accijns de benzineprijs fors gaat stijgen — collega Grinwis noemde het net al even de "Barrytaks" — en dat hij hoopte dat "het kabinet hier iets aan kon doen". Ik heb het nog even opgezocht in het stenogram. Ik heb daarvoor in de Voorjaarsnota in alle twitterberichten nog geen euro's voorbij zie komen. Dus wat nu, vraag ik aan de minister.

De tweede vraag. De minister kon plenair laatst ook niet uitsluiten dat hij bij de Voorjaarsnota de bpm op de fossiele auto's niet zou verhogen. Kan hij dat vandaag wél uitsluiten?

Voorzitter. Elektrisch rijden wordt aan alle kanten duurder. Ik vraag de minister of hij daardoor nu net niet de mensen in de middenklasse pakt, voor wie financieel gezien eindelijk die elektrische middenklasser in beeld aan het komen is?

Voorzitter. Dan stikstof. Bij de stikstofcommissie ligt een maatregel voor om op sommige plekken op de snelweg 80 te gaan rijden. Deelt de minister mijn opvatting dat voordat je zo'n besluit neemt, ook eerst naar de veiligheidsaspecten gekeken zou moeten worden?

Als laatste, voorzitter, voordat ik over het hard rijden begin: ik ben blij met de voortvarende manier en de brede aanpak waarmee de minister de CDA-motie van collega Boswijk heeft opgepakt, namelijk dat de risicoanalyse van Chinese auto's wordt uitgebreid naar vrachtwagens en bussen. Kan er in dat onderzoek behalve naar spionage en sabotage ook worden gekeken naar het veiligheidsaspect, namelijk dat deze auto's mogelijk vanuit China op afstand ineens kunnen worden stopgezet, bijvoorbeeld midden op de snelweg? Wordt het SWOV daar bijvoorbeeld bij betrokken? Of valt dit onder sabotage en wordt dit al meegenomen in het onderzoek?

Voorzitter. Dan de snelheid. Ik ben een enorme petrolhead en een enorme motorsportfanaat, maar racen doe je in Assen of in Zandvoort en niet op de N44. Een Vandaag becijferde dat 36.500 Nederlanders last hebben van illegale straatraces in hun wijk. Dan hebben we het vooral over gevaarlijke situaties en geluidsoverlast. We moeten natuurlijk heel streng handhaven op illegale straatraces. In dat kader is het interessant dat de politie zelf aangeeft moeite te hebben met die aanpak. In de afgelopen vijf jaar werden er slechts negentien opgepakt. De lastigheid zit 'm in de bewijsvoering, want je moet er als politie bij zijn op het moment dat het gebeurt. Dat is

natuurlijk lastig, want het kenmerk van een race is natuurlijk dat die auto's zich nogal snel verplaatsen.

Bij de fatbikes heb ik al eens gezegd: minister, ga aan de slag met het onthooligannen van dat ding; zorg dat dat ding minder cool is, dat het dikke-ik-gedrag kan worden aangepakt; zet vol in op de gedragskant. Dat zouden we bij straatraces ook moeten doen. Er is niks mis met carmeetings. Ik vind ze zelf ook leuk, zeker toen ik nog wat jonger was, maar die moeten niet uitdraaien op gevaarlijke situaties voor de jongeren zelf en hun medeweggebruikers. TeamAlert heeft een interessant onderzoek gedaan, waarin jongeren zelf hebben aangegeven wat zou helpen, namelijk strenger straffen, hogere straffen, eerder afpakken van het rijbewijs. Zou de minister hierover met de minister van JenV in overleg willen gaan? Jongeren gaven ook aan dat zichtbare maatregelen helpen, zoals flitspalen en stoplichten. Minister, zou u met diezelfde minister van JenV en de politie, provincies, gemeentes willen optrekken en willen uitwerken hoe we dat soort maatregelen gericht in kunnen zetten, vooral rondom uitvalswegen, waar die straatraces vaak plaatsvinden? Ik mag er toch regelmatig 's nachts naar luisteren, moet ik zeggen.

Voorzitter. Zou er niet op elke carshow voorlichting moeten zijn voor jongeren, samen met de organisatoren van die shows? Zouden er niet bewustwordingscampagnes moeten worden opgestart die niet alleen over de risico's gaan maar zich bijvoorbeeld ook richten op hoe je je auto veilig kunt tunen? Ik zou daar vroeger heel dankbaar voor zijn geweest met mijn eerste autootje, mijn Daihatsu Charade 3 cilinder. Maar dat was er toen nog niet. Ik ben benieuwd naar de reflectie van de minister op het onthooligannen van de straatraces.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. Het woord is aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Na dit debat rijd ik, zoals u weet, vanavond over de Afsluitdijk weer terug naar Friesland. Dankzij deze minister ben ik nu drieënhalve minuut eerder in Friesland of op het werk in Den Haag. Ik ben hem daar eeuwig dankbaar voor. Ik zou dat toch echt bij dezen willen zeggen.

Voorzitter. De minister was als een kind zo blij. Op 66,5 kilometer van de 2.400 kilometer snelweg in Nederland mag nu 130 worden gereden. Ik zei het net al: het deed mij denken aan Melanie Schultz, die als minister op het moment dat als het even ergens lastig werd binnen het kabinet, een weg opende waar je 130 mocht rijden, zodat we dat even zagen voordat de vervelende boodschappen kwamen. En die kwamen ook van dit kabinet, als het gaat om infrastructuur en de begroting van deze minister. Want, ja: 26 cent meer per liter benzine. Ik had niet gedacht dat een minister van de PVV het kwartje van Kok zou inhalen qua bedrag dat erbij komt. Dat is toch een puike prestatie van deze minister. Daarnaast vroeg hij om 5 miljard voor infrastructuurinstandhouding. Ik heb nog niet gezien dat hij daar ook een euro van binnen heeft gehaald. Grote successen dus bij de Voorjaarsnota.

Voorzitter. Als GroenLinks-PvdA vinden wij dat iedereen op een fijne manier naar werk, school of andere voorzieningen moet komen. Veel mensen doen dat nog steeds met de auto, omdat dit nou eenmaal voor velen van hen de makkelijkste manier is, zeker als je in de regio woont. Toch vragen klimaat, gezondheid en energieonafhankelijkheid om een hele snelle transitie naar duurzame mobiliteit. Onze infrastructuur, vooral die voor de auto, veroudert in hoog tempo. Het moet eerlijker, zodat we vervoersarmoede aanpakken. We moeten alle regio's bereikbaar houden. Degenen die het meeste profiteren van de weg, moeten er het meeste aan bijdragen.

Vorige week hadden we het nog over de fileaanpak, over alle maatregelen om mensen te verleiden om niet in de spits de auto te pakken. Dat is natuurlijk prima. Maar ze zijn wel vrijblijvend, omdat we nog steeds geen structurele maatregelen nemen, zoals een kilometerheffing met een spitstarief, wel verschillend per regio wat mij betreft, cao-afspraken en ov-investeringen. Het actieprogramma van deze minister faciliteert een structurele toename van autokilometers en houdt daarmee alle bestaande autoproblemen in stand of maakt ze erger. Afgelopen dinsdag zagen we dan ook nog de drukste spits van het jaar, met maar liefst 1.200 kilometer file.

Voorzitter. Dan de elektrische auto. We voorspelden het al bij de vorige Voorjaarsnota en de begroting: elektrisch rijden wordt weer fors duurder. Een derde van de EV-rijders dreigt terug te gaan naar vuile diesels en benzine. De tweedehandsmarkt, waar 80% van de automobilisten van afhankelijk is, stort in. De export van de tweedehands-EV's is verdubbeld. Dat is ook gewoon allemaal subsidie die het land uitstroomt. De toekomst wordt voor veel automobilisten onbetaalbaar. Als we de mrb-gewichtscorrectie niet repareren, gaat het mis. Hoezo heeft de minister dit nu nog niet geregeld? Gaan we dat dan wel bij de begroting zien?

Ten slotte de deelmobiliteit. Vorig jaar vroeg ik in een motie om de tien beste maatregelen om deelmobiliteit te stimuleren. Daar kwam een heel aardig onderzoek naar, maar vervolgens heeft de minister daar niets mee gedaan in de Actieagenda Auto. Datzelfde gold voor de motie van collega Koekkoek van Volt. Zij vroeg om voorstellen te doen voor hoe het gebruik van deelauto's exponentieel kan groeien tot een reëel alternatief voor de auto in stedelijke gebieden. Nou, dat heeft een alinea gekregen: mensen bekend maken met deelmobiliteit. Tja, dat gaat niet leiden tot een exponentiële groei of een reëel alternatief. Er komen nergens doelafspraken met gemeenten. Fiscaal blijft het onaantrekkelijk. Deelmobiliteit is nog niet gedefinieerd in de Wet personenvervoer.

Mijn fractie verwacht actie van deze minister. Anders blijft het toch wel heel erg veel bij symboolpolitiek. De kentekens zijn niet gelukt. Nou, de drie wegen wel. Nogmaals, felicitaties aan de minister. Maar alle vormen van mobiliteit in Nederland worden duurder. Of het nu de trein is of de auto: alles wordt duurder met dit kabinet. De infrastructuur ligt er gewoon slecht bij. Wij willen serieus beleid vanuit het ministerie van IenW. Dat betekent files aanpakken en de instandhouding van infrastructuur, want dat heeft de automobilist echt nodig.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Pierik van de BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ongeveer 70% van de reiskilometers in ons land wordt afgelegd met de auto. De auto biedt flexibele mobiliteit en verbindt stedelijke gebieden met het landelijk gebied. De auto is cruciaal voor de mobiliteit van verreweg de meeste Nederlanders en is zelfs onmisbaar voor miljoenen Nederlanders in de regio.

Voorzitter. Elke regio telt. Het kabinet heeft met de Actieagenda Auto de ambitie uitgesproken om de bereikbaarheid in alle delen van Nederland te verbeteren. Dit is van groot belang, zeker in de meer afgelegen gebieden, waar het openbaar vervoer niet altijd een volwaardig alternatief is. We zijn dan ook blij met het vrijgekomen budget voor de N36. Dat is gisteren afgesproken bij de besprekingen over de Voorjaarsnota. Maar we zijn er dan nog niet. Kan de minister meer aandacht geven aan het optimaliseren van het wegennetwerk, ook juist buiten de Randstad?

De voorzitter:

Ik kijk even wie er eerst was, mevrouw Vedder of meneer Grinwis. Pieter? Het was de heer Grinwis, hoor ik. Dank u wel, meneer Eerdmans.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Helemaal goed, meneer De Groot, meneer de voorzitter. Ik hoorde meneer Pierik de N36 noemen. Meneer Pierik begint nu ook zelf over de Voorjaarsnota. Dan maar even een uitstapje naar gisteren. Waar is tussen de eerste tweet van mevrouw Van der Plas en de tweede tweet van mevrouw Van der Plas het geld voor de broodnodige aanpak van de N50 gebleven? Weet meneer Pierik dat? Weet de minister dat? Hoe gaat de BBB na deze pijnlijke blunder het vertrouwen in de regio rond Kampen herstellen en alsnog het benodigde geld op tafel leggen? Want eventjes ging 365 miljoen rond. Nou, daar kun je héél wat van verdubbelen binnen de N50, de N50 veiliger van maken en de aansluiting met Flevoland verbeteren. Ik ben zeer benieuwd.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor de vraag. Waar gewerkt wordt, vallen spaanders. Ik heb inderdaad in eerste instantie gezien dat in de berichtgeving rondom de Voorjaarsnota de N50 erbij stond. Uiteindelijk is dat er niet van gekomen. Dat is jammer. Maar goed, zo gaat het in de onderhandelingen. Er vallen weleens dingen net even buiten de boot. De N50 is net even buiten de boot gevallen. Dat neemt niet weg dat de BBB zich volop in gaat zetten om de rijbaanscheiding bij de N50 te realiseren en om die veiliger te maken. Want het is en blijft een dodenweg, voorlopig. We moeten er alles op inzetten om die weg veiliger te maken.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, uw interrupties zijn op, sorry. Mevrouw Vedder.

Mevrouw Vedder (CDA):

De heer Pierik begon net met dat hij blij is met het budget voor de N36. Ik ben benieuwd of de heer Pierik ook blij is met de herkomst van dat geld. Het komt namelijk uit de pot van de Lelylijn, waar nog geen vier maanden geleden de heer Pierik zelf, samen met mij en de heer Olger van Dijk, een motie over heeft ingediend met het verzoek aan de regering om dat potje ongemoeid te laten. Die motie is nota bene unaniem aangenomen. Daar kan de heer Pierik toch niet blij mee zijn, lijkt me.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor deze vraag. Mevrouw Vedder weet ook dat als er onderhandeld wordt, er altijd sprake is van zoet en van zuur. Het zoet is dat we wel de Nedersaksenlijn — dat zal mevrouw Vedder ook deugd doen — erdoorheen getrokken hebben. Daarvoor is bijna 2 miljard euro beschikbaar gesteld — althans, als we mogen uitgaan van de tweetjes, de berichten die allemaal voorbij zijn gekomen, want de officiële stukken zijn nog niet beschikbaar. Maar laten we daar maar even van uitgaan. Het zoet is ook Kornwerderzand. Er is jarenlang getouwtrek geweest om die sluis te verbreden. Ik ben ontzettend blij dat dat ook tot het zoet behoort. We hebben het zoet van de Nedersaksenlijn. Ik heb ontzettend veel positieve reacties gekregen op het feit dat die nu wel kan starten, dat wil zeggen: dat de MIRT-verkenning kan beginnen. Over de N36 heb ik ook heel veel positieve reacties gekregen. Het mooie verhaal is dat heel veel dingen verder kunnen. Het zuur is dat de Lelylijn ... Hij wordt niet afgeschaft, hij blijft in beeld. Maar inderdaad, er is geld onttrokken aan het budget voor de Lelylijn voor allerlei andere mooie infrastructuurprojecten. Dat is dan het verlies dat we helaas toch moeten nemen.

De voorzitter:

Mevrouw Vedder voor haar laatste interruptie.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

De heer Pierik begint zelf over de N36, dus dan ga ik ervan uit dat al die tweets kloppen. Ook het CDA is voorstander van de Nedersaksenlijn, de aanpak van Kornwerderzand et cetera, et cetera. Maar de conclusie kan toch niet anders zijn dan dat de BBB, die vier maanden geleden samen met NSC een belofte heeft gedaan om de pot van de Lelylijn ongemoeid te laten, haar belofte gebroken heeft?

De heer **Pierik** (BBB):

Die motie is toendertijd, een maand of vier geleden, Kamerbreed aangenomen. Daarin is inderdaad neergelegd: laten we het budget dat beschikbaar is voor de Lelylijn, erin laten. Dat is nu veranderd. Er is nu een ander voorstel uitgerold. Het voordeel is dat het geld is waarmee gelijk gewerkt kan worden. We kunnen dus veel eerder aan de slag. Je moet keuzes maken, in de politiek moet je altijd keuzes maken. We hebben liever dat we het ene project wel voortvarend kunnen aanpakken, waarbij we het andere even in de ijskast zetten maar er wel energie op zetten, stappen zetten om het budget weer aan te vullen voor de Lelylijn. Maar dit is even wat het is. Ik kan het niet mooier maken.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Pierik** (BBB):

Voorzitter. De onderlinge landelijke wegen zijn minstens zo belangrijk. Dat heb ik laatst zelf ook gezien, toen ik op werkbezoek was in Ossenzijl. De bewoners en bezoekers daar staan in het toeristenseizoen vaak lang voor de brug. De hoofdweg kan de druk niet meer aan. Jaarlijks passeren er ongeveer één miljoen toeristen en forenzen de smalle, bochtige hoofdstraat. Door de Ossenzijlersloot varen bovendien 20.000 boten per jaar, waardoor de brug regelmatig 40 minuten per uur openstaat. Daar komt bij dat het toerisme daar de komende jaren naar verwachting sterk zal toenemen, omdat Staatsbosbeheer behoorlijk gaat investeren in Nationaal Park Weerribben-Wieden. Heeft de minister scherp waar de grootste problemen spelen qua mobiliteit in kleinere dorpen en in het bijzonder in Ossenzijl? De minister heeft aangegeven open te staan voor

suggesties van concrete infrastructurele projecten, waarvoor nu te weinig investeringsruimte is. Het probleem Ossenzijl is hier een goed voorbeeld van. Kan de minister toezeggen om in gesprek te gaan met deze regio om een duurzame oplossing te zoeken voor de uitdagingen die daar liggen?

Voorzitter. Hoe concreet zijn de ambities om de bereikbaarheid in alle delen van Nederland te verbeteren? Wat merkt een inwoner van Ovezande, Stadskanaal of Winterswijk hiervan in de praktijk? Mensen in deze gebieden hebben geen metro om de hoek, geen Sprinter. De auto is daar simpelweg onmisbaar. Zonder auto kom je niet bij de huisarts, niet op je werk en niet bij opa en oma voor de verjaardagsvisite. Daarom vraag ik de minister welke concrete maatregelen hij neemt voor de mensen die dagelijks afhankelijk zijn van hun auto, omdat het ov het daar laat afweten.

Voorzitter. Dan de verzorgingsplaatsen. In de brief van 6 maart lazen we over het voornemen om verzorgingsplaatsen langs de snelweg opnieuw in te richten. De minister wil aparte vergunningen uitgeven voor elke voorziening, wat volgens de BBB problemen oplevert. Ondernemers worden zo gedwongen om te kiezen voor fossiel, laadpalen of een shop, terwijl ze graag alle drie willen aanbieden. Specifiek voor de kleinere mkb-aanbieders en de familiebedrijven is het totaalaanbod zelfs een must om het bedrijf draaiende te kunnen houden. Het houden van een verzorgingsplaats langs de rijksweg is ondernemerschap. Kan de minister aangeven waarom het deze ondernemers zo lastig gemaakt wordt om met deze nieuwe wet om te gaan? Waarom moet de laadpaal apart geveild worden? Waarom kan de ondernemer niet én benzine én elektriciteit én een shop aanbieden? De BBB diende eerder een motie in waarin gevraagd werd om extra aandacht voor het mkb en familiebedrijven. Daarom vragen we de minister hoe hij ervoor zorgt dat ook deze mkb-ondernemers in de toekomst kunnen blijven bestaan, terwijl ze alle voorzieningen op één locatie kunnen aanbieden. Is de minister het eens met de BBB-fractie dat een combinatie van klassiek tanken, elektrisch laden en een shop essentieel is voor het verdienmodel van de mkb'ers? Ziet de minister ook dat een volledig energieaanbod langs de snelwegen onder één concessie verrommeling voorkomt en veiligheid bevordert? Zo is het ook in Frankrijk en Duitsland georganiseerd.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Pierik** (BBB):

Mag ik nog een laatste vraag stellen?

De **voorzitter**:

U bent al een tijdje over de spreektijd heen, hoor. Ik was al heel coulant.

De heer **Pierik** (BBB):

Dan doen we dat in tweede termijn.

De **voorzitter**:

Daarom. We laten het hierbij. Meneer Grinwis, gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Een zelfgebouwd huis, een geheel afbetaalde Tesla Model 3 voor de deur en een dak vol zonnepanelen om het EV mee op te laden: je zou denken dat ik een minister

van D66- of GroenLinks-huize beschrijf, maar het is toch echt onze huidige minister van Infrastructuur, ooit gerespecteerd lid van de PVV-fractie. Het EV van Elon Musk heeft inmiddels een imagodeuk opgelopen — maar soit, dat terzijde. Minister Madlener vertelde dit zelf afgelopen september in het BNR-programma over autozaken, dat ik met veel plezier heb beluisterd. Dat zeg ik nog maar eens. Het is duidelijk dat deze minister een groot liefhebber van de auto is. Hij is niet zozeer een petrolhead. Nee, met name de vrijheid die de auto biedt, spreekt hem aan. Ik zie hem knikken. Ik snap dat goed, hoor, voorzitter. Maar wat ik minder goed snap zijn de keuzes die hij of eigenlijk dit kabinet vervolgens maakt. Daarmee laat hij de automobilist en het klimaat toch een beetje in de kou staan. De minister mag dan graag pronken met die drie stukjes met levensgrote borden waar je overdag 130 km/u mag rijden. Bij het maken van desbetreffende persbericht moeten een paar ambtenaren op zijn ministerie heel veel lol hebben gehad. De eerste letters van elke alinea samen vormden immers het woord "VROEM". Als ik voortaan met 130 km/u over de Afsluitdijk tuf, zal ik altijd met een glimlach aan het persbericht Vroem terugdenken. Complimenten! Ik weet niet of de minister het zelf heeft doorgehad, maar misschien onthult hij dat zo nog.

Voorzitter. Ik heb het over de N50 gehad. Ik ben benieuwd hoe de minister deze pijnlijke episode gaat oplossen en het vertrouwen in die regio weer gaat herstellen. Ik ben bang dat ik daarvoor toch aan het adres van de BBB moet zijn. De auto is intussen een essentieel onderdeel van ons vervoersysteem. Veel mensen kunnen niet zonder, of ze dat nou willen of niet, met name op het platteland. Tegelijk staan we voor een enorme verduurzamingsopgave die bemoeilijkt wordt door de belastingen rond de auto. Voor de ChristenUnie zijn er geen heilige huisjes als het gaat om onze heilige koeien. Hoe staat het met de brief waarin wordt uiteengezet hoe de autobelastingen er in de toekomst komen uit te zien, de Autobrief 3.0? De minister staat ondertussen aan de lat om 2,5 megaton CO₂-uitstoot te verminderen, maar de kilometerheffing wil hij niet. Maar hoe wil hij het dan wel? Mij lijkt een intelligente congestieheffing in de brede Randstad een logisch alternatief voor een deel van de huidige autogerelateerde belastingen. Immers, doormodderen in het huidige systeem heeft geen zin. Neem de bpm. Die levert steeds minder op door de voortgaande elektrificatie. Ondertussen blijkt dat er flink met de bpm wordt gefraudeerd, met meer dan 300 miljoen euro aan misgelopen belastingopbrengsten per jaar. Herkent de minister deze bedragen? Schrikt hij daar ook van?

De accijnsopbrengsten staan onder druk. Blijft de premisse overeind dat derving van de belastinginkomsten uit het autodomein binnen het autodomein moet worden opgelost? Dat is wel hoe het nu met de grondslagerosie en de begrotingsregels werkt. Dat zal ertoe leiden dat de laatste benzinerijder alle belastingen op moet brengen. Hoe gaat de minister dan de inkomsten uit autobelasting op peil houden als niet gekozen wordt voor betalen naar gebruik? De enige optie is dan weer om de mrb te verhogen. Hoe staat het met de gesprekken tussen IenW en Financiën over onder andere de grondslagerosie bij autobelasting naar aanleiding van mijn motie van vorig jaar? Wat wordt de mix tussen belasting gericht op bezit en die op gebruik van de auto? Dan heb ik het nog niet eens gehad over het kwartje van Madlener, de "Barrytaks" van 25,8 cent per 1 januari aanstaande. Maar daar hebben een aantal collega's al naar gevraagd. Ik ben zeer benieuwd.

De Nederlander denkt en handelt toch wel vooral met zijn portemonnee. De instortende verkoop van elektrische voertuigen bewijst dat. Het terugbrengen van de kortingen in de

motorrijtuigenbelasting voor elektrische voertuigen van 100% naar 75% dit jaar en 25% volgend jaar heeft een heel negatief effect. De korting is echt te weinig en geen volledige gewichtscorrectie. Mijn vraag: wanneer herstelt het kabinet deze fout en wordt 25% weer 40%, zoals in de vorige Voorjaarsnota? Het kan dus wel.

Voorzitter. In Duitsland gaan ze ondertussen flink aan de slag met EV's. Het nieuwe kabinet daar rept over een vrijstelling voor de wegenbelasting tot 2035 voor EV's, een speciale afschrijvingsregeling voor zulke auto's, fiscaal voordeel voor de elektrische bedrijfswagens en een niet nader omschreven belastingvoordeel voor elektrische personenauto's tot €100.000. Kortom, EV wat de klok slaat. Hoe reageert de minister hierop? Hoe speelt hij in op dit voorbeeld van onze burens? Over de tweedehandsautomarkt vraag ik vooral hoe de minister werkt aan essentiële laadinfrastructuur met capaciteit en batterijlevensduur.

Ten slotte onderstreep ik de oproep van de BOVAG om te komen met een voorspelbaar en evenwichtig overheidsbeleid, met een helder meerjarig afbouwpad van ondersteuning richting 2030-2035. Gaat de minister hier gehoor aan geven? Ik denk dat voorspelbaarheid op lange termijn belangrijk is. Geen kortetermijnspiegeltjes en -kraaltjes.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. We zijn aan het einde gekomen van de inbreng van de kant van de Kamer in de eerste termijn. We gaan even schorsen zodat de minister zich kan voorbereiden op de beantwoording. Ik schors tot 17.30 uur.

De vergadering wordt van 17.11 uur tot 17.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom terug. We zijn bezig met het commissiedebat Auto. We hebben de eerste termijn van de kant van de Kamer afgerond. Daarom zijn we aangekomen bij de eerste termijn van de kant van het kabinet. De minister gaat ons voorzien van de antwoorden. Ook voor deze ronde zou ik drie interrupties bij de minister willen voorstellen. Dan heeft u daar de mogelijkheid toe. Ik zou de minister willen uitnodigen om allereerst aan te geven welke blokjes er zijn. Interrupties kunnen dan aan het einde van elk blokje gedaan worden. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Ik begin met een algemene reactie. Daarna heb ik zes blokjes. We beginnen met het hoofdwegennet. Dan heb ik het blokje regio, het blokje data, een blokje elektrisch vervoer, een blokje verzorgingsplaatsen en een blokje overig. De heer Eerdmans vraagt in welk blokje het onderwerp accijnzen zit. Dat zit in het blokje elektrisch vervoer. Ja, dat is weggejorist.

De voorzitter:

Gaat uw gang, minister.

Minister Madlener:

Het is heel goed om de commissie zo warm te horen spreken over de auto, want dat delen wij natuurlijk. De auto biedt voor veel mensen vrijheid, flexibiliteit, snelheid en comfort. Dat blijkt ook altijd weer uit de cijfers. De auto is dus niet ouderwets. Nee, de

auto heeft de toekomst. Met de verkeersbesluiten voor de eerste drie trajecten kan er daar nu weer 130 overdag worden gereden. Ik hoop hier rond de zomer een vierde traject aan toe te voegen. We hebben met elkaar dus geconstateerd dat de auto zeer veel gebruikt wordt. 70% van alle kilometers leggen we af met de auto. Dat is echt gigantisch. Tegelijkertijd wordt het ook steeds drukker op de weg. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het KiM, verwacht dat er in 2029 zo'n 6% tot 12% meer kilometers zullen worden afgelegd dan in 2023. Dat betekent dus dat er wel werk aan de winkel is. Daarom heb ik u de Actieagenda Auto gepresenteerd met zes speerpunten voor concrete maatregelen, zoals bereikbare woningen en regio's. Dit kabinet wil dus woningen bouwen, maar die moeten wel bereikbaar zijn. Daarom investeren we 2,5 miljard extra in wegen en ov.

Dan veilige en betrouwbare wegen. We staan voor de grootste onderhoudsopgave ooit. Die heeft onze prioriteit. Daarnaast investeer ik 200 miljoen in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen en 500 miljoen voor de veiligheid op wegen van andere overheden, met in de Voorjaarsnota 115 miljoen voor de N36 in Overijssel.

Dan de fileaanpak en voorspelbare reistijden. Ik wil natuurlijk ook dat Nederlanders vlot kunnen doorrijden. Daarom worden nu al verschillende wegen verbreed, zoals de A16 en de A27 Houten-Hoopolder. Ook wil ik elk jaar een aanlegproject herstarten en investeer ik 280 miljoen in kleine infrastructurele maatregelen. Bij de hinderaanpak maken we afspraken met ziekenhuizen, scholen en bedrijven om de hinder tijdens werkzaamheden te beperken en de reistijden zo voorspelbaar mogelijk te houden. We doen echt ons best om met de regio's te overleggen, zodat niemand verrast is. Natuurlijk spreken we met regio's en met ProRail af wie wanneer aan de slag gaat. Ten slotte zetten we in op spreiden en mijden. Heel veel mensen hebben mijn oproep wel gezien om nog eens te proberen om buiten de spits te reizen. Natuurlijk kan niet iedereen dat. Het is ook echt geen lapmiddel, want het werkt echt. De coronacrisis heeft ons ook geleerd dat het een heleboel scheelt als 5% van de mensen niet meer in de spits reist. Heel veel mensen kunnen dat wel, maar niet iedereen kan dat. Daar moeten we eerlijk over zijn. Als je dat niet kunt, zou je het aan je werkgever kunnen vragen, maar anders zal je toch in de spits moeten reizen.

Dan het elektrisch rijden. Dat gaat ook goed. 6% van alle personenauto's in ons land is inmiddels geheel elektrisch. De verkoop van elektrische auto's blijft goed op peil en is zelfs toegenomen vergeleken met vorig jaar: ruim 6% meer in de eerste drie maanden. Nederland is ook het land in Europa met de allermeeeste publieke laadpunten: 184.000. Dat is meer dan Duitsland en Frankrijk en zelfs meer dan Noorwegen. En iedere maand komen er 1.600 laadpunten bij.

Dan slimmere auto's en veilig rijgedrag. Auto's worden gelukkig steeds slimmer en veiliger. Dat maakt het reizen steeds makkelijker voor de bestuurder. Auto's kunnen straks zelfs noodstops maken en dat maakt het ook voor fietsers en voetgangers veiliger. Ook de bestuurder zelf moet natuurlijk veilig rijgedrag vertonen en dat stimuleren we met campagnes als de bob-campagne, snelheidscampagnes maar natuurlijk ook met betere handhaving, die ik samen met de minister van JenV probeer te versterken.

Als laatste heb ik nog iets te zeggen over het duurzame en innovatieve goederenvervoer. De invoering van de vrachtwagenheffing verloopt volgens planning en

gaat naar verwachting medio 2026 van start. Het tarief voor elektrische vrachtwagens krijgt daarbij een forse korting. Dat is natuurlijk goed voor de verduurzaming. Ook is er veel interesse bij de vervoerssector voor subsidies en de aanschaf van elektrische vrachtwagens, die nu nog in de kinderschoenen staat. Dat gaat er allemaal aan komen. Zo zien wij een goede toekomst voor de auto, met mobiliteit voor keuzevrijheid, bereikbaarheid en vooruitgang.

Dan begin ik met mijn eerste blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. Dit was uw inleiding, maar die levert toch al interrupties op. Die gaan wij dus netjes afhandelen. De heer Eerdmans, was u al aan uw interruptie toe?

De heer Eerdmans (JA21):

Ja, omdat de minister zes blokjes in zijn inleiding stopt, is het best aantrekkelijk om er iets over te vragen. Ik wil die file best wel mijden, als de minister mij kan vertellen wanneer er geen file is. Het punt in de Randstad is volgens mij dat, als je denkt dat je vrij makkelijk in Den Haag kunt komen — ik noem maar een dwarsstraat — je weer vaststaat. Code rood zijn absoluut de dinsdag- en donderdagavondspits en ook de ochtend, maar de rest is gewoon niet te timen. Dat kun je dus ook niet verlangen van werkgevers. Mijn vraag is: welke mentaliteitsverandering vraagt de minister dan van ons allemaal, en vooral van de werkgevers en werknemers, om die spits, om die file te mijden? Volgens mij is dat een onmogelijke opgave.

Minister Madlener:

Ik ben dat niet eens met de heer Eerdmans. Ik denk dat we best kunnen zeggen wanneer die files er vooral staan. Dat is in de ochtend- en de avondspits. Die hebben we nog steeds. Je ziet het ook tussendoor wel drukker worden, maar ik moet eerlijk zeggen dat, als ik zelf kijk naar het traject tussen bijvoorbeeld Rotterdam en Den Haag, ik daar echt wel piek- en daltijden zie. Zelf rijd ik vaak om 19.00 uur weg en dan is er gewoon geen file meer. In België is dat trouwens anders. Daar is de spits veel langer. Daar sta je wel tot 20.00 uur vast. Maar Nederland heeft nog steeds echt een spits. Dat zal voor ieder traject en voor iedere regio in het land anders zijn, maar als je een dagelijks traject aflegt, weet je heus wel wanneer je beter kunt rijden. De Kamer doet dat ook. Hier beginnen we vaak om 10.00 uur in plaats van 09.00 uur. Dat helpt natuurlijk.

De heer Heutink (PVV):

In een vorig leven was de minister makelaar. Het lijkt nu net alsof de minister is ingehuurd om elektrische auto's te verkopen. Mijn vraag aan de minister is of hij alsjeblieft ook de normale brandstofauto wil gaan verkopen. Kan hij ook daar iets over zeggen? Kan hij de mensen geruststellen dat iedereen nu en in de toekomst inderdaad die keuze heeft en dus zelf mag kiezen of men een gewone brandstofauto wil aanschaffen, die betaalbaar is, of een elektrische auto? Ik verwacht dat we de minister daar ook op kunnen inhuren, dat hij ook brandstofauto's gaat verkopen.

De voorzitter:

Ja, brandstofauto's. De minister.

Minister Madlener:

Ik zou graag auto's verkopen, dat lijkt me heel leuk. Maar ik ben minister en ik verkoop

geen auto's. Ik vind wel de vrije keuze heel belangrijk. Die hebben we nog tot 2035, want op dat moment is de elektrische auto verplicht in heel Europa. Het kabinet verzet zich daar niet tegen. Wij zien dat als Europees beleid. Het is over tien jaar. Ik denk dat de elektrische auto dan zo'n ontwikkeling heeft doorgemaakt dat hij echt goedkoper en beter is en voordelen biedt ten opzichte van brandstofauto's. Dan zullen er nog veel brandstofauto's rijden. Je kunt ze natuurlijk ook tweedehands kopen. Op dit moment worden er nog heel veel brandstofauto's verkocht. De meeste auto's die worden verkocht, zijn brandstofauto's. De vrije keuze is er. Alleen zie je diesel erg teruglopen. De hybrideauto is erg in opkomst en de elektrische auto is in opkomst. Die vrije keuze hebben we en daar wil ik absoluut niet aan tornen.

De heer **Heutink** (PVV):

Die vrije keuze gaat dus verdwijnen over tien jaar. En als we weten dat de brandstofauto nu nog zo veel verkocht wordt en dat mensen verknocht zijn aan hun brandstofauto, zou ik de minister wél willen vragen om zich daar in Brussel tegen te verzetten. Ik vraag me echt af waarom de minister dat niet wil.

Minister **Madlener**:

Laten we vaststellen: tien jaar is een hele tijd. Als je ziet wat de elektrische auto in de afgelopen tien jaar heeft bereikt ... Ze zijn goedkoper en veiliger geworden, het bereik is gestegen, de snelheid van laden is enorm toegenomen. Als ik bedenk waar we over tien jaar staan — het is fantaseren — kan ik me zomaar voorstellen dat je over tien jaar even snel laadt als tankt. En dan worden het aanbod en het concept van de elektrische auto voor iedereen wel heel aantrekkelijk. Dat is heel goed, want een elektrische auto stoot geen stikstof uit, geen CO₂, geen of nauwelijks fijnstof. Ik zie dat echt als voordeel, zeker ook in de steden.

Het is wel belangrijk dat die auto betaalbaar is. Wat je ook rijdt, elektrisch, diesel, hybride, benzine of lpg, die auto moet je voorzien van de mobiliteit die je nodig hebt. Het is niet aan mij om die keuze te maken de komende tien jaar. Over tien jaar is dit Europees beleid en dit kabinet verzet zich daar niet tegen. Als er een meerderheid in de Kamer is die daar anders over denkt, hoor ik dat graag. Voorlopig leggen we ons hier bij neer. We hebben nog tien jaar de tijd. Meneer Heutink, u kunt nog tien jaar lang een nieuwe benzineauto kopen.

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

De minister vertelde in zijn inleiding dat er een groei van ik geloof 12% is van het aantal gereden kilometers bij het woon-werkverkeer. Dat klonk bijna alsof hij dacht: prima, mooi. Zou de minister dat nog wat meer willen toelichten? Hoe beoordeelt hij dat?

Minister **Madlener**:

Ten eerste heeft dat natuurlijk ook te maken met de economische ontwikkeling. Je ziet een hele duidelijke relatie: gaat het goed met de economie, dan gaan we meer rijden. Daar zal het dus van afhangen. Als de economie inzakt, zal er minder gereden worden. Dat is goed nieuws voor de files, maar dat is slecht nieuws voor de welvaart van ons land. Die relatie is heel helder. We zien ook de bevolkingsgroei. Mensen die hiernaartoe komen, willen ook autorijden. Dat is een factor. Dus ja, autorijden is niet iets ouderwets; dat is iets wat mensen willen blijven doen. We moeten echt afwachten hoe het gaat lopen met deze voorspelling. Het hangt van heel veel zaken af of die zo uitkomt. Het is in ieder geval de beste voorspelling van het KiM. Ik denk dat het goed is om er in ieder

geval rekening mee te houden dat autorijden ontzettend belangrijk blijft. Dat moeten we ook blijven faciliteren, denk ik.

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

Ik denk eigenlijk helemaal niet dat het goed is om daar rekening mee te houden. Voor zover ik weet, wil het kabinet zich nog steeds aan het Klimaatakkoord houden. Daar is deze minister volgens mij ook toe verplicht. In het Klimaatakkoord van 2019 is de doelstelling van 8 miljard minder woon-werkkilometers in 2027 opgenomen. Aangezien de minister zich aan het Klimaatakkoord moet houden, denk ik dat hij er alles aan moet doen om die 12% groei te voorkomen en te zorgen voor minder weggilometers. Ik ben dus benieuwd hoe de minister dat voor zich ziet.

Minister **Madlener**:

Minder rijden is een mogelijkheid om minder uit te stoten, maar je kunt ook anders gaan rijden. Je kunt bijvoorbeeld elektrisch gaan rijden of in een zuinigere auto gaan rijden. Als mensen een nieuwe, zuinige auto kopen, dragen ze ook bij aan minder uitstoot. We sturen hierop aan; we proberen minder CO₂ de lucht in te krijgen in Nederland. Als we maar genoeg elektrisch gaan rijden, lukt dat vanzelf. Ook het bijmengen van biobrandstof, wat een Europese verplichting wordt, wordt opgevoerd. Ook dat zorgt voor minder CO₂-uitstoot. In die zin hoeft het dus niet "minder rijden" te betekenen. Je kunt met meer rijden toch minder uitstoten. Dat vind ik dan het mooie van de elektrische auto.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie.

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

Het is toch ontzettend gek dat deze minister elektrisch rijden duurder maakt en dat deze minister en zijn ministerie het openbaar vervoer duurder maken, als de minister duurzame mobiliteit belangrijk vindt en als hij het belangrijk vindt dat we de doelstelling van het Klimaatakkoord gaan halen. Want geen enkele maatregel in de hele Actieagenda Auto leidt daartoe. Als de minister daadwerkelijk meent dat wij die doelstelling moeten halen, wat dus minder kilometers betekent, ofwel, in zijn woorden, minder uitstoot per gereden kilometer, dan zou ik toch wel drie maatregelen van de minister willen horen die hij het komende jaar gaat nemen om dat te bereiken, want ik heb ze nog niet gehoord.

Minister **Madlener**:

We zien de uitstoot in de mobiliteit al jaren dalen, zowel die van stikstof als die van CO₂. Dat komt door meer elektrische auto's. Je ziet dat die steeds goedkoper, beter en leuker worden. Er zijn mooiere modellen en er is veel meer keuze. Ik denk dat die tendens gewoon is ingezet en niet meer te stoppen is. Ik ben dus eigenlijk heel erg een optimist op dit punt. De cijfers gaan ook heel erg de goede kant op. Ik wil auto's en autorijden niet duurder maken. Ik zie juist dat elektrisch rijden steeds goedkoper wordt. In China zijn de prijzen al ontzettend gedaald. Dat zie je in Europa straks ook gebeuren. Als de concurrentie toeneemt, als er meer elektrische auto's worden geproduceerd, ook in Europa — dat hopen we natuurlijk met z'n allen — zul je zien dat het helemaal niet duurder hoeft te worden. Sterker nog, het kan goedkoper worden, zeker als je zelf thuis kunt laden. Dat zal niet iedereen kunnen, maar voor een heleboel mensen is een elektrische auto op dit moment al gunstiger dan een brandstofauto. Ik hoop dat dat voor heel veel mensen zo blijft.

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

Voorzitter, dan toch nog even. Ik weet dat ik door mijn interrupties heen ben, maar dit is een beschouwing. Ik vroeg de minister om drie voorstellen te noemen waarmee hij het doel wil behalen. Nu geeft hij een beschouwing van wat hij maatschappelijk ziet, maar dat was niet mijn vraag.

De **voorzitter**:

Helder. Ik geef nog even het woord aan de minister.

Minister **Madlener**:

Ik kan er nog niet helemaal op vooruitlopen. We stimuleren elektrische auto's. Dat doen we door lagere belastingtarieven. Morgen komt de Voorjaarsnota uit. Daar kunt u ook iets in lezen. Ik kan daar niet op vooruitlopen, maar morgen wordt dat bekend. Verder willen we zorgen dat elektrische auto's een gunstige keuze zijn voor mensen. Dat doen we door gunstig accijnsbeleid. Er is bijvoorbeeld een bpm-korting voor elektrische auto's; je betaalt alleen het basistarief. Ook is er een korting op de wegenbelasting, de mrb, via de gewichtscorrectie. Dus ja, dat maakt het toch heel gunstig voor heel veel mensen om een elektrische auto te rijden. Het is moeilijker voor mensen in de stad, die niet zelf kunnen laden. Die zijn gebonden aan openbare laadpalen. Ik hoop wel dat we door goed beleid daarop genoeg concurrentie krijgen om de prijs aan de laadpaal omlaag te krijgen, want dat maakt het ook aantrekkelijker.

De **voorzitter**:

Ik ga naar de heer Pierik en daarna naar mevrouw Vedder.

De heer **Pierik** (BBB):

De minister geeft aan dat hij elektrisch rijden wil stimuleren, zowel voor het vrachtverkeer als voor het personenvervoer. Wil hij het gebruik van biobrandstoffen net zo hard stimuleren? Is de bijmengverplichting dan ook veilig?

Minister **Madlener**:

Ik ga daar straks ook op in bij de beantwoording van de vragen, maar er is inderdaad een Europese bijmengverplichting. Die zal worden opgevoerd in de komende jaren. Het nadeel is wel dat brandstof daardoor duurder wordt, maar je kunt ook zeggen dat dat elektrisch rijden weer gunstiger maakt, omdat dat dan relatief goedkoper wordt ten opzichte van de autobrandstof. Het opvoeren van het aandeel biobrandstof helpt ook bij het halen van de CO₂-doelen.

De **voorzitter**:

Dan zijn we nu echt aangekomen bij het eerste blokje en dat is, als ik het goed heb, het hoofdwegennet.

Minister **Madlener**:

Ja, het hoofdwegennet.

De **voorzitter**:

Sorry, één moment. Dit moeten we even goed doen, want mevrouw Vedder had gevraagd om een interruptie, maar ik begrijp dat ze die opspaart. Minister, gaat uw gang.

Minister **Madlener**:

Er komen nog tal van blokjes aan, dus waarschijnlijk komen we er wel.

NSC had gevraagd naar het doel van een functionele benadering. Wordt het vrachtverkeer daarop gestuurd? Hoe zit het met een hiërarchie vanuit de functie? Het doel van een functionele benadering is om bij de inrichting of vormgeving van de weg beter rekening te houden met de functie van de weg. Goederencorridors vragen bijvoorbeeld om een specifieke inrichting, met andere verzorgingsplaatsen en hogere aslasten. Dit jaar werk ik deze aanpak uit met wegbeheerders en maatschappelijke partners. Eind dit jaar zal ik u informeren over de resultaten hiervan. Het zou zomaar kunnen dat ook Defensie hierbij betrokken wordt, in verband met de militaire mobiliteit.

Dan nog een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Hij vroeg of we bepaalde hoofdwegen prioritair kunnen aanwijzen voor militaire mobiliteit. Het is natuurlijk heel logisch dat bepaalde corridors daar geschikt voor zijn of worden gemaakt. Die inzichten nemen we ook mee in de gesprekken met Defensie. De eisen zullen dan in kaart worden gebracht. Dat betekent een opgave om wegen te versterken. Daar kan ik nu nog niet op ingaan, maar dit is echt een punt van IenW en Defensie samen.

Dan onze rol in transport. Dat gaat ook weer om Defensie, om de as van Rotterdam naar het oosten. Dat wordt besproken voor militaire transporten. We kijken wat er nodig is. Het heeft wel een vertrouwelijk karakter. We zijn samen aan het kijken wat er nodig is om de militaire mobiliteit te kunnen verbeteren.

Dan het wegnemen van knelpunten. Dit gaat ook om de militaire mobiliteit. Dat heb ik net al aangegeven.

Dan profielvrije ruimtes en de aanpak van hoogtemeldingen in tunnels. We kijken bij de aanpak naar technische maatregelen, zoals het vergroten van de profielvrije ruimte. Dat betekent dat je het wegdek wat lager maakt of het plafond wat hoger. Dat klinkt makkelijk, maar dat is natuurlijk best ingewikkeld. Als we een tunnel renoveren, gaan we daarbij kijken hoe we de hoogte kunnen verbeteren, want hoe hoger de tunnel, hoe meer buffer je hebt en hoe minder last je hebt van te hoog beladen vrachtwagens. Ik wil ook de hoogtedetectie verbeteren, niet alleen voor tunnels, maar ook op andere vervoerscorridors, op andere plekken, zodat een te hoog beladen vrachtwagen snel van de weg gehaald kan worden. Ook willen we kijken of we met 3D-camera's de hoogte kunnen bepalen en zo'n vrachtwagen kunnen stoppen voordat hij in de tunnel stil komt te staan. Ik denk dat handhaving daarbij een betere rol moet spelen, want het geeft ontzettend veel overlast.

Hoe vaak gebeurt het dan dat vrachtwagens vast komen te zitten in tunnels? Dat gebeurt gelukkig niet vaak, want als dat gebeurt, ligt de tunnel er heel lang uit en is die misschien een hele dag gestremd. Het gaat vooral om het voorkomen van schade aan de tunnelsystemen. Het is regelmatig gebeurd, dus we moeten daar voor de veiligheid iets aan doen. Als je achter zo'n vrachtwagen rijdt die te hoog beladen is, kan het zomaar zijn dat er lading van de vrachtwagen af valt en dat er iets kapotgereden wordt in de tunnel. Dat kan echt gevaar opleveren voor anderen. Het blijft echt belangrijk dat we hier aandacht voor hebben. We hebben de indruk dat een hoop vrachtwagenchauffeurs hier toch een beetje te nonchalant mee omgaan. Die moeten we

dus echt beter van de weg af halen en meer gaan bestraffen als ze dit regelmatig doen.

De filedruk is nog nooit zo hoog geweest. Wanneer gaan we die wegen eindelijk aanleggen, vraagt de heer Eerdmans. De heer Eerdmans weet ook dat stikstof een heel groot probleem is bij het bouwen van wat dan ook in Nederland. Of het nou gaat om huizen, bedrijfspanden of wegen: stikstof heeft in de afgelopen zeven jaar alles op slot gezet. Het is belangrijk dat de stikstofcommissie die is ingesteld echt met oplossingen gaat komen, want we hebben natuurlijk ook meer wegen nodig, en bredere wegen. Op een aantal trajecten kunnen we wel aan de slag, zoals op de A16 en op de A27 tussen Houten en Hooipolder. Ik ga natuurlijk nog dit jaar — dit zeg ik speciaal tegen de heer Eerdmans — de A13 en de A16 openen. Ik denk echt dat dat een gigantische verbetering zal bieden voor het Rotterdamse. Ik ken de situatie daar goed. Ik heb daar ook jaren in die file gestaan. Daar zal de heer Eerdmans ook in staan. Dat is echt een van de ergste trajecten. Dat is dus het goeie nieuws. Ook zet ik 280 miljoen in voor kleine infrastructurele maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Daarover gaan we dit najaar tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken maken. En we gaan natuurlijk de A16 en de A27 tussen Houten en Hooipolder verbreden.

Dan een vraag van mevrouw Veltkamp en de heer Van Houwelingen. Zij vroegen: wat doet de minister om recht te doen ...

De **voorzitter**:

Het is mevrouw "Veltman", dus ik wil u graag corrigeren. Gaat u verder, minister.

Minister **Madlener**:

O, het is inderdaad "Veltman". Dat staat hier twee keer.

De **voorzitter**:

Ja daarom, het is mevrouw "Veltman-Kamp". Dat komt dus goed. Vervolgt u uw beantwoording.

Minister **Madlener**:

Nou ja, stikstof is natuurlijk het probleem. Budget is dat overigens ook. We hebben echt een tekort voor het Mobiliteitsfonds. Dat is ontstaan doordat de kosten van de aanleg sneller stijgen dan de jaarlijkse indexatie van dat fonds. Zo zijn we een beetje achteruitgelopen. Dat is al jaren aan de gang, maar het gaat nu echt knellen. We zien een enorme stijging van de kosten bij de aanleg. Daarom hebben we toch moeten prioriteren. Dat vind ik natuurlijk jammer. Er is gewoon heel veel extra geld nodig. Dat is niet morgen het geval, maar wel in de komende tien à twintig jaar. Mijn oproep is altijd, ook aan een volgend kabinet: let op onze infrastructuur en zorg dat het onderhoudsniveau niet langzaam zo laag wordt dat het onbetrouwbaar wordt, zoals in Duitsland. We zitten daar nu echt aan. We werken aan een hele grote aanpak om het onderhoud versneld uit te voeren. Maar goed, het blijft gewoon een enorme klus.

Dan het dossier 130 kilometer. Ik ben blij dat er toch heel veel aandacht is geweest voor die eerste trajecten. "Het zijn maar drie trajecten." Ja, zo kun je dat zien. Zelf ben ik toch blij dat er een mooi begin is. Het is natuurlijk de bedoeling dat je eigenlijk op alle trajecten waar je nu al 's nachts en 's avonds 130 mag rijden, dat overdag ook kunt. De beperking hier is stikstof. Dat zeg ik ook richting de heer Heutink. Er wordt maar een beetje extra stikstof uitgestoten, alleen zit de wetgeving nu zo in elkaar dat ieder klein

beetje, al gaat het om een gram stikstof, een vergunning al tegenhoudt. Dat moet natuurlijk veranderen. Ik heb echt mijn hoop gevestigd op de stikstofcommissie en op zo'n ondergrens van bijvoorbeeld 1 mol. Dat is juist om dit soort maatregelen te kunnen nemen.

Behalve stikstof, wat op de meeste trajecten het probleem is, is ook geluid een probleem. Als je eenmaal 100 rijdt en als je weer terug wil naar 130, dan ga je iets meer geluid produceren. Dan is onze wetgeving zodanig dat je opnieuw een geluidsvergunning en een milieuvergunning moet afgeven. Als dat niet kan, dan zul je dus maatregelen moeten treffen. Dat zijn dure maatregelen. Als je geluid wil reduceren rondom een weg, dan moet je stiller asfalt leggen of geluidsschermen plaatsen. Dat zijn allebei dure maatregelen. Het is natuurlijk niet zo dat we het huidige goede asfalt gaan weghalen om daar stiller asfalt neer te leggen om 130 te rijden. 130 rijden wil ik graag, maar ik wil nu niet honderden miljoenen kwijten aan het vervangen van goed asfalt. We doen dat dus op het moment dat we dat asfalt toch gaan vervangen. Het nadeel is dat het dan wel langer gaat duren voordat we overal 130 kunnen rijden. Maar dat is wel de bedoeling. Voor de zomer is er nog het vierde traject. We werken al aan de volgende trajecten, dus ik hoop toch dat we dit jaar nog een heel eind komen.

Voorzitter, doen we de interrupties aan het einde? Oké.

Ik heb dus gekozen voor de gefaseerde aanpak. Dat heb ik net verteld.

De heer Heutink van de PVV vraagt naar het programma file-aanpak, dat werkte en weinig kostte. Zie ik daar nog kansen voor? Jazeker. Ik heb recent besloten, zeg ik tegen de heer Heutink, dat er 38 fte extra beschikbaar komt aan wegininspecteurs. Dat helpt inderdaad om, indien er een stremming is, sneller te kunnen optreden en de wegen ook veiliger te maken. Dat was een goede maatregel en dat hebben we dus met 38 fte uitgebreid.

Waar blijven de structurele maatregelen, zoals een kilometerheffing, cao-afspraken of ov-investeringen, vraagt het lid De Hoop. Ik heb de Kamer geïnformeerd over de aanpak spitsspreiden en -mijden. Dat is de oproep om samen in gesprek te gaan over reizen buiten de spits. Op uw verzoek is betalen naar gebruik geen aanpak. Dat gaan we niet doen. Dat gaat deze regering niet doen. Het zal niet het verzoek van de heer De Hoop zijn, zeg ik erbij, maar gelukkig wel van een meerderheid van de Kamer. Mijn collega Chris Jansen, de staatssecretaris, maakt zich sterk voor een goed en betaalbaar ov, maar ik realiseer me dat er een tariefstijging is geweest die natuurlijk pijn doet. Maar ja, alles in Nederland wordt duurder, van je boodschappen tot je energierekening en je reizen. Ik vind het allemaal heel spijtig, maar we hebben er zo veel mogelijk aan gedaan om de stijging te beperken.

Bij de stikstofcommissie zou een maatregel voorliggen om 80 km/u te gaan rijden. Daarop kan ik niet speculeren. Ik kan dat zeker ook niet bevestigen. Ik snap de vraag, maar ik kan er nu nog niet op ingaan. U zult echt even geduld moeten hebben.

De voorzitter:

Dit was het blokje hoofdwegennet. We doen de interrupties aan het einde van het blokje, want we hebben nog krap een uurtje. We moeten dus een beetje tempo blijven maken. Ik heb gezien dat de heer Heutink in dit blokje een interruptie had.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is ook direct mijn laatste interruptie. Ik wil het nog wel even hebben over de stikstofuitstoot in relatie tot het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Het is natuurlijk niet uit te leggen dat niemand kan zeggen hoeveel stikstofwinst het verlagen van de maximumsnelheid nou precies heeft opgeleverd. Niemand kan dat zeggen, dat lezen we overal: het ministerie niet, onderzoekers niet, niemand. Dan kan toch niemand begrijpen dat het opnieuw verhogen van de snelheid een probleem oplevert met stikstof? Dat kunnen we toch niet uitleggen aan de mensen?

Minister **Madlener**:

Ik heb mij laten vertellen ... Wij hebben uitgerekend dat we met die maatregel van 100 overdag, 30.000 woningen hebben kunnen vergunnen. Daar hebben we dus 30.000 woningen van kunnen bouwen. Dat is niet heel veel, maar ook niet heel weinig. Het heeft dus wel iets gedaan. Het gaat inderdaad om een heel kleine uitstoot. Ik snap de frustratie, want die voel ik ook. Sterker nog, we zitten in een dalende tendens van uitstoot door de mobiliteitssector. Toch kan ik niet verhogen omdat er een heel klein beetje extra ... Tja, zo zit onze stikstofwetgeving in elkaar. Dat zet ons hele land op slot. Daarom is die commissie ingesteld onder voorzitterschap van de premier. Ik hoop dat dat echt iets op gaat leveren. Het is de bedoeling dat we volgende week knopen gaan doorhakken. Ik mag toch echt hopen dat het een succes wordt.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Alle begrip dat de minister er niet op vooruit kan lopen of langzamer rijden ook op tafel ligt, maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was deze. Stel dat dit op tafel ligt, is de minister het dan met ons eens dat je dan ook de veiligheidsaspecten moet meenemen? Zomaar 80 gaan rijden op een snelweg heeft daar ook invloed op. Ik hoop dat de minister daar toch nog antwoord op wil geven.

Minister **Madlener**:

Dit is natuurlijk gewoon gezond verstand. Natuurlijk kijken we naar de veiligheid. Overigens, vrachtwagens rijden al 80 à 90, op de rechterbaan hoop ik. Op zich leidt het verlagen van de snelheid niet tot gevaarlijker situaties, maar natuurlijk kijken we daarnaar. We moeten ervoor zorgen dat iedere weg zo veilig mogelijk is. Dat dan we dan ook. Ook als we 130 mogen rijden, kijken we of de weginrichting daarvoor geschikt is. 80 op de snelweg rijden is over het algemeen wel veilig in dit land.

De heer **Pierik** (BBB):

De minister kijkt reikhalzend uit naar wat de stikstofcommissie volgende week gaat presenteren. Stel dat daar die 1 mol in terugkomt. Wat betekent dat voor de wegen waar we 130 kunnen rijden? Hoeveel kunnen er dan bij komen?

Minister **Madlener**:

Zo'n ondergrens van 1 mol zorgt er vooral voor dat die projecten met een kleine stikstofuitstoot door kunnen gaan. Het zal ook afhangen van of een weg dicht bij een Natura 2000-gebied ligt, want daar zitten vooral de problemen. Het zal ook voor de woningbouw natuurlijk een enorme winst zijn. Ik verwacht er dus eigenlijk heel veel van, maar ik heb niet precies uitgerekend op welke plekken dat dan kan. Het geluid zal ook invloed hebben. Dat is niet te onderschatten. Ik kan niet een verhouding geluid-stikstof geven, maar het is beide een probleem. Ik verwacht ontzettend veel van een ondergrens

van 1 mol. Dat zal voor zowel voor de bouw, voor de wegenbouw als voor 130 een enorme opluchting zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben even benieuwd in het kader van hoofdwegen wat de minister nou gaat doen met de motie die met 142 van de 150 stemmen is aangenomen om Hoevelaken topprioriteit te maken. Ik heb begrepen wat er wel een projectteam is gezet op een andere weg en niet of nauwelijks op het probleem bij Hoevelaken. Ik weet dat de minister heeft gezegd: ik heb maar 200 miljoen euro beschikbaar en dat past beter bij die andere dan bij deze. Ik weet ook van het stikstofprobleem. Tegelijkertijd denk ik, zoals ik net ook in mijn bijdrage heb gezegd: laten we nou alsjeblieft het geld daar terecht laten komen waar het het allerhardste nodig is. Dus graag daar een reactie op.

Ik combineer 'm graag met een tweede vraag. As we speak, ongeveer een kwartier geleden, stond er weer 21 kilometer file tussen Utrecht en Den Bosch en wat mij betreft is de A2 nog zo'n prioriteit boven andere wegen die niet op lijstjes voorkomen. Dus graag een reflectie.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Lekker efficiënt, een dubbele interruptie.

Minister **Madlener**:

Ik waardeer het commitment van mevrouw Veltman bij deze regio. Ik snap ook de frustratie. Ik wil daar graag in tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**:

Op beide vragen?

Minister **Madlener**:

Ja, op beide vragen. Dan kan ik een uitgebreider en beter antwoord geven.

De **voorzitter**:

Oké, dan noteren we dat. Dan kijk ik nog even naar de leden. Geen vragen voor nu. Dan gaat u als het goed is nu door met het blokje regio.

Minister **Madlener**:

Ja, regio. Dan begin ik bij de vraag van het lid Veltman over het idee om het recht op een parkeerplaats vast te gaan leggen voor uitbreidingslocaties. Ik maak me natuurlijk ook zorgen om nieuwe uitbreidingslocaties waar je ziet dat die parkeernormen erg onder druk staan. Dat heeft ook met betaalbaarheid van woningen te maken, want het kost natuurlijk wel allemaal geld. Het zijn natuurlijk wel de gemeenten die daarover gaan. Ik kan niet de wet voorschrijven aan de gemeenten. Het zijn de gemeenten zelf die bij de bestemmingsplannen een parkeernorm vaststellen. Je ziet inderdaad dat heel veel gemeenten die parkeernorm verlagen, soms zelfs tot een niveau van 0,2 auto per huis of zo. Dat is erg weinig. Dat is bijna niks meer. Ik maak me daar wel zorgen over. Zijn dat nou wijken van de toekomst, lekker autoluw, waar mensen graag wonen, of zijn het wijken die straks gebukt gaan onder vervoersarmoede? Ik deel de zorgen, maar het zijn de gemeenten zelf die hier de regels maken. Dat is een sterk recht van gemeenten.

Daar kan ik niet zomaar in treden.

De gemeenten zijn een zelfstandige bestuurslaag en in die zin zou je kunnen zeggen: het is aan de gemeente Utrecht om te bepalen hoe autoluw Utrecht wordt. Het voordeel is dat Utrecht het zelf kan bepalen. Het nadeel is dat je als je in een heel schaarse markt qua woningen bijna gedwongen bent om een huis te kopen in zo'n autoluw gebied daar weleens spijt van kan krijgen. Ik hoop dat niet. Ik hoop dat mensen die overwegen om daar te gaan wonen heel goed beseffen wat dat betekent, want ik ken ook wijken waar het heeft geleid tot enorm veel burenruzies om die ene parkeerplaats en dat moeten we ook niet willen met elkaar. Dus ik snap de oproep. Ik zou ook de oproep hier willen doen: gemeenten, let daar goed op. Als er echt vraag is naar dat product, wonen zonder auto, prima. Er zal ook best een aantal mensen zijn dat dat heel graag wil, maar kijk uit dat je niet een wijk gaat bouwen waar je later spijt van krijgt. Die oproep doe ik aan gemeenten, maar ook aan de hele Tweede Kamer. We zijn er met elkaar bij. Iedere partij heeft lokale afdelingen en het zijn allemaal lokale keuzes.

De fractie van DENK vroeg: het autovrij maken van wijken leidt tot uitsluiting van mensen; is de minister bereid om in gesprek te gaan met gemeenten? Dat borduurt eigenlijk voort op de vorige vraag: wat betekent dat nu voor de toekomst? Ik ga graag met de gemeenten in gesprek. Ik heb daar trouwens al eerder mijn zorgen geuit. Maar goed, de gemeenten maken zelf de keuze. Er zit ook wel een betaalbaarheidsdruk achter, want we willen ook betaalbaar wonen. Bouwen is duur. De ontwikkellocaties zijn duur. Dan kan je soms geneigd zijn te bezuinigen op parkeren, maar ik zet ook mijn vraagtekens bij de vraag of dat een verstandige keuze is.

Minder parkeerplekken in nieuwbouwwijken ... Dat is eigenlijk dezelfde vraag. Ik zie dat heel veel fracties gelukkig dezelfde zorgen hebben. Laten we die dus ook allemaal uiten bij onze lokale fracties.

Absurde parkeertarieven. Dat is de afslag die de PVV neemt. Dat is ook dezelfde zorg. Je kan natuurlijk ook gaan beprijzen om iets te beperken. Dat is ook een neiging die veel gemeenten hebben. Door de parkeertarieven maar op te schroeven kun je natuurlijk een aantal automobilisten uit je stad wegjagen. Dat leidt ook vaak tot problemen met de detailhandel of de bereikbaarheid. Mensen gaan niet meer op bezoek bij oma. Het zijn allemaal ontwikkelingen waar ik niet zozeer bij sta te juichen, maar het is wel lokale beleidsvrijheid. Ik denk dat die lokale beleidsvrijheid ook wel een heel groot goed is in Nederland. Iedere stad heeft zijn eigen identiteit. Maar het kan gaan knellen. Amsterdam heeft niet de ambitie om de meest autovriendelijke gemeente van Nederland te zijn. Ze kunnen het zich nog veroorloven, maar op een gegeven moment zie je toch dat mensen weggaan. Tegelijkertijd zie ik dat Amsterdam ook nog steeds een aantrekkelijke stad is voor heel veel mensen, waar hele hoge huizenprijzen worden betaald. Je vraagt je af hoelang dit goed gaat. Ik denk dat we allemaal hechten aan die lokale eigenheid. Als de Kamer in meerderheid zegt "ga de gemeenten overrulen", dan zie ik graag een oproep in die zin tegemoet, maar dit kabinet is dat niet van plan.

Dan de bereikbaarheid en wegen in landelijk gebied. Daar vraagt BBB naar. Het is terecht dat hier aandacht voor wordt gevraagd, want in landelijk gebied heb je geen keuze. Daar rijdt geen trein. Er rijdt soms wel een bus, maar die stopt er soms ook al vroeg mee. Daarom hebben wij 280 miljoen gereserveerd voor kleine infrastructurele projecten, om samen met gemeenten te kunnen investeren. Er is ook 2,5 miljard voor

woningbouw en mobiliteit. Ook daarbij kijken we naar een hele goede verdeling over het land. Gemeenten kunnen zich binnenkort inschrijven om in een cofinancieringsconstructie een beroep te doen op die gelden, mits daar ook huizen voor in de plaats komen. Ook daarbij kijken we naar de regio, zodat we niet alleen in de Randstad bouwen, maar verspreid over het land. Het is dus een belangrijk onderwerp. Het heeft ook alle aandacht van dit kabinet.

De heer Grinwis vraagt naar het geld voor de aanpak van de N50. Ik kan geen uitspraken doen over de inhoud van de Voorjaarsnota, maar morgen ligt hij er. Dan zijn er tijdens Pasen meer dan ruim 100 pagina's te lezen voor de heer Grinwis.

Hoe gaan we het vertrouwen herstellen als het gaat om de N50? Daar heb ik net al wat over gezegd. Het klopt wel dat de voorziene maatregelen op de N50 tussen Kampen en Ramspol meer kosten dan gedacht, zeg ik tegen de heer Grinwis. Daarom kijken we beter naar de kostenstijgingen en naar de mogelijkheden om de N50 toch verkeersveiliger te maken. Dat is precies waartoe de motie-Pierik mij heeft verzocht. Daarover hoort u dus binnenkort meer.

De heer Pierik vraagt naar concrete infrastructuurprojecten waar te weinig investeringsruimte voor is. Ik voer jaarlijks gesprekken over mobiliteit met de provincie Overijssel, waarin Ossenzijl ligt. Het ging om de regio Ossenzijl. Dat gebeurt in het Bestuurlijk Overleg MIRT. De specifieke aanpak van gemeentelijke of provinciale wegen en bruggen is aan de gemeente of de provincie, zeg ik erbij. Dat is wel een beperking. Maar soms werken we ook goed samen, als we dat kunnen. Ik ben daar altijd toe bereid. Dat weet de regio ook. Ze zijn altijd welkom om hierover te spreken.

Mevrouw Vedder van het CDA had een vraag over Justitie en Veiligheid. Ik heb haar gehoord over carshows, maar ook over straatraces. Dat zal ook een beetje een lokale traditie zijn in het oosten van het land, denk ik weleens. Maar het is natuurlijk zeer zorgelijk. De straat is niet om op te racen. Maar de aanpak van dit soort illegale races ligt echt op het terrein van Justitie en Veiligheid. Ik ga over de wegen en de inrichting, maar de handhaving is echt duidelijk bij Justitie belegd. Ik werk wel heel goed samen met JenV, dus ik ben heel graag bereid om te kijken wat we hieraan kunnen doen, hoe we de handhaving kunnen verbeteren. Dus ik zeg toe dat ik dit opneem met de minister van JenV en dat ik hierop terugkom.

Dat was het blokje regio.

De **voorzitter**:

Ik heb sowieso de heer El Abassi als eerste genoteerd voor een interruptie. Gaat uw gang.

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

Even over wijken waarin auto's verboden worden. Daarvan zegt de minister: de gemeentes hebben autonomie en ik laat het daarbij over aan de gemeentes. Ik zou de minister willen vragen: dat mag toch niet zover gaan dat daarmee mensen uitgesloten worden, dat ze daarmee hele wijken niet binnen kunnen komen? Graag een antwoord van de minister.

Minister **Madlener**:

Een specifiek autoverbod heb ik nog niet gehoord. Ik zie natuurlijk wel enorm autowerende maatregelen: milieuzones, dure parkeertarieven of zelfs het weghalen van parkeerplaatsen of een wijk bouwen waar haast geen parkeerplaats meer voorzien is. Dat is inderdaad de autonomie van gemeenten. Je kunt als gemeente daartoe beslissen. Ik heb inderdaad ook grote zorgen, want op de woningmarkt is grote schaarste. Als je weinig keuze hebt, kan je je soms gedwongen voelen om in zo'n wijk te gaan wonen en als je dan geen werk kunt vinden omdat je geen auto hebt en het openbaar vervoer misschien ook nog tekortschiet, is dat echt een probleem. Ik deel de zorgen van de heer El Abassi dus. Ik denk dat we hier met z'n allen, ook DENK, iets aan moeten doen en de gemeenten moeten oproepen om die mobiliteit in alle wijken van Nederland te garanderen.

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

Het is ooit begonnen met autoluw. Ze gaan nu richting autovrij. Ik noemde net de Merwedekanaalzone al, die wijk. Daar willen ze helemaal geen auto's hebben. Het is fijn dat de minister hier een oproep doet, maar hij zit nu een positie waarin hij wat kan betekenen, waarin hij echt wat kan doen. In het verleden heeft de minister van alles geroepen en van alles gevonden, en nu kan hij dat daadwerkelijk uitvoeren. De minister kan via de MIRT afspraken maken. De gemeenten zijn ook afhankelijk van rijksgeld. De minister kan richtlijnen opstellen. De minister kan de Omgevingswet aanpassen. De minister kan heel veel doen en daar hoor ik hem niet over. Een oproep, daar hebben we niks aan. Ik zou de minister dus nog een keer willen vragen wat hij daadwerkelijk gaat doen om te voorkomen dat Nederlanders uit wijken worden weggepest.

Minister **Madlener**:

Dit kabinet vindt betaalbare mobiliteit belangrijk, ook betaalbare mobiliteit, maar wij vinden ook de autonomie van gemeenten belangrijk. Dus dit kabinet gaat niet ingrijpen in die bevoegdheid van gemeenten. Ik doe dus een oproep aan gemeenten en wijs ze op de nadelen en op het welzijn van de toekomstige bewoners. Dat doe ik regelmatig. Daar steun ik de heer El Abassi ook in. Ik denk dat we dat met z'n allen kunnen doen, maar het is echt aan de gemeenten zelf om die keuze te maken. En soms is er ook echt behoefte. Er zijn voorbeelden van kleine dichte wijken met veel winkels waar een autovrij gebied heel goed kan werken, maar het moet niet uit de hand lopen waardoor heel grote groepen mensen in de knel komen. Dus het kan met mate, maar ik deel de zorg dat het niet te veel moet worden.

De **voorzitter**:

Meneer El Abassi, uw laatste interruptie.

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

Wat een slap verhaal. Wat een slap verhaal. De PVV is constant aan het roepen: de auto moet niet weggepest worden, de auto wordt gepest! Nu hebben we een minister die er wat aan kan doen, in een vrij rechts kabinet, en dan merken we dat aan de ene kant auto's hele wijken niet binnen kunnen en dat deze minister daar niks aan doet en dat hij aan de andere kant de alternatieve peperduur maakt, namelijk het openbaar vervoer. Daarop is hij aan het bezuinigen: 335 miljoen. De prijzen gaan alleen maar omhoog. Dus in mijn ogen is hier geen sprake van mobiliteitsbeleid. In mijn ogen is hier sprake van een mobiliteitsval.

Minister **Madlener**:

Ik ben toch geen PVV-minister? Ik ben minister in dit kabinet en dit kabinet vindt de autonomie van gemeenten heel belangrijk. Daar willen we niet in treden. Maar ik hoor een motie aankomen uit de Kamer, dus wellicht, als die motie met een grote meerderheid wordt aangenomen, kan ik dit bespreken in het kabinet. Maar dit kabinet is nu niet van plan om de autonomie van gemeenten op dit punt in te perken.

De heer **Pierik** (BBB):

De minister geeft aan dat er zo'n 280 miljoen beschikbaar is voor kleine infrastructurele projecten. In Ossenzijl bijvoorbeeld is sprake van cofinanciering en van woningbouw en zo. Dat zijn allemaal ingrediënten waarmee je zou kunnen zeggen dat je een beroep zou kunnen doen op dat potje van 280 miljoen. Kan de minister toezeggen dat hij daar ter plekke eens gaat kijken of daar maatregelen te treffen zijn om dat project, dat niet zo groot is, vlot te trekken?

Minister **Madlener**:

Hier moet ik wel uitkijken dat mijn agenda op een gegeven moment niet bepaald gaat worden door allerlei wensen uit de Kamer, want ik zie al voor me dat ik dan elke dag door heel Nederland moet rijden. Ik kom heel veel in het land. Ik wil toezeggen dat als ik in de buurt ben, ik daar eens zal gaan kijken. Overigens word ik goed geïnformeerd en is het ook aan de regio's zelf om met goede plannen aanspraak te maken op die gelden. Ik sluit niemand uit en wens Ossendrecht ook veel succes ... Ossenzijl.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er geen interrupties meer zijn. Dan gaan we door naar het blokje data.

Minister **Madlener**:

Data is een wat kleiner blokje. Het gaat over de verkeersinformatie en hoe we omgaan met digitale data.

Ik begin met het lid Veltman, die een vraag stelde over de regie en omleidingsroutes. Hoe gaan we ervoor zorgen dat data bij Google of Tesla goed worden verwerkt? Ik maak afspraken met gemeenten, provincies en op Europees niveau met navigatiediensten over het correct doorgeven van digitale verkeersinformatie zoals omleidingsroutes. Dat is natuurlijk heel slim; we hebben inmiddels bijna allemaal wel navigatie in de auto. Ik kom nog uit de tijd van de landkaart. Je ziet wat een enorme toegevoegde waarde die navigatie heeft. Ik zie daar nog een enorme ontwikkeling in mogelijk. Google Maps en bijvoorbeeld Tesla zijn Europees verplicht om die informatie goed door te geven aan weggebruikers en zijn daar ook verantwoordelijk voor. Op die manier kunnen we dat nog verder verbeteren. Ik denk wel dat er nog verbetering mogelijk is; ik zie zelf ook weleens omleidingsroutes die niet in mijn navigatieapp staan. Dat is een gemiste kans, want we gaan heel veel aan onderhoud doen. Ik zeg dus toe dat ik nog eens goed ga kijken of wij nog verdere verbeteringen mogelijk zien bij het op korte termijn doorgeven waar er wegwerkzaamheden of afsluitingen zijn.

Dan slimme verkeerslichten. De Autoriteit Persoonsgegevens heeft daar zorgen over. IenW en de Autoriteit Persoonsgegevens hebben hierover gesproken. De Autoriteit Persoonsgegevens bevestigt dat privacy in het systeem goed geborgd is. De Autoriteit Persoonsgegevens heeft er ook op gewezen dat gemeenten en provincies hun rol moeten nemen in het waarborgen van die privacy. Dit heb ik ook met de gemeenten en provincies besproken. Wij hebben geen verantwoordelijkheid voor gemeenten, maar er

is wel een sessie georganiseerd voor gemeenten en provincies over privacy.

Welke acties onderneem ik om voertuigdata slim en veilig te kunnen inzetten? Zolang de privacy goed gewaarborgd is, is dat belangrijk en goed. We volgen hierin Europese regels. We zien tegelijkertijd dat automobilisten zeggenschap moeten houden over de data uit hun eigen voertuigen. Dat is ook belangrijk. De Europese Dataverordening, die september dit jaar in werking treedt, zal daarvoor moeten zorgen.

Als laatste in dit blokje een vraag van mevrouw Vedder van het CDA over de Chinese auto's. Kijken we naar de veiligheid en wordt de SWOV daarbij betrokken? Het antwoord is ja. Veiligheid wordt meegenomen in het aangekondigde vervolgonderzoek over sabotagerisico's. De SWOV wordt hier niet bij betrokken, omdat het een onderzoek is in het kader van de nationale veiligheid. Daar zijn andere partijen bij betrokken, zoals het Nationaal Cyber Security Centrum.

De voorzitter:

Ik kijk even of er interrupties zijn. Meneer Van Houwelingen, ga uw gang.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Misschien een korte aanvullende vraag in dit blokje. Wij zijn heel erg tegen trajectcontroles. Trajectcontroles dresserend automobilisten, zou ik bijna zeggen, en zorgen ervoor dat je niet even wat sneller kunt rijden, want voor je het weet, heb je een boete. Hoe kijkt de minister aan tegen trajectcontroles?

Minister Madlener:

In het algemeen is een trajectcontrole bedoeld om soms juist wél iets sneller te kunnen rijden, waarbij je op het gehele traject gemiddeld onder de maximale snelheid blijft. Ik zie altijd dat trajectcontroles wel heel effectief zijn; iedereen houdt zich keurig aan de snelheid of rijdt te langzaam. Als je dus even die snelheid overschrijdt, krijg je geen boete. Die krijg je alleen over het hele traject. Dat maakt het aantrekkelijk. Het is dus effectief. Het moet ook niet uit de hand lopen; dat geldt sowieso voor al die controles. Ik zie het niet zitten om op iedere hoek een flitser te hebben. Trajectcontroles kunnen weleens leiden tot het gevoel dat het verkeer echt onnodig belemmerd wordt. Dat willen we niet. Maar over het algemeen vind ik trajectcontroles op de juiste plaatsen een goed middel.

De voorzitter:

U bent volgens mij aangekomen bij het blokje elektrisch vervoer. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Elektrisch vervoer. Ik begin met Van Houwelingen en Eerdmans: wat vindt u van de betaalbaarheid en van een accijnsdemping? Die vraag zit in het blokje elektrisch vervoer om de een of andere reden. Bij ongewijzigd beleid komt de huidige accijnskorting inderdaad te vervallen. Dat zal per 1 januari 2026 gebeuren. Dat is dus inderdaad al over een maand of acht. De accijnstarieven zijn na 2022 ook niet meer gecorrigeerd voor inflatie; dat zal dan ook gebeuren. Dat leidt inderdaad tot een enorme stijging. Ik heb mijn zorgen daarover uitgesproken. De betaalbaarheid van mobiliteit is een zorg van dit kabinet. Ik vraag hier dus ook constant aandacht voor binnen het kabinet. Dit is natuurlijk wel een flink bedrag: het gaat om een miljard, of zelfs iets meer. Dat zal gedekt moeten worden. Dit is een zorg van dit kabinet. Bij de komende begrotingscyclus gaan

we hierover praten. Dit is niet besproken bij deze Voorjaarsnota. We zullen hier daarna met elkaar mee aan de slag moeten gaan. Maar ik zie dit echt als een opdracht. Dit is ook een opdracht aan de Tweede Kamer; de Tweede Kamer heeft budgetrecht. Als een goede meerderheid in de Kamer dit op wil lossen, dan doen we dat. Als ik dat zo in deze commissie bekijk, heb ik daar goede hoop op. "Totdat je de dekking zoekt," hoor ik vanuit de overkant. Inderdaad, dat klopt. Het is een uitdaging. Ik vind dit een belangrijk punt. Ik denk dat het kabinet dit ook belangrijk vindt. Maar we zullen even moeten kijken of we het kunnen dekken.

"Ondanks netcongestie wordt er doorgedaan met het stimuleren van elektrisch vervoer. Wat doen we om EV betaalbaar te houden?" In de Voorjaarsnota zal daar ook iets over staan; die komt morgen uit. Dat kunt u dan zelf lezen. Daar kan ik nu nog niet op vooruitlopen. Netcongestie en elektrisch vervoer zijn enerzijds vijanden van elkaar, maar anderzijds bieden die zaken ook kansen. Als de elektrische auto ook een accucapaciteit krijgt die je voor je huishouden kunt gebruiken, kan dat helpen bij netcongestie. Het is natuurlijk ook aan gebruikers om te laden op het moment dat die congestie er niet is. Ik zie juist heel veel piekmomenten waarop er te veel stroom op het net zit. Dan zou je juist willen laden. Als het waait en de zon schijnt, loopt de spanning op het net op. Als iedereen dan zou kunnen laden, zou dat natuurlijk fantastisch zijn. Dit heeft dus onze aandacht. Dit biedt juist ook heel veel kansen; dit zijn niet alleen maar bedreigingen. Met slim beleid en slimme maatregelen kunnen we mensen stimuleren om te laden wanneer dat slim is. Dat kan bijvoorbeeld door een prijsprikkel aan te bieden waardoor het bijvoorbeeld goedkoper is om te laden op die piekmomenten. Op die manier kijken wij daarnaar.

Dan de bpm-fraude bij het importeren van auto's. Het is bekend dat er daarbij mogelijk fraude plaatsvindt. Hoe groot dat probleem precies is, weten we niet. Er is een grove schatting gemaakt door Financiën; daarin wordt een bovengrens van 266 miljoen aan fraude genoemd, maar het werkelijke bedrag is lager. Dat gaat op de volgende manier: als je zo'n auto importeert met schade, heeft die een lagere dagwaarde en hoef je dus minder bpm te betalen. Er kan gefraudeerd worden met die taxatierapporten. Het is ook aan de RDW om goed te kijken of dat klopt en of dat taxatierapport overeenkomt met het voertuig dat geïmporteerd wordt. Er wordt ook gewerkt aan digitalisering en aan een scherper toezicht vanuit de RDW op deze fraude, om die zo klein mogelijk te houden.

Het is dus niet altijd fraude om een auto met schade te importeren. Je betaalt namelijk bpm over de dagwaarde, niet over de oorspronkelijke nieuwwaarde. Als je korting krijgt op het moment dat je een auto importeert die minder waard is, is dat dus niet altijd fraude. Dat moeten we er ook bij zeggen.

Heeft het schrappen van de motorrijtuigenbelasting op de EV-markt deze markt laten instorten? Gelukkig niet. Dat is wel het beeld dat ik soms terugzie in de kranten: de verkoop van elektrische auto's zou zijn ingestort. Dat is niet het geval. Ik heb de laatste cijfers nog opgevraagd: in de eerste periode van dit jaar zijn er ten opzichte van vorig jaar 6% meer elektrische auto's verkocht. De vraag naar elektrische auto's stijgt dus. Ik erken wel dat we een stuk vertrouwen verloren hebben. Mensen hebben soms wel het gevoel dat je eerst wordt gedwongen om een elektrische auto te kopen en dat daarna de belasting wordt opgeschroefd. Dat is geen goed gevoel. Ik hoop dat het kabinet morgen bekend zal maken dat we daar iets aan gaan doen. Maar daar kan ik nog niet op vooruitlopen.

"Werkt u aan zekerheid wat betreft het laden van elektrische auto's?" Ja. Iedere maand komen er 1.600 nieuwe laadpunten bij. Voor het zomerreces zal de staatssecretaris van IenW een nieuwe voortgangsrapportage over de regionale uitrol van laadinfrastructuur naar uw Kamer sturen. Daarin zullen de actuele stand van zaken en de verhouding tussen elektrische auto's en laadpunten beschreven worden. We blijven inzetten op de grootschalige toepassing van slim laden, zodat het stroomnet optimaal gebruikt wordt.

"Wordt elektrisch rijden steeds duurder? Gaan we dan niet de middenklasse pakken?" Dat is de vraag van mevrouw Vedder van het CDA. Althans, dat is de vraag zoals ik die hier heb opgeschreven. Het huidige beleid is om mensen te verleiden om over te stappen op elektrisch vervoer. Elektrisch vervoer wordt steeds goedkoper. Er komen steeds meer betaalbare modellen bij. Er komen ook steeds leukere modellen bij, zeg ik daar ook bij. De Duitse zusterorganisatie van de ANWB heeft geconcludeerd dat het onderhouden van elektrische auto's aanmerkelijker goedkoper is dan het onderhouden van brandstofauto's. Dat moet natuurlijk ook meegenomen worden in die kostenafweging. Het gaat dus eigenlijk heel goed met de verkoop van de EV's. Ik zie die in de toekomst alleen maar verder omhooggaan.

"Zijn we bereid op zoek te gaan naar alternatieven voor elektrisch vervoer vanwege netcongestie?" Dat is een vraag van de heer Van Houwelingen. Wij stimuleren emissievrij vervoer. Ik weet niet of meneer Van Houwelingen waterstofauto's bedoelt, maar je ziet dat die veel duurder zijn, dat er weinig vraag naar is en dat de productie daarvan ook heel erg achterloopt. Je ziet ook dat die batterijen gewoon een enorme ontwikkeling doormaken. Wat betreft het snel laden: ik zie dat er in China al laders van 1.000 kilowatt zijn. Dat gaat allemaal heel snel. Ik ben dus bang dat waterstof een beetje een achterhaalde techniek zal blijken te zijn voor het personenvervoer. Misschien dat waterstof op andere terreinen wel heel belangrijk kan zijn. Wat betreft personenauto's denk ik dat de batterij de waterstofbelofte toch echt heeft ingehaald.

Vanaf 2035 geen benzineauto's meer; dat vonden de heer Eerdmans en de heer Van Houwelingen echt een heel slecht idee. Dat is pas over tien jaar, zeg ik daarbij. De liefhebbers kunnen nog tien jaar lekker een brandstofauto kopen. Dit kabinet heeft zich wel neergelegd bij die Europese maatregel om in 2035 te stoppen met brandstofauto's. Eerlijk gezegd is tien jaar nog een hele lange tijd als je kijkt naar de ontwikkeling. Maar goed, als de Kamer hier anders over denkt, hoor ik dat graag.

Als laatste heb ik hier een vraag van El Abassi over de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing zal niet méér impact hebben op kleine ondernemers dan op grote ondernemers. De vrachtwagenheffing vormt slechts een klein deel van de totale transportkosten. De vrachtwagenheffing zal naar verwachting leiden tot een stijging van de kosten van wegvervoer van 1% tot 3%. Dat is niet niks, maar het is ook niet veel. Die geldt voor alle ondernemers, groot en klein. Ik heb overigens vóór de invoering van die vrachtwagenheffing gesproken met alle organisaties die de belangen van deze vrachtwagens en vervoerders behartigen, ook de vrije rijders; die waren ook voorstander van deze heffing, zeg ik daarbij. Ik had dus alleen maar voorstanders aan tafel. Dat heeft mij wel gesterkt in het idee dat ook de vrije rijders en de kleine ondernemers het best zien zitten om over te stappen op een elektrische vrachtwagen als die er is, of om de kosten door te berekenen aan de klant.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Meneer Eerdmans, gaat uw gang.

De heer **Eerdmans** (JA21):

We moeten dus toch nog wakker liggen voorlopig als autorijders, want de Voorjaarsnota gaat het niet regelen begrijp ik nu uit de woorden van de minister, die €0,26 extra accijns. Mijn vraag was of de minister vindt dat mobiliteit op deze manier nog betaalbaar is. Dat was de vraag.

Minister **Madlener**:

Ik heb al in het vragenuur gezegd dat ik me natuurlijk ernstig zorgen maak over de enorme brandstofkostenstijging als wij niks doen. De heer Eerdmans weet hoe ik erin zit. Ik weet ook hoe een groot deel van de Kamer daarin zit. Het gaat natuurlijk om de dekking. We willen dit allemaal niet. Het leidt ook tot enorme grensproblemen. Als je wil tanken en wat sigaretten wil kopen, kan je volgens mij vanuit Amsterdam al het ritje naar Duitsland betalen. Dit zijn natuurlijk ontwikkelingen die we niet moeten hebben. Ik roep de partijen dus op, de ondersteunende partijen van deze coalitie, maar ook de andere partijen, om hier een alternatieve dekking voor te vinden en dit probleem op te lossen. Ik zal er in ieder geval zelf mijn best voor doen in het kabinet om hier iets aan te doen. In augustus, in de komende cyclus, gaan we dus kijken hoe we dit op kunnen lossen. Ik hou nog een beetje vertrouwen, zeg ik tegen de heer Eerdmans.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang. Uw laatste interruptie.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Ik niet. Want "ik ga mijn best doen"? U heeft uw best niet gedaan, moet ik heel eerlijk zeggen, want het is gewoon niet gelukt. Er gaat blijkbaar wel geld naar sociale huur, naar Defensie en naar een stukje van de energie, maar het probleem voor de automobilist, de accijnsverhoging per 1 januari, heeft de minister gewoon niet gecheft in deze onderhandelingen en daar ben ik erg teleurgesteld in, want daar was de hoop op gevestigd. En dan kan de minister wel naar de Kamer kijken en we gaan het ook wel doen, maar het is eigenlijk de taak van de minister toch? Waarom is dat niet gelukt? Laat ik die vraag stellen: waarom is het de minister niet gelukt bij deze onderhandelingen — hij heeft daar hoog op ingezet, hoop ik; volgens mij wel — om die accijnsverlaging per 1 januari te bolwerken?

Minister **Madlener**:

Deze vraag hoort echt thuis bij de begroting van 2026 en die behandelen we niet in deze Voorjaarsnota. Die komt echt hierna aan de orde. Dat begint al komende maand. De komende tijd gaat deze besluitvorming plaatsvinden, niet in de Voorjaarsnota.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Er wordt natuurlijk wel selectief gewinkeld. Ik neem het een beetje op voor meneer Eerdmans. De belastingmaatregelen worden inderdaad in augustus genomen, maar als de energierekening omlaag kan — dat is volgens mij via de energiebelasting — dan staat het, weliswaar tijdelijk, voor drie jaar, ten koste van het Klimaatfonds, wel in de Voorjaarsnota. Het is een beetje selectief, dus ik ondersteun de oproep van de heer Eerdmans.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mijn vraag, mijn vraag.

De **voorzitter**:

O, u gaat nog een vraag stellen? Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mijn vraag is: zei de minister nou net dat er inderdaad voortaan weer een echte gewichtscorrectie komt voor EV's in de motorrijtuigenbelasting? Vorig jaar hadden we 40% en nu is het 25% in 2026. De minister zei: u moet nog even geduld hebben. Is dat de inzet van de minister, dat er een echte gewichtscorrectie komt? Komt er ook binnenkort een autobrief 3.0 naar ons toe waarin we meer vastigheid krijgen voor de lange termijn? Want ieder jaar dit gepingpong, dit geslinger, geeft natuurlijk geen vertrouwen bij de koper die in de showroom staat en denkt: ik moet een nieuwe auto hebben en daar wil ik niet alleen morgen in rijden, maar ook nog over vier jaar.

De **voorzitter**:

Dat was wel echt een dubbele interruptie en die ga ik ook rekenen. De minister.

Minister **Madlener**:

Ik ben het eens met de heer Grinwis dat het niet het vertrouwen vergroot als wij constant gaan zitten schuiven in die gewichtscorrectie. De gewichtscorrectie bedraagt nu 25% en ik denk dat we daar binnenkort wel nieuws over krijgen. Ik vind wel dat stabiliteit in de autobelastingen een groot goed is, zodat mensen het vertrouwen hebben dat ze als ze voor elektrisch kiezen niet opgezadeld worden met onverwachte kosten. Natuurlijk is er beleidsvrijheid. Een nieuw kabinet zal er ook weer heel anders over denken. Ik denk dat het goed is, om een stukje vertrouwen mogelijk te herstellen, om er iets aan te doen, maar dat zult u echt moeten afwachten.

De **voorzitter**:

Kunt u nog ingaan op de vraag over de autobrief? Of doet u dat wellicht in de tweede termijn?

Minister **Madlener**:

Ik hoor dat er een klimaatbrief mobiliteit aankomt, voor 1 mei. Als dat is wat de heer Grinwis bedoelt, is dat het antwoord.

De **voorzitter**:

Dat denkt de heer Grinwis wel, zie ik. Meneer Van Houwelingen, gaat uw gang.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Ik wil toch even doorgaan op de accijnsverhoging die eraan komt. Als ik de minister goed begrijp, zegt hij: eigenlijk wil ik dat zelf ook niet, maar er is geen dekking en we zijn gebonden aan het kabinetsbeleid. Stel nou dat de Kamer een motie zou aannemen, met eventueel een dekking. Misschien is dit een gekke vraag om te stellen, maar ik stel hem toch. Is dat dan iets wat überhaupt impact heeft bij het kabinet? Tegenwoordig worden moties namelijk vaak terzijde geschoven, als het het kabinet niet uitkomt. Dat hebben we

bijvoorbeeld bij de motie-Eerdmans gezien. Heeft dat dus nog zin? Kunnen wij als Kamer überhaupt nog iets doen? Dat is eigenlijk mijn vraag.

Minister Madlener:

Dit kabinet hecht erg aan moties uitvoeren. Het is niet zo dat we er hier een sport van maken om moties naast ons neer te leggen. Ik denk dat we dat echt met moverende, goede redenen doen. Ja, ik zou het fantastisch vinden als een brede motie met een goede dekking wordt aangenomen. Dat geeft echt sturing. De Kamer heeft budgetrecht. Ik denk dat we daar heel zwaar aan tillen. Het antwoord is dus ja.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Oké. Dat is fijn om dat te horen.

Dan had ik nog een andere vraag, over een ander onderwerp. Als ik het goed begrijp, zegt de minister: netcongestie kun je ook oplossen met elektrische auto's. Maar het volgende wil ik toch nog even vragen, want ik begrijp dit echt niet. Ik weet dat ze bijvoorbeeld in Japan een ander pad kiezen. Daar gaan ze over op andere typen brandstofmotoren. Ik denk niet dat die Japanners gek zijn, maar dat ze daar hun redenen voor hebben. Je wil ook liever niet al je eieren in één mand leggen. Mijn vraag is dus nogmaals: zouden we als Nederland niet moeten kijken wat we van andere landen, zoals Japan, kunnen leren? De EU zet alleen maar in op elektrificatie; dat begrijp ik. Is het misschien niet verstandig om naast die elektrificatie te kijken naar andere vormen van mobiliteit? Dit is een technische transitie. Dat van de klimaattransitie, dat weet u. Maar ik bedoel dat je, als je het dan toch doet, niet alles op elektrificering gooit.

Minister Madlener:

Dat doen we ook, door de komende tien jaar nog brandstofauto's toe te laten. In die zin hebben we een hele mix aan brandstoffen in de personenautomobiliteit. Je kunt gewoon kiezen tussen diesel en benzine. Lpg is er ook nog steeds. Er is elektrisch. Je kunt ook een waterstofauto kopen. Er zijn een paar waterstoftankstations. Daar is ook een subsidieregeling voor, maar ik zie dat daar heel weinig gebruik van wordt gemaakt. Waterstofauto's zijn op dit moment gewoon niet aantrekkelijk. De batterij-elektrische auto heel de afgelopen jaren een veel grotere ontwikkeling doorgemaakt dan de waterstofauto. Ik denk dus eerlijk gezegd dat Japan een beetje mis heeft gegokt. Ik zie ook bij de fabrikanten terug dat er juist een gang is van waterstof richting batterij-elektrisch. De ontwikkeling gaat daar ook heel erg snel. Ik denk dat het gokken op twee systemen eerlijk gezegd niet veel kans heeft. Het waterstofsysteem is ook een duur systeem dat je niet zomaar hebt terugverdiend.

De voorzitter:

Ik kijk even of er nog andere vragen zijn. Dat is niet het geval. Dan zijn we nu aangekomen bij het kopje verzorgingsplaatsen. Volgens mij gaat het nog om het kopje verzorgingsplaatsen en het kopje overig. Dan gaan we daarna even kijken of er nog ruimte is voor een tweede termijn. Gaat uw gang, minister.

Minister Madlener:

Verzorgingsplaatsen. Hoe gaat de veiling in zijn werk? Wordt er uitgegaan van opbrengstmaximalisatie? We kiezen juist voor een veiling omdat dat een eerlijke en transparante methode is om iets te verdelen. Opbrengstmaximalisatie is niet het doel,

maar het gaat wel om de selectie van de goede partij. Natuurlijk gaan we het hebben over de voorwaarden. Waaraan moet zo'n kavel voldoen? Dat gaat bijvoorbeeld om het veilig zijn, het open zijn gedurende bepaalde tijden, dat het goed verlicht is en dat je veilig voelt. Dat laatste zeg ik ook richting mevrouw Veltman. Dat is natuurlijk een onderdeel van dat hele proces. We zijn nu beleid aan het maken voor hoe we hiermee omgaan. Maar dit past allemaal in zo'n veiligingsysteem. Een ander systeem zou trouwens loting kunnen zijn, maar ik denk dat veiling het meest voor de hand ligt.

Dan elke 25 kilometer tanken en laden. Op dit moment zijn er inderdaad om de ongeveer 25 kilometer verzorgingsplaatsen. Daar zijn veel tankvoorzieningen en ook veel laadstations. Dat moet zo blijven. Die 25 kilometer is dus een prima uitgangspunt.

Sociaal onveilige laadplekken. Ja, ik ken het punt. Dat is ook echt een zorgpunt. Ik heb gesproken met zo veel mogelijk partijen, ook met consumenten, de ANWB en noem maar op, over de vraag waaraan zo'n laadplein moet voldoen. Dan zie je dat sociale veiligheid ook belangrijk is, zodat je daar niet moederziel alleen in het donker staat, maar dat het een veilige plek is. Nu zullen de plekken wel altijd van elkaar verschillen, want we kunnen natuurlijk niet overal de horeca dwingen om 24 uur lang open te zijn. Maar hiervoor moet op grotere plekken wel aandacht zijn.

Dan de positie van mkb'ers op de verzorgingsplaatsen. Het is belangrijk dat we rekening houden met de positie van het midden- en kleinbedrijf op de verzorgingsplaatsen. Ik heb in de conceptwetgeving opgenomen dat de voorzieningen laden en tanken als losse kavels in de markt worden gezet, maar dat verbetert juist de markttoegang voor kleinere partijen. Je mag op beide kavels bieden. Door te bieden op alle kavels kun je dus een mix in handen krijgen. Dat geeft flexibiliteit, juist ook voor de kleinere aanbieders.

Vind ik het belangrijk om bij het beleid rekening te houden met kleine ondernemers? Die vraag had ik al beantwoord. Meerdere kavels hetzelfde. Even kijken. Ja, de gedwongen keuze voor laden of brandstof. Het gaat om gecombineerde kavels. Je hebt beide nodig op die verzorgingsplaatsen. Het mooie van kavels voor elektrisch laden is dat je heel makkelijk verschillende aanbieders bij elkaar kunt zetten, die elkaar kunnen beconcurreren op prijs. Dat geeft een stukje voordeel voor de consument. Ik heb de Autoriteit Consument & Markt gevraagd hierin te adviseren wat we het beste kunnen doen. Binnenkort kom ik met een uitgewerkt voorstel naar de Kamer en dan kan de Kamer hier iets van vinden. Alles combineren in één vergunning zou marktwerking juist in de weg staan. Daarom zal ik daar denk ik niet voor kiezen. De definitieve keuze zal de komende week worden bepaald. Voor de zomer krijgt de Kamer een uitgewerkt voorstel en dan kunnen we met elkaar in debat gaan over wat wijsheid is op die laad- en tankstations.

Wat vind ik van het idee om tanken en laden onder één luifel mogelijk te maken? Die heb ik net al beantwoord. Dit is ook dezelfde vraag en dit ook.

De voorzitter:

Dat is heel efficiënt. Ik kijk even naar de commissie. Mevrouw Veltman en dan de heer Pierik. Nee, sorry, meneer Pierik, u bent door uw interrupties heen, dus dat gaat niet gebeuren. Mevrouw Veltman, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de minister zeggen: we willen ruimte bieden voor kleine partijen. Ik heb gevraagd ook naar bestaande partijen te kijken. Dat is een onderdeel van mijn vraag. Wellicht gaat de minister weleens naar Frankrijk op vakantie. Volgens mij zijn daar hele mooie overzichtelijke verzorgingsplaatsen onder één luifel. Ik zou dat nou ook zo mooi vinden in Nederland, waarbij de partijen die er nu zitten, de kans krijgen om die stap te zetten. In een vorig blokje ging het over laadpunten en het zo snel mogelijk uitbreiden daarvan. Er ligt een tijdelijke beleidsmaatregel om nu niet tot uitbreiding over te gaan. Zonder die beleidsmaatregel kan er direct, morgen, gestart worden met de aanleg. De infra en het net liggen al klaar bij een heleboel verzorgingsplaatsen. Daar kunnen we meteen laadpunten realiseren. Graag hier nog een antwoord op.

Minister Madlener:

Ik ken die laadpleinen in Frankrijk. Ik zie ook in Noorwegen prachtige laadpleinen, waar je als consument, behalve een goede horeca, ook heel veel keuze hebt en waar ook bestaande tankstations een plek hebben. Die markt gaat natuurlijk wel afnemen. Ik vind het dus belangrijk dat de tankstationhouders die een lange vergunning hebben, in staat zijn om zich langzaam aan te passen aan de markt en bijvoorbeeld van tien naar negen naar acht terug kunnen gaan en daar misschien een lader voor in de plaats kunnen krijgen. In ieder geval moet je niet in een soort uitsterfconstructie komen. Je moet een toekomstverwachting hebben.

We moeten wel beseffen dat heel veel van de huidige plekken voor vijftien jaar zijn uitgegeven. Die contracten lopen binnenkort af. De ondernemers die daar zitten, weten dus dat hun huur afloopt. Daar zijn afspraken over. Dan worden die opnieuw in veiling genomen. Het is natuurlijk heel verstandig om die plek bij het herinrichten helemaal vrij te hebben. Ik heb ook met uw Kamer afgesproken dat we, als we nieuw beleid hebben, zo snel mogelijk afgaan van die tijdelijke beleidsmaatregel. Vandaar dat ik voor de zomer met een voorstel wil komen. Dan kunnen we nieuw beleid vaststellen en de tijdelijke beleidsmaatregel stoppen.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de commissie. Geen verdere vragen. Dan zijn we volgens mij aangekomen bij het blokje overig. Ik kijk ook even met een speciaal verzoek naar de minister of in het blokje overig ook de overgebleven vraag voor de tweede termijn beantwoord kan worden. U had een vraag over Hoevelaken en dergelijke meegenomen naar de tweede termijn. Zit die erbij? Heel fijn, want we hebben geen tijd meer voor een tweede termijn.

Minister Madlener:

Dan begin ik met de heer Eerdmans. Hij vroeg naar mentaliteitsverandering als het gaat om het mijden van file. Ik hoop natuurlijk dat veel meer mensen buiten de spits reizen als ze dat kunnen. Natuurlijk weten mensen dat zelf ook heel goed. Het gaat niet om dwang. Denk aan scholen. Je bent als scholier ook afhankelijk van de tijden van de school. Het is dus ook een oproep aan werkgevers en scholen om hieraan mee te doen. Ik zie ook wel dat dat al gebeurt. Het leidt echt tot snelle resultaten. Maar nogmaals, ik wil niemand frustreren die zegt: leuke oproep, maar ik kan niet, want mijn werkgever staat het niet toe of ik moet bij een klant zijn. Zie het dus vooral als een vrijwillige oproep.

De VVD-fractie vraagt naar cijfers over drugs in het verkeer. In 2024 is het rapport

Vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers 2023 uitgebracht. Daarin heeft 1% van de automobilisten aangegeven weleens onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. Dat is natuurlijk zorgelijk. Ik heb zelfs weleens iemand zien rijden in de auto met een ballonnetje aan zijn mond. We willen dat aanpakken. Ook het rijden onder invloed van alcohol is nog steeds een grote zorg. Ik wil de aanpak versterken. Ik spreek daarover met de minister van Justitie om meer zichtbaar tot acties te komen, zodat mensen weer denken: er is echt een pakkans. Die moet dus omhoog. Daarnaast werk ik samen met de minister van Justitie aan een puntenrijbewijs, zodat echt zware overtredingen, zoals het rijden onder invloed van drugs of alcohol, je ook echt punten kosten en je je rijbewijs hierdoor kan verliezen. Het gaat dus om een veel hardere aanpak van verkeershufters die veelpleger zijn. Want het zijn vaak dezelfde mensen die keer op keer of dronken of onder invloed van drugs in de auto stappen. Die wil ik echt harder aanpakken. Dat doe ik dus samen met de minister van Justitie. Voor de zomer komen we hier trouwens mee naar de Kamer, kan ik mij herinneren.

De VVD-fractie vraagt ook naar testen met geautomatiseerd vervoer. Dat is natuurlijk een belofte voor de toekomst. Het is ook een beetje een enge gedachte, zo'n zelfrijdende auto. Wat doet die nu? Wat als je daar nou een ongeluk mee krijgt? Wie is dan aansprakelijk? Het is op dit moment nog niet mogelijk om dat te doen. Testen is beperkt mogelijk. Ik denk wel dat we dit op een gegeven moment onder strenge voorwaarden mogelijk moeten maken op de Nederlandse wegen. We moeten er een begin mee maken, want het is echt een belofte voor de toekomst. Ik hoop dat we daar echt aan mee kunnen doen. In Amerika en in China zijn ze natuurlijk al verder met zelfrijdende auto's.

Waarom niet knooppunt Hoevelaken en wel A27 Almere-Eemnes? Ik ben in gesprek met de regio over de aanpak van knooppunt Hoevelaken. Ik zal de Kamer daar voor het commissiedebat MIRT over informeren. Voor een gedeeltelijke aanpak van dit knooppunt is substantieel geld nodig, maar ook stikstofruimte, of een stikstofcommissie die een goed product aflevert, zeg ik daarbij. Dat zullen we af moeten wachten. Ik wil het project A27 Almere-Eemnes nu al opstarten, omdat het nu nog in de verkennende fase zit. Daardoor heb ik minder capaciteit nodig. Stikstofruimte hoeft nog niet geregeld te zijn. Voor deze aanpak is ook minder geld nodig. Daarom is dit de keuze.

Als laatste heb ik nog een vraag van het lid Veltman over de lange file op de A2. Dat hebben we zojuist kunnen horen. Zij vraagt wat we daaraan gaan doen. Alle gepauzeerde projecten zijn belangrijk, ook de A2. Ik wil elk jaar een gepauzeerd project opstarten. Aan de herstartstrategie voor gepauzeerde projecten wordt nu gewerkt. Ik informeer u over de strategie voorafgaand aan het commissiedebat MIRT. Ik wil aangeven dat voor de herstart van de A2 heel veel extra geld nodig is. Je ziet in het geheel dat we een gebrek aan stikstofruimte, een gebrek aan maakcapaciteit, en ook een gebrek aan geld hebben. We zullen dus echt keuzes moeten maken. Ik zou natuurlijk het liefst alles doen, maar dat gaat niet. We zullen dus met elkaar keuzes moeten maken. Maar ik betrek uw Kamer bij die keuzes, zodat we met elkaar het gevoel hebben dat het niet alles is wat we willen, maar dat het wel de beste keuze is die we kunnen maken, zodat we zo snel en zo efficiënt mogelijk ons geld kunnen inzetten om Nederland mobiel te houden. Dinsdag is het commissiedebat Duurzaam vervoer. Daarin kunnen heel veel vragen over duurzaamheid nog worden gesteld. Dat is aanstaande dinsdag.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel voor de beantwoording in het blokje overig. Ik kijk nog even naar de leden. Leidt dit bij de leden die nog een interruptie overhebben, nog tot vragen? Dat is niet het geval. Dank aan de minister voor de beantwoording in eerste termijn. De heer Van Houwelingen heeft een punt van orde?

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Sorry, maar wij krijgen geen tweede termijn?

De **voorzitter**:

Ik wilde daar nu net een voorstel voor gaan doen. We hebben nog vijf minuten voor dit debat. U heeft zelf drie uur voor dit debat gereserveerd en die tijd zit er nu echt bijna op. Dus er is geen ruimte meer voor een volledige tweede termijn met beantwoording door de minister. Ik zou wel graag de tweede termijn even willen openen om de heer Eerdmans de gelegenheid te geven een tweeminutendebat aan te vragen. Bij dezen, meneer Eerdmans.

De heer **Eerdmans** (JA21):

Dank namens de commissie, voorzitter, maar ook dank voor de antwoorden en dank aan de ondersteuning. Ik zou dit debat heel graag voort willen zetten met een tweeminutendebat.

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

Voorzitter, echt één zin maar. Mij is in eerste termijn gevraagd waarom wij voor de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels hebben gestemd. Het antwoord zit al in de naam, want het ging om de implementatie van een EU-richtlijn. Dat antwoord had ik net niet paraat en daarom benoem ik het nu even voor de volledigheid. Dan kan het ook in de verslaglegging vastgelegd worden.

De **voorzitter**:

Ik denk dat het netjes is van de commissie om dat even toe te laten. Ik zie dat de heer Grinwis nu ook gelijk een inbreng in tweede termijn wil leveren. Meneer Grinwis, heeft u een punt van orde of wilt u nog wat zeggen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik had nog één vraag aan de heer Madlener, maar die kan ik ook ...

De **voorzitter**:

U had ook nog een interruptie over. Dus wat dat aangaat ... Laten we dat dan doen en daarna gaan we dan naar de toezeggingen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik had toch even een ophelderingsvraag. Ik heb gevraagd om een autobrief 3.0 of een autobrief belastingen, een brief die al een paar keer in de lucht heeft gehangen. Dat is een combinatie van een werkje van de staatssecretaris Fiscaliteit en deze minister en die wordt geschreven onder het beslag van alles wat er rond het klimaat gaat gebeuren. Is de klimaatbrief mobiliteit nou exact hetzelfde als de autobrief 3.0. c.q. de toegezegde of de eerder in de lucht gehangen brief over autobelastingen? Dat wil ik wel graag helder hebben, want ons is een brief toegezegd over autobelastingen.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder. Misschien moet de minister even overleggen. Doe dat maar even heel kort, minister. Kijk, dit is toch wel een pragmatische manier om met elkaar te vergaderen en de vragen gelijk beantwoord te krijgen! We hebben geen tweede termijn en uw voorzitter praat nu gewoon even door, zodat de minister even de tijd heeft om te overleggen. Ik vond het tot nu toe wel een mooi debat, moet ik zeggen. Ik heb geen citaten, maar ik heb gisteravond wel van 23.00 uur tot 24.00 uur vastgestaan op de A12. Dat wel! Dat hoort bij dit debat, denk ik. Daarna heb ik uiteindelijk via allerlei kleine dorpjes weer de weg gevonden naar de A12, omdat er wegwerkzaamheden waren.

De minister is zover! Gaat uw gang, minister.

Minister **Madlener**:

Ik probeer het zo duidelijk mogelijk over te brengen, maar het is een ingewikkeld antwoord.

Voor 1 mei komt er een commissiedebat ... Nee, een brief over duurzame mobiliteit. Die brief wordt samen met Financiën geschreven? Naast mij wordt gezegd: er staan fiscale maatregelen in. De autobrief 3.0 is afhankelijk van de onderhandelingen in het kabinet en zal na de zomer naar uw Kamer komen. Volgende week is er een commissiedebat over duurzaam vervoer en daarin kunt u natuurlijk ook heel veel vragen stellen over dit onderwerp. Ik hoop dat het duidelijk is.

De **voorzitter**:

Ik zag hier rechts van mij een hele mooie samenwerking tot stand komen. Ik denk dat we het hiermee moeten doen.

We gaan nu nog eventjes de administratie van dit debat afronden. Dank alvast, minister, voor de beantwoording. Dank ook aan de leden voor het waardige debat.

Voordat ik de toezeggingen opsom, meld ik natuurlijk eerst dat het lid Eerdmans van JA21 een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Dat moet wel even genoteerd worden.

Dan nu echt de toezeggingen.

- De minister zegt toe met de minister van Justitie en Veiligheid in gesprek te gaan over hoe de handhaving op straatraces kan worden verbeterd. Hij zal de Kamer hierover informeren. Dit is een toezegging aan mevrouw Vedder.

De vraag is even wanneer dat gaat gebeuren.

Minister **Madlener**:

Ik wil hier eigenlijk voor de zomer verslag over doen.

De **voorzitter**:

Voor de zomer; helemaal goed. De tweede toezegging.

- De minister zegt toe met navigatiediensten te gaan bespreken welke verbeteringen er mogelijk zijn met betrekking tot het melden van wegwerkzaamheden en afsluitingen. Hij informeert de Kamer hier voor de zomer over. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman van de VVD.
- De minister zal de Kamer voor het commissiedebat MIRT op 2 juli informeren over de uitkomsten van de gesprekken met de regio over de aanpak van knooppunt Hoevelaken. Dat is ook een toezegging aan mevrouw Veltman van de VVD.

Ik kijk even naar de commissie om er zeker van te zijn dat alle toezeggingen zijn genoteerd. Ik denk het wel, want we hebben goed opgelet.

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van dit commissiedebat Auto. Ik wil iedereen hartelijk danken voor het debat, allereerst de minister en zijn ambtelijke ondersteuning, maar ook de leden. Tegen alle mensen die dit debat op de publieke tribune hebben gevolgd: hartelijk dank voor uw belangstelling. Maar dat geldt natuurlijk ook voor de mensen die het debat op afstand hebben gevolgd. En uiteraard hartelijk dank aan de ondersteuning van de Kamer, want zij hebben dit debat mogelijk gemaakt.

Ik wens u alleen mooi paasweekend toe.

Sluiting 18.59 uur.