# 3
# Openbaar vervoer en taxi

Openbaar vervoer en taxi

Aan de orde is het **tweeminutendebat Openbaar vervoer en taxi (CD d.d. 22/02)**.

De **voorzitter**:
We starten met het tweeminutendebat Openbaar vervoer en taxi. Welkom aan de Kamerleden. Aan de zijde van het kabinet is staatssecretaris Heijnen van Infrastructuur en Waterstaat aanwezig.

Dan is als eerste het woord aan de heer De Hoop van de Partij van de Arbeid.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dank, voorzitter. Het gaat niet goed met het openbaar vervoer in Nederland. Dat wisten we al een tijdje. Ik heb het nog even opgezocht: vorig jaar, op 30 juni, heb ik samen met de heer Minhas en de heer Alkaya van de SP al een rondetafel georganiseerd over de beschikbaarheidsvergoeding, die dreigde te verdwijnen. Dat is gebeurd. We hebben meermaals amendementen ingediend om die overeind te houden, maar die zijn door het kabinet allemaal in de wind geslagen. Een op de drie buslijnen in heel Nederland dreigt te verdwijnen. De prijskaartjes van het openbaar vervoer zijn duurder geworden. Dat moet nu een keer stoppen. Wat de Partij van de Arbeid betreft stoppen we met de verschraling van het openbaar vervoer en zorgen we ervoor dat iedereen recht heeft op openbaar vervoer. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat zij die kant op wil, maar ik vind dat dat te laat is. Ik hoop echt dat daar snel mee aan de slag wordt gegaan.

Ik heb zelf twee moties en zal met anderen ook nog een aantal moties indienen. Ik begin met deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het bereikbaarheidsniveau van de laagste inkomensklasse ver achter het gemiddelde blijft vanwege de hoge kosten;

constaterende dat voor het verkrijgen van een baan mobiliteit nodig is en zij vaak zijn aangewezen op het openbaar vervoer;

constaterende dat er in andere landen al experimenten met gratis ov zijn gedaan en dit in Nederland ook op decentraal niveau is gedaan, bijvoorbeeld in Eindhoven;

verzoekt de regering om centraal gestuurd op lokaal en regionaal niveau te gaan experimenteren met gratis openbaar vervoer voor de meest kwetsbaren in de samenleving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 790 (23645).

De heer **De Hoop** (PvdA):
Dan mijn tweede motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er krapte is op de arbeidsmarkt en dat dit ook geldt voor ov-aanbieders;

constaterende dat openbaar vervoer een essentiële functie vervult in de Nederlandse samenleving en dat daar een goede beloning tegenover mag staan;

verzoekt de regering om de vervoersbedrijven aan te sporen ervoor te zorgen dat er goede arbeidsvoorwaarden op tafel komen, die recht doen aan het werk van het personeel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 791 (23645).

De heer **De Hoop** (PvdA):
Ik vind deze motie belangrijk omdat ik de staatssecretaris heb horen oproepen om weer om tafel gaan, maar dat is wat mij betreft te veel gefocust op de reiziger en niet genoeg op de werknemer.

Dank.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Hoop. Dan is het woord aan mevrouw Van Ginneken, die spreekt namens D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank, voorzitter. D66 maakt zich ook zorgen over de verschraling van het openbaar vervoer. Sommige provincies proberen hele slimme dingen om combinaties te maken van een belangrijke ruggengraat met de bussen zoals we die allemaal kennen, aangevuld met bijvoorbeeld flexvervoer en doelgroepenvervoer, om te voorkomen dat mobiliteit verschraalt. Maar provincies lopen ook tegen belemmeringen aan om dat te doen. Daar gaat mijn motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in verschillende provincies succesvol verschillende vormen van publieke mobiliteit worden gecombineerd;

constaterende dat men tegen wettelijke of regeltechnische belemmeringen aanloopt;

constaterende dat verschillende ministeries (financiële) verantwoordelijkheid dragen voor delen van deze publieke mobiliteit;

verzoekt de regering de financiële en wet- en regeltechnische belemmeringen in kaart te brengen die decentrale overheden en vervoersbedrijven ervaren in het tot stand brengen van gecombineerd publiek en/of openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken, Minhas en Krul.

Zij krijgt nr. 792 (23645).

Dank u wel. Dat roept een interruptie op van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):
Ik ben helemaal niet tegen doelgroepenvervoer. Ik denk ook dat het op heel veel plekken goed kan werken. Wel wil ik een vraag stellen over het volgende. Mevrouw Van Ginneken had het in het debat dat wij voor dit tweeminutendebat hadden over "gratis luchtkastelen", lucht vervoeren door provincies heen. Ik vond dat mevrouw Van Ginneken een beetje retoriek maakte van het openbaar vervoer en de oude vorm die we daarvoor kennen: de bus. Ik hoop dat deze motie niet de norm wordt en we in provincies en in dunbevolkte regio's alleen nog maar deelvervoer hebben. Als dat de insteek van deze motie is, zou ik daar niet voor kunnen stemmen. Maar als de intentie is om breder te verkennen hoe we mobiliteit centraal kunnen stellen, zou ik er misschien wel voor kunnen stemmen. Ik zou graag iets meer duiding horen over wat het doel van de motie is.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank aan collega De Hoop voor deze vraag. Daar moet natuurlijk geen verwarring over ontstaan. Ik heb zojuist in mijn inbreng ook gezegd dat wat D66 betreft de ruggengraat van openbaar vervoer ook in de regio's een goed busnetwerk is. Maar we willen ook de mogelijkheid geven aan provincies om aanvullend daar waar we nu zien dat buslijnen soms vervallen of in de late uurtjes wegvallen, het wegvallen van die mobiliteit op te lossen met andere vormen van mobiliteit, met kleinere busjes of met voertuigen die ook voor doelgroepenvervoer gebruikt worden. Die zou je dan misschien in de late uurtjes kunnen laten rijden, omdat dat simpelweg goedkoper is en je veel makkelijker op meer plekken dit soort vormen van publieke mobiliteit kunt aanbieden — naast die ruggengraat van busvervoer zoals we dat kennen. Het geeft provincies dus veel meer mogelijkheden en flexibiliteit, juist om de verschraling die we allemaal zien en waar ik me ook zorgen over maak te voorkomen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Was u aan het einde gekomen van uw betoog? Dat is het geval. Dan is het woord aan mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Twee moties van onze zijde.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de prijzen voor het openbaar vervoer door de hoge kosten voor energie en materieel enorm zijn gestegen;

constaterende dat het openbaar vervoer door de verschraling en de stijgende prijzen steeds minder aantrekkelijk wordt voor reizigers;

constaterende dat het KiM constateert dat het nog minimaal tot 2025 duurt voordat het openbaar vervoer qua reizigersaantallen is hersteld van de coronacrisis en de regering er alles aan moet doen om niet nog meer passagiers weg te jagen door hoge tarieven;

verzoekt de regering om zorg te dragen voor betaalbaar openbaar vervoer en prijsstijgingen tot minimaal 2025 te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en De Hoop.

Zij krijgt nr. 793 (23645).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Voorzitter. Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de corona- en energiecrisis ernstige gevolgen hebben gehad voor het openbaar vervoer en de dienstregeling hierdoor ernstig is verschraald;

constaterende dat het KiM constateert dat het nog minimaal tot 2025 duurt voordat het openbaar vervoer qua reizigersaantallen is hersteld van de coronacrisis;

constaterende dat er door de verschraling van het openbaar vervoer juist alleen maar meer reizigers worden weggejaagd terwijl die reizigers juist moeten worden aangetrokken;

verzoekt de regering om verdere verschraling van het openbaar vervoer te stoppen en indien dat nodig is, het financiële vangnet te verhogen om dit mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en De Hoop.

Zij krijgt nr. 794 (23645).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Alkaya. Hij spreekt namens de Socialistische Partij.

☐

De heer **Alkaya** (SP):
Voorzitter. We hebben in het commissiedebat gesproken over de dreigende verschraling van het streekvervoer in veel provincies. Vorige week was ik in Zeeland, waar maar enkele buslijnen in de hele provincie dreigen over te blijven. Een heel groot deel van het openbaar vervoer dreigt vervangen te worden door het zogenoemde doelgroepenvervoer. Dat lijkt me geen goede zaak. Vandaar de volgende motie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de dienstverlening ernstig verschraald dreigt te worden als bij naderende concessies in het streekvervoer alleen commerciële partijen meedoen;

verzoekt de regering te onderzoeken welke belemmeringen er zijn voor provincies om publieke vervoersbedrijven op te richten, en hoe die weggenomen kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Alkaya en De Hoop.

Zij krijgt nr. 795 (23645).

Dank u wel, meneer Alkaya. Dan is het woord aan de heer Krul. Hij spreekt namens het CDA.

☐

De heer **Krul** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Het CDA maakt zich enerzijds zorgen over de staat van het openbaar vervoer, maar het ziet vooral ook heel veel kansen en dient daarom vandaag een paar moties in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor provincies nu niet mogelijk is om een provinciaal vervoersbedrijf op te richten;

overwegende dat de oprichting van provinciale vervoersbedrijven een interessante aanvulling zou kunnen zijn op het bestaande aanbod van openbaar vervoer;

verzoekt het kabinet te onderzoeken welke wettelijke aanpassingen er nodig zijn teneinde het oprichten van provinciale vervoersbedrijven mogelijk te maken en daarbij ook de geldende Europese regels en eventuele beperkingen rondom de aanbesteding in kaart te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Krul en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 796 (23645).

De heer **Krul** (CDA):
Het is de stellige overtuiging van het CDA dat een goede bereikbaarheid in Nederland meer inhoudt dan alleen de vraag of de Randstad wel of niet dichtslibt. Nee, het gaat om een goede bereikbaarheid in, van en vooral voor heel Nederland.

De heer **Minhas** (VVD):
Ik hoor nu de derde motie. Eerder is een motie aangenomen van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid. De heer Alkaya heeft een motie aangekondigd, en dit is de derde motie van het CDA over het terugbrengen van het openbaar vervoer, buiten de concessie, naar provinciale vervoerders. Ik ben even benieuwd hoe ik dat moet zien. Ziet u buschauffeurs in dienst van de provincie? Ziet u bussen die eigendom zijn van de provincie? Is dat dan een nieuwe taak die de provincie erbij krijgt, waarvoor zij het ambtelijk apparaat gaat uitbreiden?

De heer **Krul** (CDA):
Het moge duidelijk zijn dat de kern van de zorg is dat het openbaar vervoer voor mensen niet meer bereikbaar is. We zien in provincies een kans ontstaan. Neem bijvoorbeeld West-Brabant, waar zo'n concessie helemaal niet lukt. Er zijn voorbeelden in Nederland waaruit blijkt hoe een overheid, ook heel erg lokaal georganiseerd, daarvoor een oplossing kan bieden. Deze motie zegt niet: provincies, ga een paar buschauffeurs aannemen. Nee, deze motie roept

de regering op om te onderzoeken wat de belemmeringen zijn bij het uiteindelijk voor elkaar krijgen van zo'n eventueel provinciaal vervoersbedrijf. En daar wil ik het ook graag bij laten, want wij vragen aan het kabinet wat die belemmeringen zijn.

De **voorzitter**:
Afrondend op uw punt, meneer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):
Ja, voorzitter. De VVD steunt de ambitie en deelt absoluut het belang van goede ov-verbindingen, en ook goede buslijnen in de provincies en de regio's; stad en platteland. Dus helemaal mee eens. Alleen, er is al een motie aangenomen met een soortgelijke strekking. Die heeft het CDA gesteund. Ik snap deze overbodige motie dan ook niet. Maar waar ik vooral verbaasd door ben, is dat partijen in deze Kamer niet zien dat sinds de invoering van de Wet personenvervoer 2000 het openbaar vervoer is overgelaten aan partijen die daarin gespecialiseerd zijn, en dat het beter is geworden dan daarvoor, toen het anders georganiseerd was. Dus ik heb een beetje het idee dat de jaren negentig terug zijn bij het CDA.

De heer **Krul** (CDA):
Ik begrijp dat de heer Minhas bang is dat we teruggaan naar de jaren negentig, maar het CDA is gewoon bang dat we teruggaan naar het jaar 1839, want daarvoor was er geen openbaar vervoer. En dat is ook de dreiging die in veel gebieden van Nederland nu leeft.

Voorzitter. Dan heeft het CDA nog twee moties.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet recent 10 miljoen euro heeft vrijgemaakt voor de aanpak van trillingshinder met het zogenaamde Minder Hinderpakket;

overwegende dat de aanpak van trillingshinder rond het spoor bij Houten niet is opgenomen in dit pakket;

verzoekt het kabinet bij de totstandkoming van een eventueel toekomstige tweede tranche van het Minder Hinderpakket de trillingshinder in Houten mee te nemen in de te maken afweging;

verzoekt het kabinet in overleg met de gemeente Houten en de provincie Utrecht mogelijke oplossingen en aanpakken van trillingshinder op deze plek op een rij te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Krul.

Zij krijgt nr. 797 (23645).

De heer **Krul** (CDA):
En dan heeft de bode de motie meegenomen die ik nog moest indienen.

De **voorzitter**:
Dat is wel komisch eigenlijk.

De heer **Krul** (CDA):
Tot slot, voorzitter.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Lelylijn wordt opgenomen in het Europese TEN-T-netwerk;

overwegende dat het raadzaam is helderheid te hebben over de eerstvolgende stappen in het proces;

verzoekt het kabinet prioriteit te blijven geven aan de totstandkoming van de Lelylijn en inzichtelijk te maken wat de eerstvolgende stappen zijn om hiertoe te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Krul en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 798 (23645).

Dank u wel. Dan schors ik in overleg met de staatssecretaris voor zeven minuten, waarna zij — er waren geen vragen — de appreciatie van de moties zal geven.

De vergadering wordt van 10.28 uur tot 10.38 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering voor het tweeminutendebat Openbaar vervoer en taxi en ik geef het woord aan staatssecretaris Heijnen voor de appreciatie van een flink aantal moties. Aan u het woord.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dank u wel, voorzitter. Allereerst de motie op stuk nr. 790, van de heer De Hoop. De tariefbevoegdheid in het ov ligt bij de decentrale overheden en bij NS. De indexering van ov-tarieven volgt onder andere de ontwikkeling van de kosten van de vervoerders. Ik heb u geïnformeerd over de conferentie van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, die eind vorige maand heeft plaatsgevonden. Ik heb de vervoerders daar gevraagd om een voorstel te ontwikkelen voor een landelijk ticket, waarbij een verlaagd tarief extra reizigers moet winnen en een impuls moet geven aan het ov-gebruik. Ik zal de Kamer daarover spoedig informeren, dus ik zou de motie willen ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 790 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan de motie op stuk nr. 791, van de heer De Hoop en mevrouw Bouchallikh, over arbeidsvoorwaarden. Natuurlijk dienen werknemers een passend en fatsoenlijk loon te krijgen. Ik vind het ook van belang dat werkgevers oog hebben voor de werkdruk van hun werknemers, maar het is de verantwoordelijkheid van de werkgevers om hier goede afspraken over te maken met de vertegenwoordiging van de werknemers. Daarbij past mij en ons terughoudendheid. Ik heb wel twee verkenners aangesteld om ervoor te zorgen dat het gesprek tussen werkgevers en werknemers over de arbeidsvoorwaarden weer op gang komt. Daarmee hoop ik natuurlijk dat er snel tot cao-afspraken gekomen kan worden. Ik wil de motie dus ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 791 wordt ook ontraden.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan de motie op stuk nr. 792, van mevrouw Van Ginneken, over de financiële wets- en regeltechnische belemmeringen. Ik wil de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 792 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan de motie op stuk nr. 793, van mevrouw Bouchallikh, over het voorkomen van prijsstijgingen in het ov tot 2025. Ik wil die motie ontraden, omdat de tariefbevoegdheid bij de decentrale overheden en bij NS ligt. De indexatie van de prijzen volgt een vaste methode. Het bevriezen van de prijzen zal bovendien erg duur zijn, want met de indexatie van de prijzen worden de kostenstijgingen ook opgevangen en de kosten moeten uiteraard wel worden betaald.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 793 wordt ook ontraden.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan had mevrouw Bouchallikh nog een motie samen met de heer De Hoop over het voorkomen van verschraling van het ov. Op 31 januari heb ik de Kamer middels de transitiemonitor geïnformeerd over de ontwikkelingen in het ov-aanbod in 2022 en 2023. Uit die monitor blijkt dat de decentrale overheden er in een groot aantal gevallen in slagen om het aantal dienstregelingsuren in 2023 op eenzelfde niveau te houden als vorig jaar. We hebben daarvoor ook een transitievergoeding beschikbaar gesteld van maximaal 150 miljoen euro. Dat is boven op de 3,6 miljard aan beschikbaarheidsvergoedingen die de sector al heeft ontvangen in de jaren van 2020 tot 2022. De sector heeft daarmee ook dit jaar de tijd om zich aan te passen aan de veranderende reispatronen. Ik erken uiteraard de uitdagingen van de ov-sector: door minder reizigers, minder inkomsten en personeelskrapte móét men ook keuzes maken. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad voer ik met de sector het gesprek over die uitdagingen en verantwoordelijkheden en over ieders verwachtingen. In mijn brief van 21 februari heb ik u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Ik zal u daar spoedig weer over informeren.

De **voorzitter**:
Excuus, de motie op stuk nr. 794 is dus ontraden?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, deze motie is ontraden.

De motie op stuk nr. 795 van de heer Alkaya wil ik graag oordeel Kamer geven. Als ik de motie zo mag lezen dat het voor u op papier wordt gezet, dan kan ik die oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 795 krijgt oordeel Kamer. U heeft een interruptie van de VVD.

De heer **Minhas** (VVD):
Het is niet mijn motie, maar ik wil er toch iets over zeggen. Ik heb zojuist in mijn interruptie op het CDA aangegeven dat dit de tweede motie is, maar dat er ook een derde motie ligt met dezelfde strekking, namelijk om inzichtelijk te maken wat de belemmeringen zijn. Die heeft u eerder ook al oordeel Kamer gegeven. Waarom zegt de staatssecretaris niet dat dit een overbodige motie is, dat zij er al mee bezig is en dat de Kamer die informatie krijgt? Als wij het aantal moties willen terugdringen, moeten wij daar ook kritisch op zijn, net als het kabinet.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik zie hier een aantal moties liggen. Ik geef aan dat we de informatie in huis hebben en dat ik die kan sturen naar de Kamer. Wat dat betreft geef ik de motie oordeel Kamer. Ik ben het overigens wel met de heer Minhas eens dat we dubbelingen moeten voorkomen. Maar omdat de moties steeds een andere insteek hebben, wil ik de motie toch een oordeel geven.

Hetzelfde geldt dus voor de motie van de heer Krul op stuk nr. 796. Als ik de motie zo mag interpreteren dat het voor u op papier wordt gezet, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 796 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan had meneer Krul nog een motie over de trillingshinder in Houten. Ik heb samen met de gemeente Houten een langdurig traject van zoeken naar oplossingen doorlopen. Daarbij zijn ook bewoners betrokken. Ik zie helaas geen mogelijkheden om die zoektocht opnieuw te starten met zicht op een andere uitkomst. Daarom moet ik de motie op stuk nr. 797 ontraden. Het Minder Hinderpakket is bedoeld voor overlast door trillingen op de omleidingsroutes door

Zuid- en Oost-Nederland. Houten ligt niet op die routes. Ik voorzie ook geen tweede tranche en heb geen financiële ruimte om die in de toekomst wel mogelijk te maken.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 797 wordt ontraden. U heeft een interruptie van de heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):
Dank aan de staatssecretaris voor deze uitleg. Ik heb één concrete vraag. De staatssecretaris zegt dat zij geen andere mogelijkheden ziet en dat zij maar één uitkomst ziet. Is dat een financiële kwestie of zijn er meer belemmeringen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Er zijn ook rechterlijke uitspraken geweest waarin is aangegeven dat wij de goede stappen hebben doorlopen. Ik betreur uiteraard, net als de heer Krul, de situatie in Houten. Ik vind het echt heel erg naar dat mensen last hebben van trillingen, maar het starten van een nieuwe zoektocht wekt ook verwachtingen. Ik acht de kans groot dat we die vervolgens niet kunnen invullen. Ik wil ook eerlijk zijn.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 797 blijft ontraden.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan de motie op stuk nr. 798 over de Lelylijn. Die wil ik oordeel Kamer geven. Ik blijf prioriteit geven aan de totstandkoming van de Lelylijn. Daar heb ik eigenlijk ook geen motie voor nodig. Voor nu is het MIRT-onderzoek gestart. Als de motie oproept om de verschillende stappen in het MIRT-onderzoek in beeld te brengen, dan geef ik de motie oordeel Kamer.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
De laatste motie krijgt oordeel Kamer. Dan komen we dus aan het einde van dit tweeminutendebat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik schors voor een enkele minuut, voordat wij starten met het tweeminutendebat over actieve mobiliteit.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.