

6

Vervoersarmoede

Vervoersarmoede

Aan de orde is het **debat** over **vervoersarmoede**.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over vervoersarmoede. Dat is een meerderheidsdebat met een spreektijd van vier minuten per fractie. De eerste spreker is de aanvrager van dit debat, de heer Bamenga. Hij voert het woord namens D66. Gaat uw gang.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Naar werk, naar vrienden, naar sport of naar de winkel: we moeten zorgen dat iedereen toegang heeft tot betaalbaar vervoer. Maar voor sommige mensen, namelijk die met een kleinere portemonnee, dreigt dit onbereikbaar te worden. Als het aan D66 ligt, wordt de mobiliteit schoner, socialer en rechtvaardiger gerealiseerd.

Voorzitter. Het TNO-rapport waarover we vandaag spreken, is duidelijk: de accijnsverlaging op benzine van afgelopen najaar was een inefficiënte en dure maatregel, waarvan de meeste voordelen terecht kwamen bij mensen die deze ondersteuning helemaal niet nodig hadden. D66 zet liever in op andere, meer toekomstbestendige maatregelen, juist voor de doelgroep die nu buiten de boot valt. Een voorbeeld is de verhoging van het minimumloon. Dan zouden juist de mensen die nu in de knel komen hun koopkracht zien groeien. Maar enkele van de formerende partijen hielden deze mogelijkheid tot extra geld in de portemonnee van mensen die dat hard nodig hebben, tegen.

Voorzitter. Naast het vergroten van de portemonnee moeten we ook duurzaam vervoer bereikbaar maken voor iedereen, bijvoorbeeld op het gebied van kleinere elektrische auto's. Die moeten concurrerend worden met de fossiele tegenhanger. Daar stelde ik de staatssecretaris eerder al vragen over. Heeft de staatssecretaris er zicht op of de aanschafsubsidie voor tweedehandsauto's de doelgroep bereikt? Zo nee, wanneer vindt er een eventuele evaluatie plaats?

Voorzitter. D66 wil dat iedereen vrij is om zijn beste vorm van vervoer te kiezen voor een reis, bijvoorbeeld door een deel van de afstand op de fiets af te leggen en een deel per trein te reizen, of door een deel af te leggen met een deelauto, met een betaalbare park-and-ride. Wanneer je voor je eigen auto kiest, zou je, als het aan D66 ligt, alleen maar naar gebruik hoeven te betalen. Maar helaas, niet iedereen is vrij om deze keuzes te maken, namelijk omdat een deel van de reis niet betaalbaar of simpelweg niet beschikbaar is. Daar moeten we mee aan de slag. TNO geeft aan dat er meer onderzoek nodig is om innovatieve maatregelen in te zetten, specifiek om alternatieve vervoersmiddelen voor huishoudens met een kleinere portemonnee te stimuleren. Denk aan aanschafsubsidies voor elektrische fietsen, het stimuleren van deelvervoer en locatieafhankelijke regelingen. Kan de staatssecretaris een vervolgonderzoek hierover toezeggen?

De heer Heutink (PVV):

Toch hoor ik D66 in een debat over vervoersarmoede opnieuw "betalen naar gebruik" roepen. Maar TNO schetst in dit rapport juist dat rekeningrijden vervoersarmoede in de hand werkt. Hoe kan D66 vol blijven houden dat ze voorstander zijn van betalen naar gebruik als dat juist vervoersarmoede in de hand werkt?

De heer Bamenga (D66):

Kijk, volgens mij wordt hier juist aangegeven dat wij ervoor moeten zorgen dat iedereen meekan in de energietransitie. We zien dat de maatregelen die onlangs genomen zijn — ik heb er in ieder geval al één genoemd — juist niet in het voordeel zijn van de lagere inkomens. Daar moeten we wat aan doen. Daarom komen we ook met voorstellen. We zouden het minimumloon graag verhogen, zoals we al eerder hebben gezegd. Dat is nou een voorstel dat echt ten behoeve van deze doelgroep komt. Een andere maatregel is betalen naar gebruik. Dat is veel rechtvaardiger. Op het moment dat je meer gebruikmaakt van de auto, betaal je dus ook naar dat gebruik.

De heer Heutink (PVV):

Dit is natuurlijk geklets. Het is meneer Bamenga die hier staat om een debat aan te vragen over vervoersarmoede. Dat doen we met alle plezier. Het is natuurlijk erg wat er gebeurt. En dan blijft D66 volhouden dat het betalen naar gebruik wil invoeren. Sterker nog, ze hebben het in het Herstel- en Veerkrachtplan laten opnemen, zodat deze Kamer geen mogelijkheid meer heeft om ervan af te zien omdat het ons ontzettend veel geld gaat kosten. Dus niet alleen regeert D66 over zijn graf. Nee, ook wil D66 dus door betalen na gebruik in te voeren mensen nog veel verder de armoede injagen. Want dat is wat er gebeurt als die plannen van D66 werkelijkheid worden.

De heer Bamenga (D66):

Ik weet niet over welke plannen de heer Heutink het hier heeft, maar dat zijn niet de plannen van D66. De plannen van D66 zijn eerlijk en rechtvaardig en zorgen er juist voor dat juist deze mensen uiteindelijk gebruik kunnen maken van vervoer. Want dat is wat er gaande is: deze mensen kunnen niet met z'n allen gebruikmaken van vervoer waar iedereen eigenlijk gebruik van zou moeten kunnen maken. Wij proberen dat juist te verbeteren. Dat proberen we op verschillende manieren te verbeteren. Al naar gelang ik mijn verhaal hier mocht doen, kwam ik met allerlei maatregelen. Een daarvan is dus om het minimumloon te verhogen. Er zijn een aantal formerende partijen, waaronder partijen waar de heer Heutink mee samenwerkt, die dat gewoon tegenhouden. Dat vind ik eigenlijk nog veel erger. En betalen naar gebruik, waar wij achter staan, vind ik een rechtvaardig voorstel, juist om ervoor te zorgen dat mensen die meer gebruik maken van de auto dat daadwerkelijk betalen. Ik vind dat we echt breder moeten kijken, bijvoorbeeld naar het ov, om dat bereikbaar te maken voor iedereen, juist om te zorgen dat deze mensen niet afhankelijk van zijn van auto's, maar ook om te zorgen dat duurzaam vervoer mogelijk wordt voor deze mensen. En als deze mensen — dat zie je ook in het rapport — in een gebied wonen waar heel weinig ov is, vinden wij het belangrijk dat plaatsdifferentiatie wordt toegepast, zodat we daar rekening mee houden en er een korting is op de kilometers die deze mensen noodzakelijkerwijs maken.

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

Ik zou toch willen voorstellen om dit debat zuiver te houden, want het lijkt nu wel een breed armoededebat te worden. Ik ben ook voorstander van het verhogen van het minimumloon. Daar heeft D66 mij aan zijn zijde. Vandaag hebben we het niet over armoede breed, maar over vervoersarmoede: kun je je wel of niet vervoeren naar een ander gedeelte van het land? Mijn vraag aan D66, aan de heer Bamenga, is of hij het met mij eens is dat een kilometerheffing juist de mensen raakt die een laag inkomen hebben en die dus moeite hebben met vervoeren, mensen die in de vervoersarmoede vervallen?

De heer **Bamenga** (D66):

Nee, daar ben ik het niet mee eens en zeker niet op het moment dat je dat invoert op de wijze waarop wij dat willen doen. Dan kijk je dus naar het totaalpakket. Dan ben ik het er niet mee eens. Wat de mensen wel raakt, is bijvoorbeeld het feit dat — dat staat ook in het TNO-rapport — bepaalde maatregelen genomen zijn die juist geen effect hebben gehad op deze mensen. Ik meen dat DENK een van de partijen was die daar voorstander van was.

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

Wij zijn voor alles wat verkeersarmoede kan tegenhouden. Maar als we het toch over het TNO-rapport hebben, citeer ik even een zin: "De gemiddelde brandstofconsumptie van de risicohuishoudens is ruim 40% hoger dan die van alle huishoudens met een eigen auto." Hoe rijmt de heer Bamenga dat met dat deze groep dus niet 40% meer geraakt wordt?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik denk dat wij ervoor moeten zorgen dat de koopkracht van deze groep juist versterkt wordt. Die help je niet — daar heeft DENK eerder mee ingestemd en het TNO-rapport heeft het daar ook over — door met allerlei plannen te komen die generiek zijn, zoals de accijnsverlaging, waar in het TNO-rapport ook over wordt geschreven wordt. Je helpt juist deze groep door heel specifiek te kijken naar wat deze groep nodig heeft. Het verhogen van het minimumloon is daar een voorbeeld van. Ik kom straks ook nog met een aantal andere voorstellen. In vorige debatten heb ik ervoor gepleit dat deze mensen veel meer gebruik kunnen maken van het ov, bijvoorbeeld via een Nederlandpas. Daar heb ik ook iets over gezegd in eerdere debatten. Ik heb ook gepleit om te zorgen dat dat bereikbaar en betaalbaar is voor iedereen, zodat iedereen gewoon op een goede manier gebruik kan maken van duurzaam vervoer.

De **voorzitter**:

Afrondend, de heer El Abassi.

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

Ik hoor de heer Bamenga komen met een accijnsheffing en ik hoor dat hij het heeft over generieke maatregelen en een minimumloon dat omhoog moet. Het volgende staat even los van de generieke maatregelen waar wij ook achter staan. Soms staan wij hier alleen achter en D66 niet. Ik merk, nu we het hebben over vervoersarmoede, dat D66 juist de groep die gemiddeld 40% meer rijdt en een laag inkomen heeft dupeert omdat die mensen meer kilometers rijden.

Dat is eigenlijk wat ik hier concludeer, aangezien ik de vraag al twee keer gesteld heb.

De **voorzitter**:

Precies.

De heer **Bamenga** (D66):

Dat lijkt me niet echt de juiste concludering als ik het zo mag zeggen. Volgens mij is het zo dat de partij DENK voorstander was van die generieke maatregel en D66 niet. Dat is dus in ieder geval een conclusie die niet klopt in het verhaal van DENK. Het andere is dat ik net ook al heb gezegd dat ik een veel breder verhaal heb om juist deze doelgroep vooruit te helpen. Het lijkt me ook ontzettend belangrijk dat we dat met z'n allen op een goede manier doen. Het is natuurlijk niet zomaar dat ik het debat heb aangevraagd. Ik vind het heel erg belangrijk dat juist deze doelgroep in de energietransitie meekan, zodat zij ook gebruik kunnen maken van duurzaam vervoer. Misschien zijn ze nu veel te veel afhankelijk van niet duurzaam vervoer. Daar willen wij graag verandering in brengen.

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

Wij zijn ook blij met het debat dat de heer Bamenga heeft aangevraagd. Het is een groot probleem. Mensen zijn steeds minder in staat om hele elementaire dingen te doen, bijvoorbeeld het bereiken van hun vrienden, familie en werk. Toch wil ik doorgaan op wat de collega van DENK zojuist naar voren bracht. Dit debat van vandaag gaat over hoe de energietransitie leidt tot meer vervoersarmoede en hoe dat zorgt dat mensen die afhankelijk zijn van een oude brandstofauto toch met duurdere benzinekosten te maken krijgen, juist in de gebieden — het is al genoemd — waar dus die mensen daarop aangewezen zijn. Ik hoor de heer Bamenga net ook zeggen dat hij wat ruimte laat in de differentiatie naar de regio. Dat is mijn vraag die ik zou willen stellen. Ik heb toch begrepen dat D66 deel uitmaakt van het inmiddels zeer demissionaire kabinet-Rutte IV. Dat kabinet stelt een platte kilometerheffing voor, die geen onderscheid maakt naar locatie. Mag ik dan nu van de heer Bamenga begrijpen dat hij niet langer voor zo'n platte kilometerheffing is?

De heer **Bamenga** (D66):

Ook in andere debatten hebben we heel duidelijk aangegeven dat wij voorstander zijn van een plaatsdifferentiatie. We willen dat mensen betalen naar gebruik, maar op het moment dat mensen in een regio wonen waarin er bijvoorbeeld weinig openbaar vervoer is en zij dus afhankelijk zijn van de auto, dan vinden we in ieder geval dat daar korting zou moeten plaatsvinden. Daar hebben wij natuurlijk vaker ideeën over uitgewisseld. Dus dat is ons standpunt, ja.

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

Dan verval ik toch nog één keer in herhaling. Mag ik dan het volgende concluderen? Als er een voorstel zou komen voor zo'n platte kilometerheffing zonder die korting, zonder differentiatie naar regio, dan zal de D66-fractie daartegen stemmen.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik zal deze vraag nog een keer beantwoorden. Wij zijn voorstander van een plaatsdifferentiatie. Wij vinden het niet eerlijk dat mensen die afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de auto, geen korting zouden krijgen. We zijn er dus zeker voorstander van om in regio's waar mensen echt afhankelijk zijn van de auto, omdat de infrastructuur er nog niet is, een korting toe te passen. Maar daarmee wil ik niet zeggen dat we die situatie zo moeten houden. Wat mij betreft moeten we zorgen dat in heel Nederland duurzaam vervoer mogelijk wordt. Daarvoor gaan wij ook voorstellen doen, afhankelijk van of de staatssecretaris wel of geen toezeggingen wil doen. Ik vind het namelijk belangrijk dat wij ook inzetten op deelmobiliteit en op allerlei andere mogelijkheden om duurzame bereikbaarheid in heel Nederland goed te waarborgen.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Toch nog een laatste keer. Een voorstel voor kilometerheffing zonder korting kan niet rekenen op de steun van D66?

De heer Bamenga (D66):

Ik begrijp heel goed wat u zegt. Ik snap dat u heel graag wil dat ik de woorden die u nu aangeeft, overneem. Ik heb heel duidelijk aangegeven — dat heb ik ook in heel veel andere debatten met de heer Van Dijk gezegd — dat het voor ons heel belangrijk is dat er plaatsdifferentiatie wordt toegepast. Maar naast een plaatsdifferentiatie vinden we het heel belangrijk dat er ook breder gekeken wordt naar bereikbaarheid, duurzame bereikbaarheid, en dat we daarop gaan inzetten.

De voorzitter:

De heer Bamenga vervolgt zijn betoog.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. Dan de trein. Het kost €58 per persoon voor een gezin uit Nijmegen dat een dagje naar het strand wil. Het kost €61 per persoon voor een dagje Maastricht voor een familie uit Utrecht, of €65 om vanuit Eindhoven vrienden in Groningen op te zoeken. Dan zwijg ik nog maar over de mensen die het ov dagelijks gebruiken om op hun werk te komen. Zonder actie worden deze prijzen vanaf volgend jaar realiteit. Maar laten we eerlijk zijn: een gezin dat het niet breed heeft, kan de trein ook nu al niet betalen. Daarom blijf ik hier hard knokken voor een structurele oplossing, namelijk de Nederlandpas. Voor €49 per maand kun je dan onbeperkt buiten de spits met de trein. Het is een daverend succes in Duitsland. Het aantal treinreizigers is met 28% toegenomen. De helft van deze mensen gebruikt de kaart voor woon-werkverkeer. Al maanden dringen we er bij deze staatssecretaris op aan om werk te maken van een Nederlandpas; maak werk van echt betaalbaar ov voor iedereen. Is de staatssecretaris het met D66 eens dat een Nederlandpas een structurele oplossing zou zijn, in tegenstelling tot ieder jaar bijpassen? Wanneer komt zij nu eindelijk met het beloofde onderzoek naar de Kamer, vraag ik de staatssecretaris. Graag een update.

Voorzitter, tot slot. Goede en betaalbare bereikbaarheid biedt kansen. Laten we de schouders zetten onder beschikbaar, betaalbaar en duurzaam vervoer.

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. De volgende spreker is de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract. Ik moet ook nog de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom heten, want dat heb ik bij aanvang over het hoofd gezien. Dus bij dezen nog! Meneer Van Dijk, gaat uw gang. De heer Bamenga kan weer naar zijn zetel gaan.

De heer Bamenga (D66):

Ik dacht dat er een interruptie zou komen.

De voorzitter:

Nee, nee, nee.

De heer Bamenga (D66):

Ik was al aan het lachen en ik dacht: ja, oké.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Voorzitter. Mobiel zijn en het kunnen bereiken van werk, school, vrienden en familie is een belangrijke vorm van bestaanszekerheid. Helaas is dit voor veel Nederlanders geen vanzelfsprekendheid. Het TNO-onderzoek laat zien dat door de energietransitie voor veel huishoudens het risico op vervoersarmoede toeneemt. Het betreft huishoudens met lage inkomens en weinig spaargeld die afhankelijk zijn van een brandstofauto die steeds duurder wordt, huishoudens voor wie openbaar vervoer geen alternatief is. De kloof tussen deze huishoudens en de hogere middenklasse neemt op het gebied van mobiliteit verder toe. Dat is een doembeeld voor Nieuw Sociaal Contract.

Voorzitter. De analyse van TNO toont aan dat veel risico-huishoudens in landelijke gebieden zitten, zoals in Noord-Friesland en Zuidoost-Drenthe, maar ook aan de randen van middelgrote gemeenten zoals Lelystad, Drachten en Enschede. Deze huishoudens maken meer autokilometers dan gemiddeld. Het is onduidelijk waarom dat precies zo is en hoe dat kan veranderen. De staatssecretaris erkent in haar brief dat meer kennisontwikkeling nodig is. Ik sluit dan ook aan bij de vragen van de heer Bamenga, namelijk of zij ook het vervolgonderzoek wil stimuleren dat TNO aanbeveelt.

Voorzitter. NSC kijkt graag naar wat we allen wel kunnen doen. Wat mijn fractie betreft begint dat met werken aan vervoersalternatieven door heel Nederland, want elke regio telt. NSC gelooft in nieuwe ov-projecten zoals de Lelylijn, zodat ook Drachten eindelijk een station krijgt, en de Nedersaksenlijn. Door aspecten van brede welvaart mee te wegen, kunnen projecten in landelijke gebieden eerder doorgaan, zodat deze risicohuishoudens kortere reistijden naar essentiële voorzieningen krijgen en bijvoorbeeld in de regio ook op de fiets goed uit de voeten kunnen.

Voorzitter. Dan de kosten van het autorijden zelf. Veel maatregelen om vervoer betaalbaarder te maken, bereiken de verkeerde mensen. Zo zet de Voorjaarsnota opnieuw in op het stimuleren van elektrisch rijden, maar dit zal vooral een lastenverlichting betekenen voor rijkere huishoudens. Een sloopregeling voor oude auto's kan misschien wel iets betekenen voor armere huishoudens. Hoe staat het daarmee en kijkt de staatssecretaris voor de financiering ook naar het Europese Social Climate Fund?

Voorzitter. We hadden het al over de voorgenomen kilometerheffing die geen onderscheid maakt naar locatie. Die gaat die risicohuishoudens juist hard raken. Zij wonen vaak in de regio en maken meer autokilometers. Nieuw Sociaal Contract is tegen deze kilometerheffing. Erkent de staatssecretaris de negatieve effecten van zo'n platte kilometerheffing en hoe denkt zij vervoersarmoede hierdoor tegen te gaan?

Voorzitter. Dan het woon-werkverkeer, dat veel mensen op kosten jaagt.

De voorzitter:

Een ogenblik, want de heer Grinwis heeft een vraag aan u.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik kan me best wel aansluiten bij het betoog van collega Olger van Dijk, maar zijn laatste paar opmerkingen waren natuurlijk een staaltje framing. Allereerst heeft de maatregel in de Voorjaarsnota over elektrisch rijden eigenlijk alleen betrekking op het opheffen van het nadeel dat een zwaardere batterij geeft. Als je naar de showroom gaat, wordt de keuze tussen een auto met een batterij of een auto zonder batterij eigenlijk neutraal, of je nou een kleiner of een wat groter inkomen hebt. Die keuze zou anders totaal niet neutraal zijn. Ik snap dus dat collega Olger van Dijk en NSC af willen van het stimuleringsbeleid dat we vroeger hadden, maar daar zijn we al van af. Wat nu dreigde, was eigenlijk een afstraffingsbeleid voor elektrisch rijden. Het verhaal over de kilometerheffing is eigenlijk hetzelfde. Deze kilometerheffing, die zo plat was als een dubbeltje en daarmee heel duur werd voor iedereen, wil natuurlijk eigenlijk niemand. Maar is er nou echt zoveel mis met slimme prijzen, waarbij rekening wordt gehouden met de regio en bijvoorbeeld met milieukeurmerken?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Over het elektrisch rijden betoogt het TNO-rapport vooral dat financiering vanuit de overheid de afgelopen jaren vooral neerkomt bij huishoudens die dat niet zo nodig hebben. Dat geldt hiervoor. Dat is wat ik heb willen aangeven. Als je de groep met vervoersarmoede waar we vandaag over spreken, wel wil bereiken, moet je veel gericht kijken hoe je dat kan doen. Dat kan misschien ook met algemeen inkomensbeleid, waar we het zojuist over hadden, maar dit debat gaat over vervoersarmoede. Dan kom je volgens mij toch op wat gerichtere maatregelen uit, die juist die groep gaan helpen. Voor een deel betreft dat inderdaad vervoersalternatieven. Ik heb zelf een aantal suggesties waar ik straks nog op kom. Ik denk dat zo'n sloopregeling voor oude auto's ook een optie zou kunnen zijn en dat je op die manier toch wat meer voor die mensen kan betekenen. Dat is dan een keuze, maar dan komt het

wel gericht terecht bij de huishoudens die dat het hardst nodig hebben.

De heer Van Kent (SP):

Ik hoor de heer Van Dijk kritische woorden uiten over rekeningrijden. Daar vindt hij de SP aan zijn kant. Ik hoor hem ook pleiten voor investeren in het openbaar vervoer. Het meeste openbaar vervoer is in de Randstad. Daarbuiten is er voor heel veel mensen geen alternatief. Vindt Nieuw Sociaal Contract ook dat er eerst geïnvesteerd moet worden in het openbaar vervoer en dat dat helemaal op orde moet zijn, voordat we überhaupt de discussie starten over rekeningrijden?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Wat ik namens Nieuw Sociaal Contract vooral heb willen aangeven, is dat wij geloven dat je een alternatief moet hebben voor de auto. In heel veel gebieden is dat er nu niet. Vaak is goed openbaar vervoer een alternatief, maar dat kan ook de fiets zijn. Morgen is volgens mij ook weer de dag van de fiets en de bereikbaarheid. Het is ook van belang om de fiets als alternatief te hebben, omdat je vaker doorfietsroutes krijgt en je op die manier nog een alternatief hebt. Ik denk dus dat het belangrijk is dat je zorgt dat die alternatieven op orde zijn en dat je misschien op de lange termijn, als we het wagenpark ook wel degelijk meer gaan elektrificeren, nog eens na gaat denken over een goede manier van heffen. Doen we dat via accijns of op een andere manier? Ik denk dat dat denken niet stil moet staan, maar op dit moment is het probleem vooral het ontbreken van een vervoersalternatief en de betaalbaarheid, ook voor de mensen zelf.

De heer Van Kent (SP):

Dank voor dit antwoord. Dan kan ik concluderen dat het de komende jaren nog niet aan de orde zal zijn dat er rekeningrijden komt.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Wat mijn fractie betreft maken we nu de keuze om te zorgen voor goede vervoersalternatieven, zoals het openbaar vervoer en de fiets. Op een aantal punten in het wegennetwerk zullen we ook aan knelpunten moeten werken. Het is daarnaast van belang dat mobiliteit betaalbaar blijft voor alle mensen.

De voorzitter:

De heer Van Kent, afrondend.

De heer Van Kent (SP):

Volgens mij hebben wij al een klein tipje van de sluier opgelicht gekregen als het gaat om de afspraken die zijn gemaakt en nu worden besproken. Dat is, denk ik, goed nieuws voor de mensen in de regio die niet anders kunnen dan hun auto gebruiken, omdat ze bijvoorbeeld in de buurt van de stad Groningen wonen en daar in het ziekenhuis werken terwijl er geen openbaar vervoer beschikbaar is. Volgens mij is het een mooie conclusie van deze avond dat rekeningrijden in ieder geval de komende jaren niet door gaat.

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

Deze opmerking laat ik even voor de rekening van de heer Van Kent.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoor de heer Van Dijk spreken over betaalbaar vervoer. Dan heb ik toch de volgende vraag. Hoe staat NSC tegenover het idee van een Nederlandpas voor iedereen in Nederland?

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

Het Rijk heeft een beperkt aantal middelen. Het is een opgave voor het nieuwe kabinet om te kijken hoe de groep die geraakt wordt, het best geholpen is. Dat betekent volgens mij dat we moeten investeren in alternatieven waar die er nu nog weinig zijn, in gebieden zoals Zuidoost-Drenthe en Friesland. Daarnaast kun je misschien gericht kijken naar een aantal subsidies. Ik noemde al even de sloopregeling voor oude auto's en ik heb nog een aantal andere ideeën die van belang zijn. Op die manier kunnen we zorgen dat mobiliteit betaalbaar blijft, dat er ook alternatieven zijn en dat de vervoersalternatieven toegankelijk zijn, zodat vervoersarmoede voor die mensen ver weg blijft en hun familie en vrienden en hun werk bereikbaar blijven.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik zal de vraag nog een keer stellen, omdat ik er nog geen antwoord op heb gekregen. De vraag was de volgende. Duitsland heeft de Duitslandpas en we zien dat die daar ontzettend succesvol is. Vindt de heer Van Dijk ook dat die pas ook hier in Nederland ingevoerd zou moeten worden, juist om te zorgen dat iedereen toegang heeft tot openbaar vervoer, tot duurzaam vervoer?

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

Ik zou met de heer Bamenga en anderen in deze Kamer na willen denken over allerlei voorstellen die misschien kunnen helpen om mensen weer mobiel te krijgen door ze gebruik te kunnen laten maken van betaalbaar openbaar vervoer. Ik ben heel benieuwd naar het precieze voorstel van de heer Bamenga op dit punt en ik zou dat voorstel dan op zijn merites willen beoordelen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Ik was bij het woon-werkverkeer. Dat jaagt veel mensen op kosten. Voor velen van ons is het moeilijk voor te stellen, maar lang niet iedereen in Nederland krijgt zo'n reiskostenvergoeding. Het treft vooral de lagere inkomens, waarvoor thuiswerken vaak geen optie is. Soms krijgen ze wel een ov-kilometervergoeding, maar geen ov-abonnement, waardoor de kosten onvoldoende gedekt worden. Werken loont dan steeds minder, en een leuke baan op enige afstand van thuis is gewoon geen optie. Herkent de staatssecretaris dit probleem en is zij bereid om dit met werkgevers en werknemers te bespreken? Klopt mijn beeld dat dit vooral werknemers betreft van wie de arbeidsvoorwaarden niet in een cao worden geregeld? En wat vindt zij

van een wettelijke verplichting voor werkgevers tot vergoeding van deze reiskosten, zoals in België?

Voorzitter. Vervoersarmoede treft vaak eenoudergezinnen. Het zijn gezinnen die ook weleens een dagje uit willen, maar simpelweg het geld niet hebben. De gemeente Den Haag start dit jaar met een pilot voor gratis ov voor kinderen. Kinderen van 4 tot en met 11 jaar mogen binnen het vervoersgebied van de HTM gratis met bus en tram. Heeft de staatssecretaris een overzicht van dit soort voorbeelden bij andere vervoersbedrijven in het land en is zij eventueel bereid om dat verder te stimuleren?

Voorzitter, ik rond af. Vervoersarmoede is een groot probleem, dat door de energietransitie dreigt te verergeren. Laten we ervoor zorgen dat we gericht de juiste mensen tegemoetkomen met slimme maatregelen, zodat iedereen volop kan meedoen in onze samenleving en mobiliteit geen luxeproduct wordt.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank voor uw inbreng. De heer Grinwis gaat nu spreken namens de ChristenUnie. Gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik spreek mede namens collega Vedder van de CDA-fractie. Voorzitter, weet u hoeveel het kost om met de bus en trein vanaf uw huis op uw werk hier in de plenaire zaal terecht te komen? Of hoeveel liter benzine u verstoekt op pad hierheen? Waarschijnlijk niet. Veel Nederlanders weten dat wel, want reizen is duur. Op de bestemming komen en elkaar ontmoeten is voor hen daardoor een probleem. Zie vanuit Zuidoost-Drenthe maar eens binnen afzienbare tijd bij het hoger onderwijs te komen, of vanuit de buitenwijk van Hellevoetsluis naar je werk te gaan in bijvoorbeeld Nieuwerkerk aan den IJssel. Dat is al snel te duur voor je. Dit is vervoersarmoede: het niet volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. Daarom vraagt vervoersarmoede om een actief antwoord van de overheid, zeker in tijden van energietransitie. Hierbij sluit ik aan bij het betoog van collega Olger van Dijk.

Voorzitter. Dan moeten we allereerst duidelijkheid hebben over de definitie. Wat is vervoersarmoede nu precies, hoe meten we het en over hoeveel mensen in Nederland hebben we het dan? TNO kiest voor de benadering: er is sprake van vervoersarmoede als mensen bepaalde banen, voorzieningen en sociale relaties niet kunnen bereiken. Ze becijferden bijvoorbeeld dat 113.000 tot 270.000 huishoudens in Nederland een laag inkomen en hoge brandstofkosten hebben. Als je focust op autobezit, is de vervoersarmoede nog veel groter. De makke van dit soort onderzoeken vind ik overigens dat de oer-Nederlandse fiets ontbreekt, waarover zo meteen meer.

Het KiM-rapport Beperkt Bereikbaar gaf vorig jaar ook al aan dat er behoefte is aan meer kwantitatief inzicht in de omvang van bereikbaarheidsarmoede. Is de staatssecretaris bereid met een heldere definitie van vervoersarmoede te komen en wil zij de Kamer jaarlijks inzicht geven in de ontwikkeling van vervoers- dan wel bereikbaarheidsarmoede?

Voorzitter. Ik zei het al: bij het debat over vervoersarmoede wordt de fiets en onze unieke fietscultuur nog weleens vergeten. Als je goed ter been bent, is de fiets dan misschien niet veel vaker dan nu het beste antwoord op vervoersarmoede? Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan? Het is lekker goedkoop en het brengt je overal. Het is zelfs immaterieel erfgoed. Hoe spant de regering zich ervoor in om onze unieke fietscultuur onder alle Nederlanders te bevorderen? Voor alle duidelijkheid: ik wil vervoersarmoede niet bagatelliseren, maar als men op een befietsbare afstand liever de auto pakt maar die niet kan betalen, dan is er natuurlijk geen sprake van vervoersarmoede.

Dan de bus.

De voorzitter:

Een ogenblik. Meneer Van Houwelingen.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Wat de heer Grinwis net zegt, is erg interessant. Daarvoor is ook een concept ontwikkeld — de heer Grinwis kent het waarschijnlijk wel — namelijk de vijftienminutenstad. De gedachte daarachter is dat je alle voorzieningen binnen vijftien minuten lopen of fietsen kan vinden. Is de invoering van de vijftienminutenstad wat de ChristenUnie betreft wellicht de oplossing voor vervoersarmoede?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Bedankt voor deze vraag, collega Van Houwelingen. Dat kan ik niet helemaal een-twee-drie overzien. Misschien is de range met de elektrische fiets nog wel groter geworden en is het makkelijker om een grotere inspanning te verrichten dan die vijftien minuten. Ik denk dat ik in ieder geval de vraag en de achtergrond van de vraag helemaal kan ondersteunen en onderstrepen. In veel gevallen kan met de fiets de plaats bereikt worden die bereikt moet worden. Je ziet in Nederland dat de fietscultuur gewoon niet onder alle Nederlanders en onder alle groepen evenveel in zwang is, of dat de auto nog een statussymbool is. In sommige groepen is het niet zo kies als een vrouw zomaar alleen op de fiets de weg op gaat. Zo zijn er allerlei problemen, die soms te maken hebben met een culturele achtergrond of anderszins, waardoor onze typische, oer-Hollandse fietscultuur niet bij iedereen evenveel in zwang is. En als je vervoersarmoede uitdrukt als niet volwaardig mee kunnen doen aan de samenleving, dan wordt nog niet al het potentieel benut. Dat is eigenlijk de streep die ik wil zetten. Aan heel veel studies over vervoersarmoede in Europa en in Nederland viel mij op dat dit aspect vaak ontbreekt.

De voorzitter:

De heer Grinwis vervolgt zijn betoog.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Het laten rijden van de bus vergt relatief weinig investeringen, maar de bus komt steeds minder vaak in de buitenwijk, op het industrieterrein en op het platteland. Slechts 37% van de banen bevindt zich in de buurt van een ov-halte.

Gelukkig is er vorig jaar, of eigenlijk vanaf dit jaar, fors en structureel extra geïnvesteerd in het busvervoer via de

Bikkergelden. De bus rijdt op verschillende plekken weer vaker en is betaalbaarder. Kan de staatssecretaris aangeven of hiervan effect te zien is of zal zijn op vervoersarmoede?

Op andere plekken valt het nog tegen: de dreigende korting op de ov-kaart voor studenten zorgt bij een aantal provincies voor terughoudendheid om de Bikkergelden daadwerkelijk uit te geven. Herkent de staatssecretaris dit beeld? Wil zij zich richting provincies en vervoersregio's inzetten om de bereikbaarheid van met name industrieterreinen en kantoorparken te verbeteren?

Voorzitter. Dan het vierde punt. Betaalbaarheid is grotendeels een rijksaangelegenheid. Vorig jaar zijn de accijnsverhoging en de prijsstijging bij de NS voor een jaartje uitgesteld. Het laten doorgaan van beide prijsstijgingen is voor niemand leuk, zeker niet voor hen die hierdoor aan de vervoersbedelstaf geraken. Ik neem aan dat de onderhandelende partijen dit niet alleen oplossen voor de automobilist, maar ook voor de treinreiziger.

Voorzitter. Het vijfde en laatste punt is dat vervoersarmoede natuurlijk vaak ook te maken heeft met armoede in brede zin. TNO concludeerde al dat eenoudergezinnen, mensen met een uitkering en eenpersoonshuishoudens een verhoogd risico op vervoersarmoede hebben. Een hoger bestaansminimum is voor hen dus een eerste oplossing. Ziet de staatssecretaris dat ook zo?

Voorzitter. Een laatste punt is natuurlijk dat het oplossen van vervoersarmoede ook een kwestie is van investeren in de infrastructuur van het hele land, van het kleinste dorp tot de grootste stad en van de buitenwijk tot in het industrieterrein. Leg die Lelylijn en Nedersaksenlijn daarom aan. Verhelp die knooppunten bij Eindhoven, Deventer en Meppel. Afijn, u kent het wel.

En last but not least: zorg dat je het fietsnetwerk eindelijk landelijk dekkend hebt. Immers, de fiets brengt je overal.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Dan is nu het woord aan de heer Heutink. Hij spreekt namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Als we niet oppassen, wordt mobiliteit voor heel veel mensen onbetaalbaar en onbereikbaar. Dit debat vandaag gaat dan ook niet alleen over vervoersarmoede, maar ook over armoedig mobiliteitsbeleid. Dit debat gaat over het feit dat we elke dag in de file staan, over het feit dat we niet zeker weten of we nog wel op het juiste moment op de plek van bestemming kunnen komen met het openbaar vervoer, en over de beschikbaarheid van mobiliteit op het platteland.

En, voorzitter, dit debat gaat over milieuzones. Want als één ding pure armoede is, dan is dat dat je niet meer je binnenstad in kunt omdat je niet genoeg geld hebt voor een elektrische auto of bus. Eergisteren nog stond in De Telegraaf een artikel waarin stond dat markten dreigen te verdwijnen in steden. Ik citeer: "Elektrische bus niet te betalen van een pondje kaas". Aldus de marktkoopliden. Ze hebben verdorie nog gelijk ook. Het zijn overigens niet alleen de marktkoopliden; het zijn ook de schilders, de

loodgieters en de pakketbezorgers; noem ze maar op. Al die hardwerkende mensen worden door die milieuzones op torenhoge kosten of de stad uit gejaagd. Maar in plaats van iets te doen voor al die ondernemers, komt het kabinet met een handreiking aan gemeenten voor hoe ze zo'n milieugevangenis het beste kunnen organiseren. Doe er wat aan, vragen we aan het kabinet. Alstublieft, help die ondernemers voordat we straks een hele branche om zeep helpen. Het kabinet zit er nog eventjes. Maar sluit het kabinet deze kabinetsperiode dan ook af met een om zeep geholpen branche, of gaat de staatssecretaris pal voor die hardwerkende Nederlanders staan? U kunt vandaag kiezen, zeggen we tegen het kabinet.

Voorzitter. Voor ons is mobiliteit een vorm van vrijheid. Het is dan ook extra pijnlijk om te moeten lezen dat honderdduizenden huishoudens in de problemen dreigen te komen vanwege de duurzaamheidsmaatregelen van het kabinet. Dat moet toch anders kunnen, vragen we aan de staatssecretaris. Er moet toch een manier zijn om al die mensen niet onevenredig hard te pakken, om ze niet te beroven van hun vrijheid? Neem bijvoorbeeld de subsidie op elektrisch vervoer. Dat is toch niet meer eerlijk? We pakken belastinggeld af van de armen en geven het aan de rijken, die wel geld hebben voor een elektrische auto of een elektrische bus. En dan zegt TNO als oplossing: we moeten nog meer subsidiëren. Nou, we moeten niet meer, maar minder subsidies uitgeven. Hoe kijkt de staatssecretaris daarnaar? En hoe kijkt de staatssecretaris naar de oplossing van TNO? Graag een reactie.

Voorzitter. Het TNO-rapport schetst een gitzwart scenario voor meer dan 200.000 huishoudens. Zo staat de bereikbaarheid van banen en onderwijs op de tocht. Mensen dreigen zelfs in een sociaal isolement te belanden. Dat is toch niet het land dat wij willen zijn? We zijn dan weliswaar het beste jongetje van de klas in Brussel, maar dan laten we het hier voor onze eigen mensen vandaag liggen. Wat heeft de staatssecretaris concreet gedaan om dit te voorkomen? Wat heeft zij gedaan om te voorkomen dat mensen in zo'n sociaal isolement gaan belanden?

Voorzitter, tot slot. We zijn benieuwd hoe de staatssecretaris de conclusies van het TNO-rapport in de breedste zin beoordeelt. Is zij ook van mening dat vervolgonderzoek nodig is? Hoe reflecteert zij op haar eigen beleid? Immers, ook dit kabinet en heel veel partijen zijn gewoonweg medeschuldig aan vervoersarmoede.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De PVV-fractie is de grootste in dit huis. Binnenkort heeft zij misschien nog wel een andere verantwoordelijkheid. Mijn collega roept de staatssecretaris ter verantwoording, maar het is vooral de vraag wat de heer Heutink, wat de PVV-fractie gaat doen om mensen uit het sociaal isolement te halen en te zorgen dat de vervoersarmoede niet toeneemt, maar afneemt.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik snap het ongeduld van de heer Grinwis — ik denk dat heel veel mensen in Nederland ongeduldig zijn over de maatregelen die er komen — maar ik zou hem toch willen vragen om nog even vandaag en morgen af te wachten. Dan zullen wij alle plannen presenteren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De PVV heeft ook een verkiezingsprogramma en daaruit wordt niet helemaal duidelijk hoe de PVV de vervoersarmoede in dit land wil verminderen. Misschien kan meneer Heutink in ieder geval zeggen hoe hij zelf in die wedstrijd staat.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik kan hier het hele verkiezingsprogramma van de PVV oplepelen, maar ik weet niet of de heer Grinwis daar gelukkig van wordt. Eén ding weet ik wél: de Nederlander wordt er heel gelukkig van. Wij willen bijvoorbeeld dat de ondernemers niet beperkt worden in hun vrijheid als het gaat om de binnensteden. Wij willen dat die milieuzones ... Wij willen dat die ondernemers in ieder geval hun handel kunnen drijven, ook in de binnenstad. Wij als Rijk of gemeenten moeten niet zeggen: dat mag niet, u koopt maar een peperdure elektrische bus. Dat gaat niet, dat kan niet. Dat zeggen die ondernemers ook. Zij zeggen dat zij als dit gaat gebeuren — en in heel veel steden in Nederland gaat het gebeuren — hun bedrijf moeten stoppen. Dat is toch ook niet wat meneer Grinwis wil? Volgens mij zijn dat concrete maatregelen waarbij wij ook de ChristenUnie aan onze kant kunnen vinden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mooi. Dank voor het tipje van de sluier: deze maatregel zal dus geschrappt worden in het hoofdlijnenakkoord. Maar wat is de boodschap van de PVV-fractie voor de scholier in Zuidoost-Drenthe die nu met veel pijn en moeite bij het hoger onderwijs in Groningen komt? Wat is zijn boodschap voor degene die is aangewezen op het ov en bijna niet op een industrieterrein kan komen?

De heer **Heutink** (PVV):

Het is eigenlijk ongelofelijk simpel. We willen betaalbaar ov. Daar staan we voor, daar staat de PVV al jaren voor. Dat staat als een huis. Maar we willen ook betaalbare mobiliteit, betaalbare automobiliteit. Daarom willen we geen rekeningrijden. Meneer Grinwis is daar een groot voorstander van, maar wij niet. Wij hebben voor die accijnsverlaging dit jaar gestemd. Volgens mij zijn het prima initiatieven om het over de hele linie betaalbaar te houden voor die automobilist.

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

Mooi betoog, maar ik heb toch een vraag. De heer Heutink merkte terecht op dat ondernemers die elektrische bussen niet kunnen betalen. De brandstofprijzen gaan omhoog en dat komt natuurlijk voor het overgrote deel door dat klimaatbeleid. Onder dat klimaatbeleid zou een klimaatprobleem liggen. Mijn vraag aan de heer Heutink is: is er wat de PVV betreft sprake van een klimaatprobleem?

De heer **Heutink** (PVV):

We kunnen één ding vaststellen: het klimaat verandert al duizenden jaren. Of dat een probleem is, laat ik aan meneer Van Houwelingen.

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

Dat is geen antwoord op mijn vraag. Ik zal het antwoord dan maar even invullen. De heer Wilders, de partijleider van de heer Heutink, zei in het verkiezingsdebat vorig jaar bij EenVandaag: er is wel degelijk sprake van een klimaatprobleem. Hoe ernstig is dat klimaatprobleem wat de PVV betreft?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ben geen woordvoerder Klimaat en wat de heer Wilders zegt in een verkiezingsdebat, laat ik aan de heer Wilders. Maar we zien in dit TNO-rapport wel dat heel veel mensen in vervoersarmoede leven dankzij duurzaamheidsmaatregelen. Dat is wat we hier zien en volgens mij moet daar dit debat over gaan. Ik heb net een heel betoog gehouden dat we moeten stoppen met subsidies en dat we iets moeten doen aan milieuzones om te voorkomen dat ondernemers hun handel niet meer kunnen drijven. Dat zijn concrete punten waarom we dit debat voeren. Ik zou de heer Van Houwelingen willen vragen om voor een klimaatdebat ergens anders heen te gaan, want dat hebben we hier vandaag niet.

De **voorzitter**:

Afrondend.

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

Ja, afrondend, tot slot. Over wat de heer Heutink net allemaal zei, zijn we het eens. Maar wat daaronder ligt — en dat zegt de heer Heutink zelf ook — is dat er sprake zou zijn van een klimaatprobleem. Daarom hebben we al deze problemen. Ik wil hier graag duidelijkheid hebben. Wat Forum voor Democratie betreft is er geen klimaatprobleem en zijn al die maatregelen niet nodig. Ik snap dat de heer Heutink niet de klimaatwoordvoerder is, maar hij heeft het hier indirect of direct wel over klimaatbeleid. Dus nogmaals mijn vraag. Ik probeer het duidelijk te krijgen. Erkent de PVV het probleem dat eronder ligt? Is er wel of niet sprake van een klimaatprobleem?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wou dat het alleen om het klimaatprobleem ging. Alle duurzaamheidsmaatregelen die dit kabinet heeft ingevoerd, zijn ook gebaseerd op de wens dat ze het liefst mensen uit de auto willen hebben, dat ze het ov zien als primair vervoer, dat ze mensen willen laten fietsen en lopen. Op basis van die idealen zijn deze maatregelen ook doorgevoerd. Het is niet alleen het klimaat. Als de heer Van Houwelingen denkt dat het alleen daardoor komt, is dat een beetje beperkt. Sorry dat ik dat zeg, maar het is wel zo.

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

Van mij hoeft de heer Heutink niet het hele verkiezingsprogramma van de PVV voor te lezen ...

De heer **Heutink** (PVV):

Dat doe ik met liefde, hoor!

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

... maar ik hoorde de heer Heutink heel kort over iets waar ik bijna blij van werd. Daar was hij iets genuanceerder over dan het verkiezingsprogramma. Dat zijn de milieuzones. Die noemt de PVV in het verkiezingsprogramma als pestgedrag richting de auto's. Daarin staat het afschaffen van milieuzones. Dat is iets anders dan bereikbaarheid voor de ondernemers. Hoe denkt de heer Heutink daarover?

De heer **Heutink** (PVV):

We staan pal achter het verkiezingsprogramma van de PVV. Als de heer El Abassi dat hier graag wil voorlezen, mag hij dat doen. Graag!

De **voorzitter**:

Dat was het? Ja. Dan de heer Van Kent.

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

Nederland staat regelmatig stil in de file. Ik heb het betoog van de PVV beluisterd. Wat de PVV betreft komen er meer auto's op de weg. Ik ben heel erg benieuwd hoe de PVV dan die files wil gaan bestrijden.

De heer **Heutink** (PVV):

We waren heel erg blij met het programma File-aanpak, dat helaas is afgeschaft. Dat vonden we jammer. Ik weet niet of het terugkomt, maar dat bood een mogelijkheid om snel files te kunnen oplossen. Maar we willen ook investeren in wegen. Dat roepen we ook al jaren als PVV. Het verbaast me nu een beetje dat de SP met deze vragen komt. Als er één partij is die hier al jaren pleit om ruim baan te geven aan de automobilist en om files te voorkomen, is dat toch echt mijn partij geweest.

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

Maar het betoog van de PVV gaat leiden tot meer files. Als dit het beleid wordt van het nieuwe kabinet, gaat Nederland nog meer stilstaan in het verkeer. Ik heb een concrete vraag. Vindt de PVV dat de 10% verhoging van de tickets bij NS nooit aan de orde kan zijn en dat linksom of rechtsom ervoor gezorgd moet worden dat de prijzen bevroren worden, het liefst natuurlijk dalen, maar in ieder geval niet gaan stijgen? Dat is een van de beste maatregelen tegen files.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer Van Kent weet ook dat ik namens de PVV in de hoorzitting de president-directeur van NS even flink aan de tand heb gevoeld, omdat ik vond dat hij heel erg makkelijk zijn hand ophield bij deze Kamer. Het was zomaar een verhoging doorvoeren van 10%, terwijl we ook zien dat de treinen niet op tijd rijden, dat ze vies zijn en dat ze onveilig zijn. Dat ging wel heel erg makkelijk. Daarom was onze oproep aan NS, maar overigens ook aan de staatssecretaris: ga nou eens binnen NS kijken of daar die 120 miljoen te halen valt. Dan was de verhoging van 10% niet nodig. De heer Van Kent en ik zijn het daarover eens. Dan hoeven wij dat hier niet te betalen om op te brengen als Kamer. Vol-

gens mij ligt daar primair een verantwoordelijkheid voor NS zelf.

De voorzitter:
Afrondend, de heer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):
Er wordt hier een beetje uit de nek gekletst. Dat de treinen aan de buitenkant vies zijn, heeft met de milieuvergunningen voor de wasstraten te maken. Dat heeft niets te maken met de verhoging van de ticketprijs. Laten we wel even bij de feiten blijven. De vraag die ik nogmaals voor de PVV heb, is of zij van mening is dat, linksom of rechtsom, de tariefsverhoging van 10% bij de NS nooit, maar dan ook nooit, mag doorgaan. Dat zou immers per direct leiden tot nog meer files, omdat het prijsverschil tussen met de trein of met de auto gaan nog groter wordt.

De heer Heutink (PVV):
Ik ga nu hetzelfde verhaal vertellen. Ik heb net volgens mij nadrukkelijk verteld dat wij dat niet willen. Ik heb net verteld dat we aan de NS en aan de staatssecretaris hebben gevraagd om een manier te zoeken om te voorkomen dat die prijzen met 10% omhooggaan. Dat hebben we gedaan, dus ik begrijp niet zo goed waarom meneer Van Kent opnieuw deze vraag stelt. Ik heb net duidelijk antwoord gegeven.

De voorzitter:
We gaan niet de vraag herhalen.

De heer Van Kent (SP):
Nee, maar ik wil een antwoord, voorzitter. Zo simpel is het. Ik wil weten of de PVV vindt dat het uitgesloten moet zijn dat die prijs omhooggaat.

De voorzitter:
Maar de heer Heutink gaat over zijn antwoord en dat heeft hij gegeven.

De heer Grinwis (ChristenUnie):
Zou het niet hartstikke inconsistent en asociaal zijn als de nieuwe coalitie wel geld zou uittrekken om de accijnsstijging te matigen, maar niet in dezelfde mate de prijsstijging van de NS-tickets zou matigen?

De heer Heutink (PVV):
Dat laat ik dan aan het oordeel van de ChristenUnie. Die krijgt waarschijnlijk binnenkort ook het akkoord te lezen, als er daadwerkelijk een definitief akkoord komt. Er is nu immers een onderhandelingsakkoord, maar nog geen definitief akkoord. De fracties zijn nog in beraad. Als het akkoord er is, mag de heer Grinwis het zelf beoordelen. Hij kan die afweging zelf maken, zonder dat ik hem dat vandaag hoeft te vertellen.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng en de beantwoording van de interupties. Mevrouw Kröger gaat nu spreken. Dat doet zij namens de fractie GroenLinks-PvdA.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Ik neem vandaag waar voor mijn collega Habtamu de Hoop, die er vandaag helaas niet bij kan zijn. Maar het onderwerp is mij in het geheel niet vreemd. Ik heb in 2018 de eerste motie ingediend, die vroeg om oplossingen voor vervoersarmoede. Dat is zes jaar geleden. Toen stond de toenmalige staatssecretaris nog op het standpunt dat vervoersarmoede gewoon armoede was en zij "ging niet over de uitkeringen". We zijn nu zes jaar verder en ik concludeer dat het denken en het kennisniveau echt flink vooruit zijn gegaan. Er ligt een veel betere probleemanalyse en dat helpt bij het denken richting oplossingen.

In die probleemanalyse vallen mij twee dingen op, die ik heel graag wil benoemen. Vervoersarmoede neemt toe als de beschikbaarheid van het ov afneemt. Het neemt ook toe doordat bedrijfslocaties verplaatsen naar de randen van de stad en langs de snelweg. Het neemt toe doordat onderwijsinstellingen, gezondheidsinstellingen en overheidsinstellingen steeds verder concentreren en centraliseren. Het neemt toe doordat de sociale tweedeling tussen arm en rijk, kansarm en kansrijk, steeds scherper wordt. Wie de laatste brief van de staatssecretaris leest, zou bijna denken dat dit ons allemaal overkomen is. Dat is niet zo. Al deze factoren zijn namelijk het gevolg van beleid van de afgelopen kabinetten: het ruimtelijkeordeningsbeleid, huisvestingsbeleid voor hogescholen, universiteiten en mbo's et cetera. Ik zou heel graag zien dat de staatssecretaris deze dimensie erkent. Dat hebben we denk ik nodig om dit te kunnen oplossen.

Een andere contradictie is dat de regering de vervoersarmoede aan de vervoerskant zo specifiek mogelijk, maar aan de armoedekant zo algemeen mogelijk wil aanpakken. Verderop wordt echter geconstateerd dat alle oorzaken door elkaar lopen en niet los van elkaar kunnen worden gezien. Ook hierop krijg ik heel graag een reactie van de staatssecretaris.

We zien in de praktijk dat de inzet om autoafhankelijkheid te verminderen als onderdeel van een verduurzamingsmaatregel, ook goed is tegen vervoersarmoede. Maar dan moet je wel werk maken van de alternatieven voor de auto. Dat heb ik meerdere sprekers horen zeggen, maar niet de spreker die net voor mij was. Alle reden dus om hierop door te zetten en oog te houden voor specifieke groepen: minder verduurzaming betekent in de praktijk meer vervoersarmoede. Dat is een belangrijke conclusie, want goed ov is echt een cruciaal onderdeel van de oplossing.

De BDU-gelden blijven helaas elk jaar achter bij de inflatie en de extra ov-kosten na corona moeten gecompenseerd worden. In Limburg hebben ze dat slim aangepakt. Om de dienstregeling overeind te houden, had een vervoerder extra geld nodig. In ruil daarvoor mogen minima nu gratis reizen in de daluren. Dat is win-win. Is de staatssecretaris bereid dat voorbeeld te ondersteunen en het ook met andere provincies te bespreken, zo vraag ik haar of wellicht haar opvolger. Is het mogelijk om ov-concessies te combineren met doelgroepvervoerconcessies? Dat kan namelijk veel voordelen bieden.

Ik heb een heel specifieke vraag over een heel specifieke doelgroep, namelijk kinderen die uit huis worden geplaatst of die in jeugdzorginstellingen zitten. Zij kunnen soms hun ouders niet zien omdat ze het vervoer niet kunnen betalen. Dat is echt heel schrijnend. Kan de staatssecretaris met de collega van VWS in conclaaf over wat hier specifiek aan te doen is?

Voorzitter. We bouwen kantoren bij ov-knooppunten, maar praktisch werk verhuist vaak naar de rand van de snelweg. De mensen die daar werken, krijgen meestal geen leaseauto en vaak niet eens een reiskostenvergoeding. Ik zou graag zien dat SZW en sociale partners hun verantwoordelijkheid gaan nemen om tot betere reiskostenregelingen te komen, en dat we beter onderzoeken waarom mensen geen gebruikmaken van de reisaftrek voor het ov. Ik zie een toekomst voor veel elektrische deelauto's met geen aanschafkosten en wel goedkoop en schoon rijden als dat nodig is.

Ik ga afronden, voorzitter. Ik ben benieuwd naar het vervolgplan van de staatssecretaris en vooral naar de kansen die zij ziet om dit soort projecten, of het nou elektrische deelauto's zijn of andere specifieke oplossingen, te financieren met de gelden uit het Europees Sociaal Klimaatfonds. Wat zijn de plannen van de staatssecretaris?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. De heer Van Kent gaat nu spreken namens de Socialistische Partij. Gaat uw gang.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Vervoer is voor veel mensen onbetaalbaar en onbereikbaar geworden. Onbetaalbaar, omdat het openbaar vervoer in Nederland een van de duurste is van Europa. Er is heel veel geld verloren gegaan aan aanbestedingscircussen en aan winstuitkeringen die via het buitenland verdwijnen. En het dreigt nog duurder te worden. De treinkaartjes dreigen met 10% verhoogd te worden en de korting op de accijns dreigt eraf te gaan. Het gevolg is bijvoorbeeld dat een schoonmaker hier in Den Haag iedere dag twee haltes eerder uit de tram stapt om het laatste stuk te lopen, omdat hij het tramkaartje niet kan betalen. Ik sprak een man die bij de sociale werkvoorziening in Emmeloord werkt en die iedere werkdag met de brommer vanaf Urk naar Emmeloord rijdt. Hij kan in het weekend niks leuks meer doen, omdat de brandstofprijzen zo zijn gestegen en de reiskostenvergoeding die kosten niet dekt. De oplossing is niet om het allemaal duurder te maken. De oplossing is om ervoor te zorgen dat het betaalbaarder wordt. Die brandstoffen, die brommer en die treinkaartjes moeten niet nog duurder worden, maar juist goedkoper. Om te beginnen moeten de prijzen van treinkaartjes worden bevroren. Ik zal daar in de tweede termijn een voorstel voor doen. Wij hebben al voorgesteld om dat uit het Klimaatfonds te dekken, zodat de prijsverhoging van de treinkaartjes met 10% in ieder geval niet doorgaat. Dat is goed voor mensen en goed voor het klimaat.

Vervoer is onbetaalbaar geworden, maar voor veel mensen ook onbereikbaar. In Zeeland is de kans dat je een speld in een hooiberg vindt groter dan dat je een bushalte tegenkomt. Er zijn in de afgelopen tijd 1.500 bushaltes verdwenen.

Ook in veel noordelijke provincies kunnen mensen simpelweg geen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Dat is dus geen alternatief voor de auto. Rekeningrijden zou deze mensen onterecht treffen.

De oplossing daarvoor is een flinke investering. Ik zie dat de formerende partijen de zaal hebben verlaten, overigens om begrijpelijke redenen. Ik hoop dat zij ervoor kiezen om echt te investeren in een fijnmazig ov-netwerk, vanzelfsprekend in publieke handen, zonder winstoogmerk, zonder een aanbestedingscircus en zonder dat daar veel geld mee verloren gaat. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe het zit met de uitvoering van de motie van toenmalig SP-Kamerlid mevrouw Temmink, om een bindende norm op te leggen voor de afstand van een ov-halte ten opzichte van woningen. Wanneer wordt dat een verplichting en op welke manier wordt dat ingericht?

Voorzitter, tot slot. Er worden nu heel veel vormen van armoede benoemd. Vandaag gaat het over vervoersarmoede, maar er zijn ook nog andere aanduidingen die armoede verder opsplitsen in verschillende categorieën. Maar uiteindelijk begint armoede met te lage lonen en te lage uitkeringen. De verhoging van het minimumloon naar €16 en 60% van het mediane loon is dus echt een belangrijke stap en een echte oplossing om armoede te bestrijden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Dan is nu het woord aan de heer Van Houwelingen. Hij spreekt namens Forum voor Democratie. Gaat uw gang.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank u, voorzitter. Er is geen klimaatcrisis, maar deze zogenaamde klimaatcrisis wordt wel gebruikt om fossiele energie meer en meer te rantsoeneren, met als logisch gevolg hogere brandstofprijzen. Vanaf 2035 wordt het in de Europese Unie zelfs verboden — verboden, voorzitter — om nieuwe brandstofauto's te verkopen. Brandstofauto's worden op steeds meer plekken geweerd. Het aantal zogenaamde zero-emissiezones, waar brandstofauto's niet langer mogen komen, neemt toe. Het gevolg: Nederlanders worden gedwongen — gedwongen, voorzitter — over te stappen op een elektrische auto. Maar die elektrische auto's zijn erg duur. Wie zijn daar vooral het slachtoffer van? U raadt het al: Nederlanders met een kleine beurs. Zij hebben namelijk niet het geld om die hoge brandstofprijzen te betalen. Zij kunnen zich geen elektrische auto veroorloven. Een instapmodel kost al snel minstens €30.000. Waar halen huishoudens met een beperkt inkomen dat geld vandaan? Ze hebben het niet.

Voorzitter. Wat is het gevolg? Onderzoeksinstituut TNO vindt er in zijn rapport over vervoersarmoede geen doekjes om: "Dit leidt mogelijk tot beperking van hun ontplooiingsmogelijkheden" — dat wil zeggen: de ontplooiingsmogelijkheid van huishoudens met een beperkt inkomen — "en keuzevrijheid, met potentieel belangrijke consequenties zoals werkloosheid, verslechtering van de gezondheid, of sociaal isolement." Honderdduizenden huishoudens worden hier vanwege de klimaattransitie de komende jaren mogelijk door getroffen. Dat is nogal wat.

Het dwaze klimaatbeleid, dat sowieso al helemaal nergens voor nodig is, want er is helemaal geen klimaatcrisis, treft ook nog eens juist de huishoudens met een bescheiden inkomen keihard. Ze kunnen zich straks helemaal niet meer verplaatsen met de auto, met alle gevolgen van dien. Ze raken daardoor mogelijk geïsoleerd. Werklozen gaan minder sporten en worden zo minder gezond enzovoort, enzovoort. De rijkere huishoudens zullen hier geen last van hebben. Sterker nog, als er straks wellicht een CO₂-budget wordt ingevoerd — daar wordt nu al door sommigen, zoals de econoom Barbara Baarsma, voor gepleit — kunnen rijke huishoudens de carbon credits van de arme huishoudens gaan opkopen. Zo kunnen zij wél lekker blijven vliegen en blijven reizen met een brandstofauto, terwijl de arme huishoudens opgesloten raken in hun eigen stad of zelfs buurt.

Voorzitter. De oplossing ligt natuurlijk voor de hand: stoppen met deze absurde klimaattransitie en ervoor zorgen dat fossiele energie, dat er in overvloed is, zo goedkoop mogelijk wordt door deze niet langer onnodig te belasten. Zo kunnen alle Nederlandse huishoudens van energie en vervoer gebruikmaken. Maar dat is niet de oplossing van dit kabinet en de kartelpartijen die hier vandaag aanwezig zijn in de Tweede Kamer. Nee, de oplossing, geheel in lijn met Agenda 2030, is het subsidiëren van lage inkomens, met als onvermijdelijk gevolg meer staatsmacht, meer staatscontrole en het ontwerpen van zogenaamde vijftien-minutensteden, steden waarin alle voorzieningen op de fiets binnen een kwartier bereikbaar zijn, zodat niemand nog langer een auto nodig heeft. Zo neemt onze mobiliteit nog verder af, neemt de staatscontrole nog meer toe, verliezen we weer een stukje van onze vrijheid en raken we meer en meer opgesloten in onze steden.

Voorzitter. Deze bijzonder onwenselijke ontwikkeling zal dus vooral de huishoudens met een laag tot gemiddeld inkomen treffen. Zij raken opgesloten in hun stad of misschien zelfs buurt, terwijl de rijken wel vrij kunnen blijven reizen. Dat is een nieuw soort feodalisme en een direct gevolg van de klimaattransitie. We moeten daar dan ook zo snel mogelijk mee stoppen. Forum voor Democratie heeft daar vanaf het begin voor gepleit en zal dat ook altijd blijven doen.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Tot slot van de zijde van de Kamer is het woord aan de heer El Abassi. Hij spreekt namens de fractie van DENK. We moeten even wachten op de tekst, heb ik begrepen. We wachten dus een ogenblik. Daar is hij.

De heer El Abassi (DENK):

Zo, voorzitter, die stilte was even nodig. Nu heb ik mijn tekst voor me. Dank voor het geduld. Ik zal maar meteen aan de slag gaan.

Voorzitter. Mobiliteit is een mensenrecht. Elke Nederlander heeft het recht om zorgeloos te kunnen reizen naar werk, om de kinderen naar school te kunnen brengen of om bijvoorbeeld een bezoek te kunnen brengen aan de tandarts. Helaas is dit voor 270.000 huishoudens niet het geval. Dit blijkt uit het rapport van TNO. Deze gezinnen met kleine

portemonnee zijn de dupe van allerlei milieumaatregelen in het kader van de energietransitie. Terwijl het land reeds gebukt gaat onder de stijgende kosten voor wonen, boodschappen, zorg en sport, moeten we een nieuwe vorm van armoede aan deze treurige lijst toevoegen: vervoersarmoede. We hebben de afgelopen tijd gezien dat niet alleen de benzineprijzen stijgen, maar ook het openbaar vervoer fors duurder is geworden. Een tiener die zijn rijbewijs wil halen, is gemiddeld meer dan €3.000 kwijt. Bovendien zien we dat de kernpunten in het ov niet altijd evengoed aansluiten op de randen van de steden, waar vaak juist de gezinnen wonen die wat minder te besteden hebben. Ook voor de huishoudens in de regio van het land is reizen niet altijd een makkelijke opgave.

Voorzitter. Het gaat niet goed. De DENK-fractie maakt zich zorgen om de bevinding van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid dat bepaalde groepen een hoger risico lopen op vervoersarmoede. Onder meer praktisch geschoolden en mensen met een beperking zijn makkelijker het slachtoffer van vervoersarmoede en daarmee van vervoersongelijkheid. Wat heeft de regering tot nu toe gedaan om deze specifieke vorm van ongelijkheid aan te pakken? Wat heeft gewerkt en wat niet? Welke aanvullende maatregelen kunnen we nu verwachten?

Voorzitter. Ik merk dat in de stukken vooral is opgenomen wat er op dit moment door de overheid wordt gedaan om verkeersarmoede tegen te gaan. Ik mis het gegeven dat het juist maatregelen van de overheid zijn die zorgen voor verkeersarmoede: het verhogen van accijnzen, het versmalen van wegen, het verlagen van parkeernormen waardoor de parkeerdruk juist toeneemt en natuurlijk, zoals net genoemd werd, het invoeren van milieuzones. Er is geen plek voor ouderen, Nederlanders met een beperking of Nederlanders die keihard afhankelijk zijn van de auto. Daarnaast heeft het verminderen van parkeerplaatsen in de buurt van winkels of diensten nadelige effecten voor ondernemers.

Maar, voorzitter, gemeenten gaan nog veel verder. Er zijn gemeenten die betaald parkeren voor de hele gemeente invoeren, zonder legitieme motivering. Betaald parkeren dient te worden ingevoerd om de parkeerdruk te reguleren, niet om geld te verdienen over de rug van de armen. Daardoor neemt de verkeersarmoede alleen maar toe of, sterker nog, daardoor kunnen Nederlanders helemaal geen auto kopen, terwijl ze die wel keihard nodig hebben. Dat is een groep die in het rapport niet eens wordt genoemd. Utrecht is een voorbeeld van zo'n gemeente waar overal betaald parkeren wordt ingevoerd, dus ook in delen waar totaal geen parkeerproblematiek speelt. Tegelijkertijd besluiten ze te stoppen met de draagvlakmetingen. Ook een referendum is daar niet mogelijk, omdat ze weten dat de Nederlanders hier niet op zitten te wachten. In Amersfoort, waar wel een referendum is gehouden, heeft namelijk 80% tegen het invoeren van betaald parkeren gestemd. 80%! En wat besluit deze gemeente? "We gaan ermee door en we luisteren absoluut niet naar de mensen."

Is de staatssecretaris het met mij eens dat het Nederlanders met een laag inkomen die afhankelijk zijn van de auto onmogelijk wordt gemaakt om zich te vervoeren van en naar plekken in het land? Wat vindt de staatssecretaris ervan dat gemeenten zonder goede motivering besluiten om overal maar betaald parkeren in te voeren? Wat gaat de

staatssecretaris doen om te voorkomen dat gemeenten lukraak betaald parkeren invoeren om geld binnen te halen? Wat vindt de staatssecretaris ervan dat de gemeente besluit om de draagvlakmeting af te schaffen? Kan de staatssecretaris ook aangeven hoe groot de groep is zonder brandstofauto omdat die onbetaalbaar voor ze is? Wat kan er gedaan worden om een auto wel betaalbaar te krijgen voor deze groep?

Voorzitter. Ik rond af. De fractie van DENK maakt zich dus enorm veel zorgen om de toenemende vervoersarmoede in Nederland en heeft zijn vraagtekens over de effecten van bepaalde milieumaatregelen op, vooral, Nederlanders met een kleinere portemonnee.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. We zijn aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. We gaan even twintig minuten schorsen. Daarna krijgen we antwoord van de staatssecretaris. We gaan dus om 20.00 uur verder.

De vergadering wordt van 19.39 uur tot 20.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van het debat over vervoersarmoede. We zijn toe aan de eerste termijn van de zijde van de regering. Ik geef de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het woord. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Vanavond staat vervoersarmoede of vervoersongelijkheid, zoals ik het zelf vaak noem, op de agenda. Ik waardeer dat de Kamer het initiatief heeft genomen om dit onderwerp te bespreken. Ik vind het een belangrijk onderwerp en ben blij dat daar aandacht voor is. Al snel na mijn aantreden als staatssecretaris werd ik gegrepen door het onderwerp vervoersarmoede. Twee jaar geleden was daar nog maar beperkt aandacht voor, maar dat is sindsdien gelukkig veranderd en verbeterd.

De heer Van Kent (SP):

Ik constateer dat alleen GroenLinks-Partij van de Arbeid en de SP in de zaal aanwezig zijn. Is het niet verstandig om misschien nog even te wachten?

De voorzitter:

Er hebben zich een aantal leden afgemeld voor de rest van het debat, onder andere de partijen die aan het formeren zijn. O, kijk, ze komen binnen. Het valt allemaal mee. Dan ga ik toch weer het woord geven aan de staatssecretaris. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zei dat er twee jaar geleden nog beperkt aandacht voor vervoersarmoede was, maar dat het sindsdien veranderd is, in positieve zin. Misschien dat bereikbaarheid van voorzieningen en sociale contacten een voorwaarde is voor een inclusieve samenleving. Het raakt iedereen en is nodig om mee te kunnen doen in de maatschappij, of je nou naar

school gaat, gebruik moet maken van zorg of je familie bezoekt.

We spreken van vervoersarmoede als een persoon als gevolg van bereikbaarheidsproblemen verminderd kan meedoen in de maatschappij. Die bereikbaarheidsproblemen zijn vaak een samenspel van de ruimtelijke inrichting en van persoonlijke factoren. Bij dat laatste kan het gaan om factoren als inkomen en opleiding, maar ook over wel of niet kunnen fietsen of autorijden. Iemands gezondheid kan ook een rol spelen.

Vervoersarmoede kent verschillende facetten. Dat vraagt om een gezamenlijke aanpak met verschillende partijen, op meerdere beleidsterreinen, dus niet alleen vanuit mijn ministerie. Mevrouw Kröger had het daar net ook al over. Zo gaat vervoersarmoede in veel gevallen ook samen met armoede in bredere zin. Daarnaast kan vervoersarmoede ook worden beïnvloed door maatregelen met andere doelstellingen. Klimaatmaatregelen kunnen bijvoorbeeld de betaalbaarheid van personenmobiliteit beïnvloeden, zoals ook het recente onderzoek van TNO concludeert.

De minister en ikzelf hebben in onze periode expliciet aandacht gegeven aan bereikbaarheid voor iedereen. In de hoofdlijnennotitie van de Mobiliteitsvisie is het recht op bereikbaarheid een uitgangspunt. Daarmee erkennen we dat iedereen in staat moet zijn om maatschappelijk-economisch vitale voorzieningen te kunnen bereiken. De Mobiliteitsvisie verbreedt daarnaast het beleidsperspectief en maakt bereikbaarheid nóg meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid van departementen, medeoverheden en semiprivat partijen. Het gaat uiteindelijk over de nabijheid van voorzieningen. Dat vraagt ook om beter nadenken over en afstemmen van locaties van voorzieningen zoals onderwijs, ziekenhuis, winkels, of bijvoorbeeld werktijden en lestijden in het onderwijs — dit naar aanleiding van een punt dat mevrouw Kröger maakte. Het vraagt ook iets van de beschikbaarheid of toegankelijkheid van de voorzieningen zelf, bijvoorbeeld als het gaat om de concentratie van zorglocaties of van scholen.

Ik vind het belangrijk om echt in gesprek te gaan met mensen die de problemen zelf ondervinden. In 2023 heb ik daarom samen met de New Mobility Foundation twee keer de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen georganiseerd. Die conferenties waren allebei heel erg levendig. Je gemakkelijk verplaatsen voor werk en familie en om boodschappen te kunnen doen lijkt voor velen een vanzelfsprekendheid, maar is dat niet. Er kwamen op deze conferenties uiteenlopende voorbeelden daarvan naar voren. Zo ging het over mensen die geen auto kunnen aanschaffen en daardoor lastig naar hun werklocatie kunnen komen, ook vanwege de beperkte ov-bereikbaarheid ervan. Het ging ook over mensen die ervaren dat sommige parkeergarages niet voldoende rolstoeltoegankelijk zijn en over mensen die volledig afhankelijk zijn van anderen om zich te kunnen verplaatsen.

Daarnaast kwamen er ook mooie voorbeelden van oplossingen aan de orde. In Zeeland loopt bijvoorbeeld een project over publiek vervoer. Ook hebben we de City Deal Fietsen voor iedereen ondertekend. Het ministerie van VWS is bezig met een verbeteragenda voor het doelgroepenvervoer. De gemeente Utrecht heeft sinds dit voorjaar een

specifieke aanpak tegen vervoersongelijkheid. Dat zijn allemaal hele mooie stappen die worden gezet.

In vervolg daarop werken we op dit moment vanuit het ministerie aan een actieagenda over bereikbaarheid voor iedereen. Een belangrijk onderdeel daarvan is kennisontwikkeling. Het is van belang dat we kennis blijven ontwikkelen over de oorzaken van vervoersarmoede en over de manier waarop vervoersarmoede gemeten en gemonitord kan worden. De veelzijdigheid van het probleem vervoersarmoede vraagt ook om het bundelen van de krachten. Samen met de New Mobility Foundation willen we een coalitie vormen met meer partijen, zowel overheden als maatschappelijke organisaties. Daarnaast zijn we vanuit ons ministerie ook in gesprek over het benutten van toekomstige middelen uit het Sociaal Klimaatfonds van de Europese Unie. Dat is een middel om kwetsbare huishoudens en vervoergebruikers te helpen die te maken krijgen met bijvoorbeeld een stijgende prijs aan de pomp en een stijgende energierekening. Nederland kan daarvoor tot half 2025 plannen indienen bij de Europese Commissie.

Gezien mijn betrokkenheid bij dit onderwerp ben ik blij dat we vandaag hierover spreken en een belangrijk plenair debat voeren. Daarbij wil ik tot slot benadrukken dat ook onze wegen, fietspaden, bruggen en spoorwegen van groot belang zijn om bereikbaarheid te borgen. Bereikbaarheid voor iedereen begint daarom ook bij een goed onderhouden infrastructuur: de basis op orde. Dat is iets waarvoor wij ons de afgelopen periode ook steeds hard hebben gemaakt.

Dan ga ik nu over tot de beantwoording van de algemene vragen. Mevrouw Kröger zei dat het kabinetsbeleid van de afgelopen jaren heeft geleid tot ov-armoede. Ze sprak over het ruimtelijkeordeningsbeleid; ik refereerde er net al even aan. Ik herken de brede ontwikkelingen. Daarom gaan we in de Mobiliteitsvisie ook uit van bereikbaarheid. Het gaat om mobiliteit, het ruimtelijkeordeningsbeleid en het voorzieningenbeleid. We kijken dus veel meer naar de nabijheid van essentiële voorzieningen. Ook voor andere departementen is er een belangrijke rol weggelegd bij het zoeken naar oplossingen.

Dan ...

De voorzitter:

Een ogenblik. Meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Het punt van de staatssecretaris kwam redelijk in de buurt van een vraag die onze fractie ook stelde aan de staatssecretaris, dus vandaar dat ik hier even sta. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat zij de ontwikkelingen herkent. Maar herkent zij ook dat het beleid van dit kabinet vervoersarmoede in de hand heeft gewerkt? Erkent zij dat ook? Ziet zij dat ook, vraag ik aan de staatssecretaris via u, voorzitter.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit kabinet heeft voor het eerst miljarden extra geïnvesteerd in infrastructuur en de ontsluiting van nieuwe woonwijken. We hebben daarbij beter gekeken naar een goede mix. Fietsbeleid is voor de eerste keer flink gefinancierd vanuit de rijksoverheid om ervoor te zorgen dat er een goede mix

aan vervoersmodaliteiten komt. De vraag is niet of je moet investeren in alleen maar de auto. Er zal ook geïnvesteerd moeten worden in het openbaar vervoer en in de fiets om heel Nederland op een goede manier bereikbaar te houden. Als je alleen maar wegen aanlegt en niks meer doet aan het openbaar vervoer en voor de fiets, dan krijg je een totale congestie op de snelwegen. Je moet dus investeren in een breed palet. We hebben de afgelopen jaren die lijn ingezet om aandacht te vragen voor vervoersongelijkheid. Dat weet meneer Heutink denk ik ook wel. Ik kom zelf uit de regio. Ik heb gezegd dat ik het echt heel erg belangrijk vond om dat steviger te agenderen. Ik ben vertegenwoordiger van een ministerie dat puur gericht was op met name de infrastructuur en misschien iets minder op de impact die infrastructuur kan maken op het leven van mensen. Wij, zowel minister Harbers als ik, hebben dat heel stevig geagendeerd. Ik ben er ook trots op dat we dat net hebben gedaan. Twee jaar is best wel kort, zeg ik tegen meneer Heutink. Hij zal het misschien zelf ook gaan ervaren dat je over twee jaar hoopt dat je nog wat langer de tijd hebt om dingen te realiseren. We hebben de accenten gezet en ik ben heel blij met de betrokkenheid van de Kamer bij dit onderwerp. Houd dat vast, want het staat nog niet zo lang zo stevig op de agenda. Ik hoop van harte dat de komende jaren gebruikt gaan worden om het beleid op het gebied van vervoersongelijkheid nog verder uit te werken. Er komt al een heleboel aan. Het departement is al hard aan de slag om weer met nieuwe voorstellen te komen. Ik hoop echt dat die ook op draagvlak van een nieuwe Kamer kunnen blijven rekenen.

De heer Heutink (PVV):

Het is een heel mooi verhaal, maar het is geen antwoord op mijn vraag. Het TNO-rapport stelt dat bijvoorbeeld het subsidiëren van elektrische auto's tot vervoersarmoede leidt. Het leidt tot het minder beschikbaar zijn om mee te kunnen doen aan de transitie naar duurzaam vervoer die dit kabinet voorstaat. Dat is wat de TNO-rapportage stelt. Daarom mijn vraag aan deze staatssecretaris waar ze net geen antwoord op gaf: had ze dat niet anders moeten doen? Had ze dit niet kunnen voorkomen door goed te kijken naar en te reflecteren op haar eigen beleid en door bijvoorbeeld te kijken naar die subsidies? Had het niet anders gemoeten?

Staatssecretaris Heijnen:

Als je één subsidie eruit trekt, dan doe je geen recht aan het totale beleid dat je voert. Wij hebben de afgelopen jaren op verschillende manieren geprobeerd om duurzame mobiliteit te stimuleren. Het was ook een verzoek van een meerderheid van de Kamer om te kijken hoe je duurzame mobiliteit op een goede manier kunt stimuleren. Toen ik op het ministerie aankwam, heb ik gezegd dat ik er geen trek in had om alleen maar grote bedragen in elektrische auto's te gaan investeren en dat ik wilde dat duurzame mobiliteit voor iedereen toegankelijk wordt. Ik heb toen zelfs nog gevraagd of we niet ook nog iets kunnen doen voor elektrische fietsen en elektrische brommers. Dat laatste had bijvoorbeeld weinig effect, omdat de kostprijs van een elektrische brommer al ongeveer even hoog of zelfs lager is dan de prijs van een benzinebrommer. We hebben op alle mogelijke manieren, bijvoorbeeld via de subsidies voor tweedehandsauto's, echt gekeken hoe je voor iedereen iets kunt doen wat betreft de bereikbaarheid voor iedereen en de duurzame mobiliteit.

Hebben we alles gedaan wat we kunnen? Nee, want het is heel simpel. Ik zou heel graag nog meer hebben willen doen, maar aan het einde van je geld blijven er nog een heleboel ambities over. Meneer Heutink zal ongetwijfeld de komende jaren ook gaan merken dat je graag nog meer zou willen doen dan je kunt met de budgetten die de Kamer je ter beschikking stelt. Ik ben wel echt heel erg blij dat we door de manier waarop wij de afgelopen jaren de middelen hebben verdeeld echt meer aandacht hebben kunnen geven aan andere groepen die eerder niet werden onderkend.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. De heer Heutink vroeg wat ik de afgelopen jaren allemaal heb gedaan. Vanaf het begin van mijn ambtsperiode heb ik aandacht gevraagd voor de sociale functie van mobiliteit. Naast de conferenties die we hebben georganiseerd, hebben we ook de City Deal Fietsen en een pilot en onderzoek voor publiek vervoer. Ik heb hier nog een heel lijstje gekregen met allemaal initiatieven die we de afgelopen twee jaar hebben ondernomen; ik zal dat nog even aan meneer Heutink geven, al stond het ook in de Kamerbrief. Het laat zien dat we echt niet hebben stilgezeten op dit thema, gelukkig, en dat was ook hard nodig.

De heren Van Dijk, Bamenga en Heutink vroegen of ik vervolgonderzoek kan toezeggen op het onderzoek van TNO. In de Kamerbrief hebben we aangegeven door te willen gaan met kennisontwikkeling. We zijn voornemens om onder andere met het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, nader onderzoek te doen naar de groep die TNO heeft gedefinieerd. Dat gaat dus om mensen met een laag inkomen die veel autokilometers maken. We willen meer kennis hebben over het reisgedrag en de reismotieven van die groep.

Meneer Grinwis vroeg of ik ook zie dat vooral mensen die afhankelijk zijn van het minimumloon of een uitkering een verhoogd risico hebben op vervoersarmoede. Ja, dat zie ik. De meest kwetsbare huishoudens zijn de huishoudens die leven op het sociaalminimumniveau of net daarboven. Ze kunnen zich vaak ook geen eigen vervoermiddel veroorloven. Ik wil daaraan toevoegen dat meer factoren een rol spelen bij mensen met een risico op vervoersarmoede. Behalve een gebrek aan financiële middelen kan er ook sprake zijn van een fysieke of mentale beperking of van een tekort aan digitale vaardigheden. Ook de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van vervoersopties en de locaties van voorzieningen en werk spelen een rol.

Meneer Grinwis vroeg nog of ik bereid ben om met een heldere definitie te komen van vervoersarmoede. Wij hanteren de definitie zoals het KiM die hanteert. We spreken dus van vervoersarmoede als een persoon als gevolg van bereikbaarheidsproblemen verminderd kan meedoen aan de maatschappij. Daarbij gaat het niet alleen om de bereikbaarheid van werk en voorzieningen, maar ook bijvoorbeeld om sociale contacten. Ik vind dat iets om permanent aandacht voor te hebben. Dat is ook iets voor een volgend kabinet. Zij gaan dan ook over de vorm.

Meneer Van Dijk zei dat banen op afstand veel duurder worden voor cao-loze mensen en dat die daardoor mogelijk onbereikbaar worden. Hij vroeg of ik dat herken. Uit onderzoek blijkt dat de meerderheid van werkgevers al een onkostenvergoeding biedt. We weten niet of lagere inkomens over langere afstanden structureel minder reiskosten ontvangen. Daarvoor is nader onderzoek nodig. Ik laat het aan mijn opvolger om dat verder met werkgevers te bespreken. Het verplichten van de reiskosten vraagt ook om een arbeidsvoorwaardelijke regeling. Dat ligt bij het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Een wettelijke verplichting zou gelden voor alle werknemers, dus ook voor werknemers die geen laag loon hebben of die er geen probleem mee hebben om over een grote afstand te pendelen.

Mevrouw Kröger vroeg naar de uithuisgeplaatsten en zei dat zij hun ouders niet kunnen zien vanwege de hoge kosten van het ov. Dat signaal is nieuw voor mij, moet ik er eerlijk bij zeggen. Ik zal daarover sowieso contact opnemen met de daarvoor verantwoordelijke collega. Wij weten nu ook niet helemaal zeker of dat bij JenV ligt of bij VWS bijvoorbeeld. Ik zorg dan dat mijn collega daar eventueel schriftelijk op terugkomt. Dat ligt namelijk niet bij mijn ministerie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Het is belangrijk dat deze groep op de radar staat. Het gaat dus om kinderen die uit huis geplaatst zijn of die in een jeugdzorginstelling zitten. Dat is dus ook echt voor VWS. Kinderen hebben gewoon het recht om hun ouders te kunnen zien. Dat recht moet niet belemmerd worden door vervoersarmoede. Daarom vragen wij de minister of de staatssecretaris dus om daarnaar te kijken.

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Dat zal ik zeker doen. Ik ga dat oppakken met de collega die daarover gaat. Het signaal is zoals ik zei nieuw voor mij, maar ik vind het terecht dat mevrouw Kröger het opmerkt. Ik zal zorgen dat zij daar nog een reactie op ontvangt.

De heer Bamenga (D66):

Volgens mij heeft de staatssecretaris een antwoord gegeven, maar het ging zo snel dat ik niet echt een ja of een nee heb gehoord. Daarom nog een keer de vraag of de staatssecretaris wil toezeggen dat er een vervolgonderzoek komt op het onderzoek van TNO, of zij daarvoor openstaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, dat heb ik inderdaad aangegeven.

Dan ga ik nu naar een aantal vragen dat over het autobeleid is gesteld. Meneer Heutink vroeg hoe ik kijk naar minder subsidies en hoe ik kijk naar de oplossingen van TNO. We zitten nog volop in de transitie van benzineauto's naar elektrische auto's en op termijn betekent dit ook dat autorijden goedkoper zal worden. De goedkoopste auto nu is trouwens al een elektrische auto, maar dan gaat het over nieuwe auto's. Gerichte subsidies blijven nu nog nodig om iedereen mee te nemen, zoals ik al eerder aangaf. TNO geeft aan dat algemene maatregelen, zoals een accijnskorting, daarvoor niet geschikt zijn. In lijn met het TNO-rapport moet

het daarom vooral gaan om gerichte maatregelen om iedereen mee te kunnen nemen in de transitie.

Meneer Bamenga vroeg nog of ik zicht heb op of aanschafsubsidies voor elektrische auto's de doelgroep bereiken. De subsidie loopt dit jaar af en de evaluevaluatie over de aanschafsubsidie wordt ook dit jaar afgerond. De subsidie is alleen gericht op kleine en compacte nieuwe en gebruikte elektrische auto's. In de tussenevaluatie van de aanschafsubsidie van 17 september 2021 is geconcludeerd dat de regeling aan de doelstelling van de aanschafsubsidie voldoet.

Meneer Van Dijk vroeg nog hoe het staat met de sloopmaatregel voor oude auto's en of ik ook kijk naar de financiering vanuit het Europese Sociaal Klimaatfonds. O, daar is hij. Dat komt mooi uit. In lijn met het CE Delft-rapport Een eerlijke mobiliteitstransitie voor iedereen onderzoeken we op het ogenblik ook een combinatie van een slooppremie voor oude brandstofauto's met een aanschafsubsidie voor goedkopere elektrische auto's. Of die optie geschikt is voor financiering vanuit dat fonds, is afhankelijk van de politieke besluitvorming over de besteding die op dit moment wordt voorbereid door de ministeries van Financiën, SZW, EZK, BZK en IenW. De Kamer wordt daarover nog geïnformeerd in de zomerperiode.

Mevrouw Kröger was benieuwd naar het vervolgplan voor elektrische deelauto's en andere specifieke oplossingen om die te financieren uit het Europese Sociaal Klimaatfonds en naar wat mijn plannen zijn op dit punt. Het voornemen is om de Kamer deze zomer nog nader te informeren over dat Sociaal Klimaatfonds. Op dit moment wordt politieke besluitvorming daarover voorbereid, zoals ik net ook al aangaf. De eerste keuze die gemaakt moet worden, is tussen nieuw sociaal beleid enerzijds en herfinanciering van al voorgenomen en begroot sociaal beleid anderzijds.

Meneer Van Dijk vroeg nog naar een platte kilometerheffing.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger over het vorige punt, geloof ik.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Ja, voorzitter. Het was een heel abstracte zin, terwijl het volgens mij een best praktische vraag is. Toch? Er is een kans om veel geld bij het Sociaal Klimaatfonds aan te vragen als we daarbij zelf ook investeren. Dan zijn er natuurlijk allerlei zaken, zoals elektrische deelauto's, die je daarmee zou kunnen financieren. En toen zei de staatssecretaris iets heel abstracts.

Staatssecretaris Heijnen:

Nou, het was niet zo heel abstract. Het was wel een lange zin. Wat ik zei, is dat er op dit moment besluitvorming wordt voorbereid over hoe we precies aanvragen gaan doen richting dat Sociaal Klimaatfonds. Daar zijn verschillende ministeries bij betrokken en zodra er duidelijkheid over is waar we op gaan inzetten, wordt de Kamer daarover geïnformeerd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Dus dat betekent dat nog niet duidelijk is of we iets op vervoer gaan indienen?

Staatssecretaris Heijnen:

Er wordt gekeken naar waar in meerderheid het meeste draagvlak voor is om plannen op in te dienen, maar wat mij betreft is dat wel goed. IenW is ook aangehaakt om te kijken wat je op het gebied van vervoer zou kunnen doen. Maar ik weet het gewoon nu nog niet, omdat de discussies daarover nog lopen. Zodra we echt zicht hebben op welke keuzes er worden gemaakt, zal dat met de Kamer worden gedeeld.

De heer Van Dijk heeft nog een vraag gesteld over een platte kilometerheffing. Dat is toch nadelig voor lage inkomens, zegt hij. Na de val van het kabinet is het onderwerp "betalen na gebruik" door de Tweede Kamer controversieel verklaard en is het project door het kabinet ook stopgezet. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten over het vervolg.

De heer El Abassi vroeg of ik het met DENK eens ben dat het voor mensen met een laag inkomen en die afhankelijk zijn van de auto, onmogelijk is geworden om zich met de eigen auto te verplaatsen door het land. Het KiM en TNO constateren dat er sprake is van vervoersarmoede en dat er inderdaad een groep mensen is die moeite heeft om zich met de auto te kunnen verplaatsen. Daarom zet ik me ook in voor het onderwerp. Het is belangrijk dat we daar met elkaar het gesprek over voeren en kijken hoe we dat zo goed mogelijk kunnen oplossen.

Nou staat hier: "De heer Van Dijk van de fractie van DENK." Het is dus een van de twee. Het is dus meneer Van Dijk van NSC of de heer El Abassi van DENK die vraagt hoe groot de groep is die geen brandstofauto heeft omdat dat onbetaalbaar is en ook vraagt wat er gedaan kan worden om een auto wel betaalbaar te krijgen. Ik denk dat dat uw vraag was, meneer El Abassi. Ongeveer 5,5% van de Nederlanders met een auto ervaart gedwongen autobezit in financieel opzicht. Gedwongen autobezit gaat over huishoudens die wel een auto bezitten, maar eigenlijk over onvoldoende financiële zekerheid beschikken om dit verantwoord te kunnen doen. Het is aan een volgend kabinet om nog te besluiten over maatregelen om verder dingen aan de betaalbaarheid te doen.

De heer El Abassi vroeg ook nog wat ik ervan vind dat gemeenten zonder motivering betaald parkeren invoeren en dat ze de draagvlakmeting afschaffen. Als oud-wethouder weet ik hoe belangrijk draagvlak is voor dit soort beslissingen. Ik zou gemeenten adviseren om daar echt aandacht voor te hebben, maar gemeenten bepalen zelf hun parkeerbeleid en dat laat ik dus ook aan hen.

De heer El Abassi (DENK):

De gemeenten bepalen inderdaad hun eigen parkeerbeleid, maar wel binnen de grenzen van de wet en wat hier landelijk besloten wordt. Eigenlijk wil ik de minister ook oproepen om hier echt kritisch naar te kijken om te voorkomen dat om andere redenen betaald parkeren ingevoerd wordt, dat parkeernormen bijgesteld worden, of in dit geval dat draagvlakmetingen eruit geknipt worden. Voelt de staatssecretaris daar wat voor?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat het echt belangrijk is dat elke overheidslaag besluiten kan nemen die daartoe het best geëigend zijn. Met betrekking tot het parkeerbeleid weet je vaak zelf het beste waar behoefte aan is in je eigen gemeente. Gemeenten zijn ook heel verschillend. Het is dus ook heel moeilijk om daar landelijk beleid op te maken. Gemeenten bepalen daarom ook zelf hun parkeerbeleid. Ik zie geen aanleiding om dat te veranderen. Wel vind ik het volgende. Ik kom zelf uit het lokaal bestuur. Als zo'n groot percentage mensen zegt "voer die prijzen niet zo op", dan zou je daar natuurlijk wel naar kunnen luisteren. Maar het is echt aan de gemeenten zelf om uiteindelijk die afweging te maken.

De heer El Abassi (DENK):

Ik heb het hier niet over het reguleren van parkeerdruk. Ik heb twee uitzonderlijke gemeentes genoemd, die besluiten om in de hele gemeente betaald parkeren in te voeren, dus ook in die gebieden waar geen parkeerproblemen zijn, waar geen parkeerdruk is die gereguleerd hoeft te worden. Ik snap dan ook dat heel veel mensen daar enorm veel bezwaar tegen hebben. Als een gemeente toch besluit om het in die gebieden in te voeren, vindt de staatssecretaris dan niet dat wij vanuit de landelijke politiek bij die gemeentes moeten aangeven: dit kan niet, dit gaat veel te ver?

Staatssecretaris Heijnen:

Nee. Ik kan me wel voorstellen — stel dat ik als wethouder toentertijd dat besluit genomen had — dat een gemeenteraad, die ook goed verbonden is met alle partijen en alle inwoners van de stad, daar scherp en kritisch op is. Dat is de taak van de gemeenteraad en dat is niet aan het kabinet.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Ik ga over naar het volgende en tevens laatste blokje, over openbaar vervoer, spoor en fiets. Meneer Bamenga zei dat er een structurele oplossing nodig is voor hoge prijzen. Daarom stelt hij de Nederlandpas voor. We hebben het daar de laatste tijd vaker over gehad met elkaar. Naar aanleiding van een eerdere motie van het Kamerlid Van der Graaf is eind vorig jaar in NOVB-verband een werkgroep gestart. Daarover heb ik de Kamer tijdens het commissiedebat Spoor op 7 maart geïnformeerd. In de werkgroep zitten decentrale overheden, vervoerders en vertegenwoordigers van reizigers en ook medewerkers van het ministerie van IenW. Zij brengen in kaart wat er nodig is om verschillende vormen van goedkoop of gratis openbaar vervoer tot stand te brengen. Het Nederlandticket is daar een variant op, maar door uw Kamer worden ook andere varianten genoemd. Ik heb eerder toegezegd voor de begrotingsbehandeling van 2025 met de resultaten van de werkgroep te komen, zodat dat eventueel nog kan worden meegenomen.

Meneer Van Dijk vroeg nog of ik een overzicht heb van voorbeelden van gratis ov voor kinderen en of ik bereid ben om dat verder te stimuleren. In 2020 is door mijn voorganger een landelijk overzicht van de bestaande abonnementsvormen voor kinderen naar de Kamer gestuurd. In de NOVB-

werkgroep zijn we op dit moment dus ook onderzoek aan het doen naar dat Nederlandticket en kijken we welke abonnementen er zijn en voor welke doelgroepen die gelden. Ik heb de Kamer eerder toegezegd dat de resultaten daarvan voor de begrotingsbehandeling worden ontvangen.

Meneer Grinwis vroeg nog hoe ik ervoor zorg dat de Bikkergelden niet alleen terecht komen bij de dikke lijnen, maar ook bij de dunne lijnen, om bijvoorbeeld bussen terug te brengen in dorpen waar ze verdwenen zijn. Ik heb in het NOVB met decentrale overheden afspraken gemaakt over de verdeling van de middelen. Decentrale overheden hebben mij unaniem een verdeelsleutel voor de verdeling van de middelen voorgesteld. Bij de verdeling van het geld tussen de decentrale overheden is gewicht gegeven aan concessies met veel reizigerskilometers — dat is ongeveer 75% — die vaak hoger liggen in de regionale concessies, naast reizigersaantallen die vaak hoger liggen in de stedelijke concessies. Zo zijn de middelen transparant, evenredig en navolgbaar verdeeld. Decentrale overheden bepalen binnen hun concessies hoe ze de middelen inzetten voor verbeteringen van het ov. Mijn beeld is op dit moment dat ze vooral kiezen voor het op peil houden van de dienstregeling en daar waar mogelijk ook gaan voor verbetering van de dienstregeling.

Mevrouw Kröger vroeg nog naar de BDU-gelden; die blijven achter bij de inflatie en er zijn extra kosten. In Limburg wordt dat slim aangepakt, zegt ze: er is een subsidie en minima mogen gratis in de daluren. Ze vraagt of ik dat voorbeeld ook met andere provincies wil bespreken. Ik vind het voorbeeld van Limburg heel interessant. Iedere regio heeft wel andere doelstellingen en ook andere uitdagingen. De decentrale overheden bepalen voor hun regio welke maatregelen daar het meest geschikt zijn. Ik heb de Kamer dus eerder toegezegd dat ik voor de begrotingsbehandeling de Kamer ook zal informeren over de manier waarop decentrale overheden hun middelen inzetten. Wat er natuurlijk wel volop gebeurt, is het volgende. In dat overleg zitten ook vertegenwoordigers namens de provincies en goede voorbeelden worden daar vrijwel altijd met elkaar gedeeld.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Het is natuurlijk evident dat lokale overheden goede voorbeelden met elkaar kunnen delen. We hebben het hier in de Tweede Kamer met elkaar en met deze staatssecretaris alleen over vervoersarmoede en ook over de noodzaak om daar als Rijk een verantwoordelijkheid in te nemen. Ik vraag dus aan deze staatssecretaris welke rol zij kan spelen, als een provincie dan zo'n mooi voorbeeld laat zien, om dat ook op andere plekken in Nederland aan te jagen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik wil alleen maar zeggen dat er in Nederland meerdere goede voorbeelden zijn van initiatieven die provincies ondernemen om vervoersarmoede op een wat hen betreft zo goed mogelijke manier aan te pakken. Natuurlijk brengen we die onder de aandacht. Maar je hebt bijvoorbeeld ook het IPO, dat heel actief is om dat soort informatie te delen. Er zit ook een vertegenwoordiger namens het IPO in dat NOVB-overleg. Dat is precies zo bedoeld, zodat zij weer met hun achterban op een goede manier kunnen communiceren. Zij krijgen natuurlijk ook de signalen van de provincies door over hoe die denken dat ze het geld zo goed mogelijk kun-

nen besteden. Zo zijn ze ook tot die verdeelsleutel gekomen. Maar ik hoor de oproep van mevrouw Kröger, dus ik zal bij het volgende NOVB-overleg nog eens een keer dat mooie voorbeeld uit Limburg onder de aandacht brengen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Dat is het delen van informatie, maar ik heb het ook over aanjagen. Het gaat er ook over of je, op het moment dat er geld beschikbaar wordt gesteld, kan kijken of het mogelijk is om juist voor bepaalde groepen te zorgen voor lage tarieven of om het voor hen gratis te maken, zoals ze dat in Limburg gedaan hebben.

Staatssecretaris Heijnen:

Weet u, er wordt op dit moment echt door elke provincie en elke concessiehouder heel erg scherp gekeken hoe men de Bikkergelden zo goed mogelijk kan inzetten om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. Ik zou dat dus heel graag willen toezeggen als ik niet dacht dat dat al lang en breed bekend was. Geloof mij dat die voorbeelden echt al wel heel erg bekend zijn. Het lijkt mij dus niet nodig om daar nog een hele actieve communicatie op te gaan zetten. Provincies delen de informatie ook heel snel met elkaar; dat vertrouwen mogen we ook wel in hen hebben. Maar ik ben het wel met mevrouw Kröger eens dat het gewoon heel goed is dat er zulke goede voorbeelden en voorstellen vanuit de provincies komen.

Meneer Grinwis vroeg nog of ik het ermee eens ben dat de compensatie voor de prijsstijging niet alleen voor de auto maar ook voor het ov moet gelden. Dat is volgens mij meer een boodschap van de heer Grinwis aan de formerende partijen. Voor het gelijk houden van de NS-tarieven in 2024 waren alleen incidentele middelen beschikbaar. De motie-Bikker voorzag niet in een structurele dekking, zoals wel bij het regionale openbaar vervoer. Ik ben me heel erg bewust van de impact die de prijsstijgingen vanaf 2025 voor de reiziger kunnen hebben, maar ik heb nu dus geen structurele middelen om dit tegen te kunnen gaan. Het volgende kabinet zal daar ongetwijfeld een besluit over gaan nemen.

De heer Heutink (PVV):

Over die tariefstijging: deze Kamer heeft volgens mij vrij uitgesproken opgeroepen om ook bij de NS te gaan kijken wat daar mogelijk is om die 120 miljoen eventueel te vinden. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook of die gesprekken inmiddels hebben plaatsgevonden en of we het geld daar kunnen halen. Misschien kan de staatssecretaris daarover een tipje van de sluier oplichten.

Staatssecretaris Heijnen:

We hebben continu gesprekken met de NS. Ik denk dat het altijd goed is om hiernaar te kijken. Ook bij de concessieafspraken hebben we al heel kritisch bekeken hoe je de NS zo efficiënt mogelijk kunt laten rijden zonder dat dat de samenleving nog heel veel meer extra geld kost. 120 miljoen is natuurlijk een behoorlijk bedrag. Je ziet ook dat het altijd puzzelen blijft: hoe ga je ervoor zorgen dat je het allemaal haalbaar en betaalbaar houdt? Ik vind het een hele terechte vraag om ook de discussie over die 120 miljoen met de NS te hebben. Aan de andere kant wil ik wel de winstwaarschuwing afgeven dat als er nu niks gebeurt, er straks in 2025 inderdaad een prijsstijging zit aan te komen. De Kamer heeft

dat, ook voor het regionaal openbaar vervoer, eerder opgevangen door wel extra bij te plussen. Je krijgt anders aan de achterkant problemen op andere punten met betrekking tot het regionale openbaar vervoer. Dat willen we ook niet. Het is dus echt een belangrijk punt voor de nieuwe Kamer om daar wat van te gaan vinden.

De heer Heutink (PVV):

Tot slot dan. De staatssecretaris schuift het wel heel makkelijk af. Deze Kamer heeft gewoon aan deze staatssecretaris gevraagd om met de NS te gaan praten over de vraag of en waar je die middelen binnen de NS vandaan kunt halen. Ik hoor daar geen antwoord op van deze staatssecretaris, behalve dat het een leuk idee en een leuke gedachte is. Maar de staatssecretaris heeft volgens mij nog voldoende tijd om volgende week naar de NS te gaan en te vragen wat de mogelijkheden zijn om die 120 miljoen binnen de organisatie te halen, zodat een tariefstijging voorkomen kan worden. Gaat de staatssecretaris dat gesprek voeren?

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Het is ook een opdracht geweest van de Kamer om met de NS het gesprek te voeren over of zij 120 miljoen extra kunnen vinden. Ik zeg er wel eerlijk bij — dat is wat ik net ook al deed richting de heer Heutink — dat wij net concessiegesprekken met de NS hebben gehad. Daar hebben we echt al heel kritisch gekeken naar hoe je voor zo weinig mogelijk geld zo efficiënt mogelijk de treinreiziger kunt bedienen. Als ik nu vlak daarna aankom met de oproep — en dat zal ik doen, want de Kamer heeft mij dat gevraagd — dat we nog een keer willen kijken waar de NS die 120 miljoen euro vandaan kan halen, dan weet ik niet ten koste waarvan dat zal gaan. Het zal altijd ten koste van iets gaan. Ik denk natuurlijk dat het belangrijk is om dat gesprek te voeren, maar je gaat waarschijnlijk geen oplossing vinden die compleet in efficiëncymaatregelen binnen de NS zit, omdat we daar al heel kritisch naar gekeken hebben.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Toch ook op dit punt in aanvulling op de heer Heutink. Het is natuurlijk wel van belang om die informatie tijdig te hebben. Ik zou de staatssecretaris toch graag nog even in herinnering brengen dat de toezegging die zij heeft gedaan ook breder ging. Kijk dus niet alleen naar de NS, maar kijk ook of er voor een deel nog een reizigersbijdrage of misschien toch een rijksbijdrage nodig is. We kunnen niet verwachten dat die middelen ook meteen geregeld kunnen worden; dat moet helder zijn. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij de toezegging om voor het zomerreces die scenario's aan de Kamer te sturen nog steeds gestand kan doen. Dan kunnen wij daar met elkaar naar kijken.

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Die zullen nog naar de Kamer gestuurd worden. Ik geloof dat ik dat inderdaad voor de zomer heb toegezegd, dus de scenario's zullen dan ook voor de zomer bij de Kamer komen. Dan kan de Kamer daar een eigen afweging in maken, ook eventueel nog in aanloop naar de besluitvorming in het najaar.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dan vroeg de heer Grinwis nog of ik het met hem eens ben dat de compensatie voor prijsstijging niet alleen voor de auto, maar ook voor het ov moet gelden. O nee, die vraag hebben we zonet al behandeld.

Mevrouw Kröger vroeg nog of het mogelijk is om ov-concessies te combineren met doelgroepenconcessies. We zijn in Zeeland gestart met de voorbereidingen van een pilot publiek vervoer in 2025. Ik heb daarvoor 6 miljoen euro beschikbaar gesteld. Daarbij combineren we de ov-concessie met doelgroepenvervoer. Ik ben ook in gesprek met andere regio's, om daar ook een start te maken met publiek vervoer. Het combineren van de verschillende modaliteiten raakt ook aan de verantwoordelijkheden van andere departementen. Samen met de collega's gaan we ook verkennen hoe we het publiek gefinancierde vervoer beter kunnen inrichten en wat dat betekent voor wet- en regelgeving. Het doel daarbij is het versterken van de bereikbaarheid van voorzieningen voor de burger. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we ook altijd blijven kijken naar maatwerkoplossingen. Er zijn bijvoorbeeld regio's waarin men zegt heel graag met vrijwilligersbusjes te willen werken, terwijl men in een gebied in Brabant waar ik op bezoek was, zei: we kunnen nu de vrijwilligers al niet vinden; dat werkt bij ons dus niet. We moeten dus steeds blijven zoeken naar maatwerkoplossingen, maar het combineren van ov-concessies met doelgroepenconcessies kan echt heel nuttig zijn. Men geeft namelijk ook zelf aan dat het doelgroepenvervoer vaak in bepaalde blokken van de dag wordt gebruikt en de rest van de dag stilstaat, terwijl het ook heel goed gebruikt zou kunnen worden voor ander vervoer. Dat is dus onderdeel van die pilot in Zeeland.

De heer Van Kent vroeg nog hoe het zit met de uitvoering van de motie-Temmink om een bindende norm op te leggen voor de afstand tussen ov-halte en woning. Wanneer wordt dat een verplichting? Of zaken zoals de afstand tot voorzieningen of de afstand tot ov-haltes genormeerd moeten worden, is een vraag die we in het kader van de Mobiliteitsvisie aan het onderzoeken zijn. Over de stappen die we daarin zetten, heb ik de Kamer in december geïnformeerd. We werken op dit moment in een viertal acties verder aan de vormgeving van de bereikbaarheidsdoelen. Daarover wordt de Kamer de komende tijd in verschillende etappes geïnformeerd. De verwachting is dat de Kamer voor het eerst wordt geïnformeerd bij de eerstvolgende MIRT-brief.

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

De motie is natuurlijk vrij helder. Die zegt: maak die afstandsnormen en leg die vervolgens op aan vervoersbedrijven. Uit het antwoord van de staatssecretaris kan ik niet helemaal opmaken wanneer die afstandsnormen, de afstand tussen woning en een ov-halte, naar de Kamer worden gestuurd en op welke wijze die worden opgelegd aan de vervoersbedrijven.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, dat komt omdat we dat echt nog aan het onderzoeken zijn. Dat gaat niet zomaar, want er wordt een behoorlijk iets gevraagd. We hebben de Kamer in december al geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten. We zijn op dit moment met vier acties bezig om die bereikbaarheidsdoelen vorm te geven. Zodra we weer een stap hebben gezet,

informerer we de Kamer daarover. De eerste keer zal in de MIRT-brief zijn die binnenkort gestuurd wordt.

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

Misschien begrijp ik het niet, maar de motie vraagt niet om vier acties. De motie vraagt om afstandsnormen en het opleggen daarvan. Wanneer liggen die afstandsnormen vast of wanneer krijgen we te horen wat die normen zijn? Op welke wijze worden die vervolgens vastgelegd? Dat is wat de Kamer de staatssecretaris heeft gevraagd.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat wordt onderzocht. Het wordt meegenomen in de mobiliteitsvisie. Zodra er dingen bekend zijn, wordt dit met de Kamer gedeeld. Dat gaat niet van vandaag op morgen zijn. Dat gaat niet lukken. We zijn wel bezig om in de MIRT-brief al de eerste bevindingen naar de Kamer te sturen.

De **voorzitter**:

Afrondend, de heer Van Kent.

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

De staatssecretaris begrijpt dat wij graag zien dat die motie wordt uitgevoerd. Dat er afstandsnormen komen en dat die vervolgens worden opgelegd. Kan de staatssecretaris iets zeggen over wanneer die afstandsnormen vastgelegd worden in plaats van wanneer er een brief komt? Wanneer worden die normen vastgelegd? Worden die normen dan ook daadwerkelijk verplicht gesteld aan de vervoersbedrijven?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan ik op dit moment gewoon nog niet zeggen; dat is nog te vroeg.

De **voorzitter**:

Dat heeft ze nu al drie keer gezegd. Ik denk dat u het daar even mee moet doen, meneer Van Kent.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik snap overigens dat dit een frustrerend antwoord is.

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

Nou ja, vooral voor al die mensen die geen ov-halte in de buurt hebben.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker, maar we zijn volop bezig, ook in onze Mobiliteitsvisie, om daar op een goede manier naar te kijken. We hebben daarin ook gewoon een gedeeld belang.

Meneer Grinwis vroeg nog hoe de regering zich inspant om de fietscultuur onder iedereen te promoten. We bevorderen onze fietscultuur met meerdere campagnes. We hebben allerlei campagnes gedaan die heel positief waren. "Kort ritje? Da's zo gefietst!" was er eentje. We hebben ook de City Deal Fietsen voor iedereen. Daarmee proberen we met name kinderen en minima te stimuleren om een fiets

aan te schaffen, maar ook om überhaupt te leren fietsen. Het is toch nog steeds voor een heleboel mensen niet vanzelfsprekend om te weten hoe je moet fietsen. Onlangs heeft de Kamer ook nog de Uitvoeringsagenda Fiets van het ministerie ontvangen. Daarin staan nog verdere acties. Waar ik zelf heel erg trots op ben, zou ik tegen meneer Grinwis willen zeggen, is dat wij de afgelopen coalitieperiode 800 miljoen vanuit het Rijk hebben geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Het is de eerste keer dat er zo'n enorm bedrag naar fietsinfrastructuur is gegaan vanuit het Rijk.

Dat waren de antwoorden op de vragen die mij gesteld waren, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Is er behoefte aan een tweede termijn? Ja. Dan gaan we daar onmiddellijk mee beginnen. Als eerste is dan het woord aan de heer Bamenga, die natuurlijk weer spreekt namens D66. Gaat uw gang.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor haar antwoorden en voor haar inzet. Ik hoorde als het goed is de staatssecretaris aangeven dat zij in gesprek is gegaan met de mensen die vervoersarmoede ervaren. Dat stel ik ontzettend op prijs. Ook stel ik de toezegging op prijs die de staatssecretaris heeft gedaan over vervolgonderzoek naar innovatieve maatregelen om ervoor te zorgen dat iedereen daadwerkelijk mee kan, het recht op bereikbaarheid daadwerkelijk uitgeoefend kan worden en dat duurzaam vervoer beschikbaar en betaalbaar is voor iedereen. Ik heb het debat natuurlijk aangevraagd omdat het juist voor mijn partij, D66, belangrijk is. Maar eigenlijk moet het voor iedereen belangrijk zijn. Ik ben dan ook heel erg blij dat wij hebben stilgestaan bij en hebben gesproken over vervoersarmoede. Maar laat dat niet de laatste keer zijn; laten we hier vaker met elkaar over spreken om te zorgen dat wij het vraagstuk daadwerkelijk aanpakken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng in de tweede termijn. De volgende spreker is de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb helaas het eerste deel daarvan moeten missen vanwege bekende redenen, maar ik ben goed bijgepraat door aanwezige beleidsmedewerkers. Ik heb daardoor een goed beeld van de beantwoording, die wat mij betreft heel ruim is. Ik ben blij dat de staatssecretaris het probleem zo serieus neemt. Dat is ook terecht, want het is een groot probleem. Ik ben ook blij met het vervolgonderzoek dat al even werd genoemd. Ik denk dat een aantal dingen nog voor de zomer komt, zoals het beeld van die sloopregeling en wellicht ook nog middelen vanuit dat Europese Social Climate Fund. Dat zorgt ervoor dat we werken aan die toegankelijkheid en betaalbaarheid, zodat we de vervoersarmoede kunnen bestrijden.

Het punt dat voor mijn fractie nog is blijven liggen is dat woon-werkverkeer; de staatssecretaris heeft daar ook het een en ander over gezegd. Ons beeld is dat dat toch een groot probleem is voor de mensen zonder cao. De staatssecretaris erkent ook dat nader onderzoek nodig is. Wij denken dat het goed is dat we daar ook een serieuze organisatie, de Stichting van de Arbeid, naar laten kijken. Daarom hebben we de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reiskosten die werknemers met lagere inkomens maken voor woon-werkverkeer vaak onvoldoende worden vergoed door werkgevers;

constaterende dat het in België voor werkgevers verplicht is te voorzien in een woon-werkverkeervergoeding;

overwegende dat met stijgende kosten voor vervoer meer werknemers met een kleine beurs vervoersarmoede ervaren;

verzoekt de regering de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer en daarbij een wettelijke verplichting te bezien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 455 (31305).

Hartelijk dank voor uw inbreng. Dan is nu het woord aan de heer Heutink namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Het is een ontzettend belangrijk debat. Het is ook een belangrijk onderwerp. Het raakt echt heel erg veel huishoudens, volgens TNO potentieel 260.000 huishoudens. Ik denk dus dat het goed is dat we het hier vandaag over hebben gehad. Ook dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Die was vrij ruim, zelfs voor haar doen. Het is misschien de laatste keer in deze zaal voor deze staatssecretaris, dus we wensen haar in ieder geval vanuit onze fractie alle goeds. Misschien zien we haar weer, maar dat hebben we in ieder geval vast gezegd. We hebben geen moties.

Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Mevrouw Kröger gaat nu spreken namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter. Ik heb één motie en nog twee vervolgvragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goed openbaar vervoer van groot belang is om vervoersarmoede tegen te gaan;

overwegende dat ov-bedrijven kampen met personeelstekorten en er zorgen zijn over ontoereikende budgetten;

verzoekt de regering om te inventariseren in welke concessies komend jaar afschalingen in de dienstregeling en/of forse tariefstijgingen zijn voorzien en te bezien hoe deze afschalingen voorkomen kunnen worden, en de Kamer hierover voor de behandeling van de lenW-begroting voor het jaar 2025 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 456 (31305).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Dan heb ik nog een vraag over het vervolgonderzoek. Kan de staatssecretaris garanderen dat daarin ook de bus als modaliteit zit, en niet louter de afstand tot een station?

En ten slotte wil ik vragen of de staatssecretaris nog eens kan reflecteren op dat voorbeeld in Limburg, waarbij het dus voor 4 miljoen extra mogelijk is geweest om voor een hele grote groep mensen, 80.000 mensen, in de daluren gratis vervoer te regelen, en hoe dat zich verhoudt tot de 1,2 miljard voor de accijnsverlaging, die voor 98% terecht is gekomen bij mensen die die niet nodig hadden. Dat gaat om een bedrag van 4 miljoen. We hebben twaalf provincies. Daar kan een hele hoop van gedaan worden. Dus graag een reflectie van de staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. De heer Van Kent, van de Socialistische Partij, gaat zijn tweede termijn houden.

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

Dank, voorzitter. Het goeie nieuws is dat er waarschijnlijk in het regeerakkoord staat dat er geen rekeningrijden komt. Het slechte nieuws is dat in de financiële bijlage waarschijnlijk staat dat er geen geld voor de NS beschikbaar is om die tariefsverhoging niet door te laten gaan. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat treinkaartjes per 2025 duurder worden door gestegen kosten bij NS;

overwegende dat het openbaar vervoer bijdraagt aan het halen van klimaatdoelen en de bestrijding van files;

van mening dat het Nederlandse treinvervoer nu al veel te duur is;

van mening dat het gebruik van openbaar vervoer moet worden gestimuleerd;

verzoekt de regering de prijs van treinkaartjes te bevriezen en hiervoor middelen te reserveren uit het Klimaatfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 457 (31305).

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

Voorzitter. Het antwoord van de staatssecretaris op de aangenomen motie over de afstandsnormen stelt ons echt teleur. De Kamer heeft een duidelijke uitspraak gedaan en vervolgens verzandt dat in een soort moeras van ambtelijke stukken die ergens in de verre toekomst zullen verschijnen en door een andere staatssecretaris wellicht terzijde worden verschoven of die zullen doorverwijzen naar volgende brieven. Daarom nogmaals de oproep aan de staatssecretaris om die motie ook echt uit te voeren. Verder wensen wij de staatssecretaris natuurlijk alle goeds in de bijzondere tijd die zij tegemoet gaat.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Tot slot in deze tweede termijn is het woord aan de heer El Abassi namens de fractie DENK.

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

Voorzitter, dank. Mensen zijn niet per se tegen betaald parkeren, maar wel tegen lukraak betaald parkeren zonder reden, zeker als het zomaar lukraak in een hele gemeente gebeurt. Daarom mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in verschillende Nederlandse gemeenten betaald parkeren wordt ingevoerd in de gehele stad;

overwegende dat betaald parkeren bedoeld is om de parkeerdruk te reguleren en dat het invoeren van het fenomeen "overal betaald parkeren" vervoersarmoede versterkt;

overwegende dat betaald parkeren daarmee ook ingevoerd wordt voor gebieden waar geen parkeerdruk gereguleerd dient te worden;

verzoekt de regering om te voorkomen dat gemeenten overal binnen de stadsgrenzen betaald parkeren invoeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 458 (31305).

De heer El Abassi (DENK):

Mijn tweede motie gaat over de milieuzones, de zones waar de auto gepest wordt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat milieuzones ervoor zorgen dat eigenaren van bepaalde personenauto's weg worden gepest;

constaterende dat dit leidt tot het onbereikbaar worden van bepaalde gebieden in steden;

overwegende dat er kwetsbare risicogroepen zijn, zoals ouderen en mensen met een laag inkomen die al vaker te maken hebben met vervoersarmoede;

verzoekt de regering om de milieuzones af te schaffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 459 (31305).

De heer El Abassi (DENK):

Dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mobiliteit een basisrecht is en vervoersarmoede dit verhindert;

constaterende dat er tussen de 113.000 en 270.000 huishoudens zijn met een brandstofauto die een (zeer) laag inkomen hebben;

overwegende dat er geen duidelijke cijfers zijn over de groep die helemaal geen auto kan aanschaffen vanwege de kosten;

verzoekt de regering om de groep huishoudens in kaart te brengen die geen brandstofauto hebben vanwege de onbetaalbaarheid, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 460 (31305).

De heer El Abassi (DENK):

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. We gaan tien minuten schorsen en dan krijgen wij een appreciatie van de zes ingediende moties en ook nog een antwoord op een enkele vraag.

De vergadering wordt van 20.52 uur tot 21.02 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het vervolg van het debat over vervoersarmoede. We zijn toe aan de tweede termijn van de zijde van de regering. Ik geef de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het woord. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst zou ik de Kamerleden willen danken voor de aardige woorden die ze hebben uitgesproken. Het zal inderdaad mijn laatste plenaire debat zijn. Ik wil de Kamer vanaf deze plek heel hartelijk danken voor de constructieve samenwerking die ik heb mogen ervaren. Die heb ik echt enorm gewaardeerd. Ik denk dat we het allemaal met de goede intenties hebben gedaan. We hebben met elkaar gezorgd dat we stappen hebben kunnen zetten voor mensen die het nodig hebben dat we wat extra aandacht voor hen hebben. Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

Staatssecretaris Heijnen:

Dan heb ik nog een aantal vragen. Allereerst de vraag van mevrouw Kröger over de 4 miljoen. Dat kan natuurlijk ook elders. Ik vind het wel belangrijk dat provincies zelf keuzes maken. Er zijn best veel provincies die ervoor kiezen om het niet goedkoper te maken, maar om de dienstverlening op peil te houden of om de dienstverlening zelfs te verbeteren door nog meer lijnen ter beschikking te stellen. Dat zijn

afwegingen die per gebied gemaakt moeten worden. Er moet gekeken worden waar de meeste behoefte aan is en waarmee de reiziger het beste mee bediend wordt. In het NOVB hebben we de afspraak gemaakt dat ze voor een periode van drie jaar aangeven waaraan ze de middelen besteden en welk effect ze daarmee beogen te bereiken. In 2025 kunnen ze voor het eerst aangeven of de effecten behaald zijn. Ik zal de Kamer daarover informeren in de monitoringsrapportage.

Mevrouw Kröger vroeg nog of ik kan toezeggen dat bij vervolgonderzoek ook de afstand tot de bus wordt meegenomen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we alle vervoersmodaliteiten meenemen, dus zeker ook de bus.

Dan ga ik naar de moties. De motie op stuk nr. 455 van de heer Van Dijk over de adviesuitvraag reiskostenvergoeding kan ik oordeel Kamer geven. Het is een verkenning over een arbeidsvoorwaardelijke regeling en die ligt bij het ministerie van SZW. Ik heb begrepen dat het overgrote gedeelte van de werkgevers al een onkostenvergoeding biedt. De motie krijgt oordeel Kamer.

Dan de motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 456 over afschalingen in het ov. Ook die kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 457 is van de heer Van Kent. Die moet ik helaas ontraden, omdat de Kamer het met de motie-Bikker mogelijk heeft gemaakt dat de tarieven in het ov in 2024 niet meestijgen met de inflatie. Het is aan een volgend kabinet om te bepalen hoe het omgaat met de betaalbaarheid van het ov vanaf 2025. Het Klimaatfonds wordt, zoals de Kamer ongetwijfeld weet, beheerd door collega Jetten van EZK. Ik ga daar niet over. Daarbij is het Klimaatfonds bedoeld voor maatregelen die CO₂ besparen. Het verlagen van de ov-tarieven past daar niet in, want onderzoek van het KiM heeft aangetoond dat goedkoop ov mensen niet per se verleidt om de auto te laten staan. Het is de afgelopen jaren best een probleem geweest binnen mijn portefeuille als het aankomt op het Klimaatfonds. Wij hadden veel goede maatregelen vanuit de mobiliteit, maar je ziet dat er andere maatregelen zijn waarmee je vaak meer CO₂ kunt besparen, die dus een grotere impact hebben. Daarom is het begrijpelijk dat een afweging wordt gemaakt om in maatregelen te investeren waarmee je de klimaatdoelen beter kunt bereiken.

De heer El Abassi heeft de motie op stuk nr. 458 ingediend. Die motie wil ik ontraden. Zoals ik al aangaf, is dat de verantwoordelijkheid van gemeenten. Zij kunnen een afgewogen beleid voeren met de kennis van de lokale situatie.

De heer El Abassi (DENK):

Ik kaart het hier niet zomaar aan. Ik zou de staatssecretaris willen vragen of zij vindt dat je met het invoeren van betaald parkeren in een hele gemeente de parkeerdruk reguleert, de verkeersdruk vermindert of verbeteringen voor bereikbaarheid aanbrengt.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit is echt regionaal, gemeentelijk beleid. Zo hebben we dat hier geregeld. Ik snap heel goed dat meneer El Abassi het niet eens is met het besluit dat in bepaalde gemeenten is genomen, maar ik denk toch dat er in brede zin een

heleboel gemeenten zijn die goed kijken naar de lokale situatie en die beter kunnen inschatten dan wij hier in algemene zin vanuit het Haagse kunnen doen. We hebben het net er in feite ook over gehad. We hebben daar een andere mening over. Maar dit is wel de mening van het kabinet.

De voorzitter:

Het is echt een feit dat dit een bevoegdheid is van gemeentes en niet van de Tweede Kamer. U kunt het nog een keer vragen, maar u gaat de staatssecretaris niet overtuigen. Afrondend graag, meneer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Inderdaad, ik ga gelukkig over mijn eigen woorden. Ik snap dat de voorzitter in dit geval ook een mening hierover heeft.

De voorzitter:

Nee, dit is geen mening. Het is gewoon hoe we het in Nederland hebben georganiseerd op dit moment.

De heer El Abassi (DENK):

Daar wil ik dan toch op voortborduren. Daarom kaart ik het hier aan: houd die gemeentes in de gaten. Als het in een hele gemeente gebeurt, mag er echt wel een lampje gaan branden bij ons. Dan moeten we daar wat mee. Vandaar dat ik toch een oproep heb gedaan via onze motie. Ik hoop dat die breed gesteund wordt.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 459 is ook van de heer El Abassi. Deze gaat over de milieuzones. Ik wil de motie ontraden. Ook hiervoor geldt dat gemeenten gaan over het wel of niet invoeren van een milieuzone. Het Rijk heeft wel een harmoniserende rol als het aankomt op het beleid rondom milieuzones. Ik laat op dit moment een onafhankelijke toets uitvoeren om transparant te beoordelen of we klaar zijn voor een verantwoorde invoering daarvan. Die stuur ik voor de zomer aan de Kamer.

De heer El Abassi had nog een motie op stuk nr. 460. Dat is de laatste en die kan ik oordeel Kamer geven. Dat vind ik wel fijn.

De voorzitter:

De heer Heutink wil er toch een vraag over stellen, maar de motie heeft al oordeel Kamer.

De heer Heutink (PVV):

Het is een beetje gek bij de motie van een ander, maar is deze motie volgens de staatssecretaris in lijn met de toezegging om vervolgonderzoek te gaan doen, dat is gebaseerd op het TNO-onderzoek? Gaat dat in dezelfde richting?

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, we kunnen gewoon aan het KiM vragen om dat mee te nemen in het onderzoek. Dat wordt meegenomen in het onderzoek van het KiM.

De voorzitter:

Helder, dank. Dank ook aan de staatssecretaris.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We gaan volgende week dinsdag, de 21ste, stemmen over de ingediende moties. Dank ook aan de leden.

Ik wil de staatssecretaris ook in haar persoonlijk leven veel succes, een voorspoedige zwangerschap en alvast alle geluk voor de toekomst wensen. Ik dank de leden en sluit de vergadering.