

7

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2022

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022 (35925-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 (35925-A).

(Zie vergadering van 3 november 2021.)

De voorzitter:

We gaan beginnen aan het volgende debat, dus zet uw gesprekken gezellig voort in het ledenrestaurant. Neem er een gevuld koekje bij!

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is deel twee van de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat. Fijn dat u hier allen gewoon weer bent verschenen. Een hartelijk woord van welkom, ook aan de minister en de staatssecretaris, die vandaag het zware werk gaan doen.

Ik begrijp dat de beide bewindspersonen mooie blokjes hebben. Ik verneem graag van ze welke dat zijn. Het meest natuurlijke is dan om de interrupties even na het blokje te doen. Ik stel voor om twee vragen per ... Nee, wat zeg ik? Oeps! Ik stel zes vragen per fractie voor. Dan gaan we er kort en puntig doorheen. Ik maak weleens een enkele bewindspersoon mee die de begrotingsbehandeling ook meteen aangrijpt om nog even hele mooie verhalen te vertellen over het ministerie, over plannetjes en convenanten, of die nog even iets wil showcasen. Maar ik ken in ieder geval mevrouw Visser goed genoeg om te weten dat zij dat allemaal overslaat, zodat we kort en puntig naar de begroting kunnen kijken. Dat gaat zij bij dezen demonstreren.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister Visser:

Dank u, voorzitter. Ik voel geen enkele druk om het kort en krachtig te houden, maar dat gaat uiteraard ook afhankelijk

zijn van de vragen van de Kamer. Ik wil allereerst de Kamer bedanken voor de bijdragen die gisteren geleverd zijn.

Zoals u al zei, zal ik een aantal onderwerpen behandelen. De staatssecretaris doet dat na mij. Ik zal na een algemene inleiding in ieder geval ingaan op de vragen die gesteld zijn rondom file-aanpak en rondom beheer en onderhoud: als er hinder is, hoe gaan we daar dan mee om? Dan de vragen die gesteld zijn rondom spreiden en mijden. Thuiswerken is het volgende blok. Over de verkeersveiligheid zijn ook een aantal vragen gesteld. Daarna behandel ik in één blok de vragen over zowel luchtvaart als maritiem. Worden deze blokjes door u goedgekeurd, voorzitter? Ja. Zo weten de Kamerleden ook waar ze aan toe zijn en kunnen ze hun vragen daarop ordenen.

Laat ik beginnen. Het was interessant om hier gisteren te zitten en naar alle bijdrages te luisteren. Ik vond het mooi om te horen hoe de heer Madlener aangaf wat er allemaal niet goed was, terwijl mevrouw Verweij — ze is er vanwege ziekte helaas niet, begreep ik — heel mooi beeldend voorbeelden uit de historie gaf van hoe goed Nederland het op orde had qua bescherming en vervoer. We hebben dus alle kleurschakeringen voorbij zien komen in het debat. Dat is volgens mij goed, want uiteindelijk geeft dat ook aan waar lenW, Infrastructuur en Waterstaat, voor staat. De heer De Groot sprak over "het ministerie van oplossingen". Ik herken dat wel, want als wij ons werk goed doen, dan merk je daar uiteindelijk eigenlijk heel weinig van. Uiteindelijk zijn wij, de staatssecretaris, ikzelf en het ministerie, er om ervoor te zorgen dat u en uw kinderen gewoon op een veilige manier naar school kunnen gaan, of dat nou met de fiets of het openbaar vervoer is. Wij zijn er om te zorgen dat uw buurvrouw of buurman, of uw ouders, gewoon naar het werk kunnen gaan met de auto. Wij zijn er om te zorgen dat u het vliegtuig kunt pakken voor een welverdiende vakantie als u dat graag wil, nadat u een jaar lang heel hard hebt gewerkt. Wij zijn er om te zorgen dat u familie kunt bezoeken. Wij zijn er ook als u zich zorgen maakt over uw omgeving in de zin van uitstoot of milieu.

Dat zijn allerlei zaken die dicht bij de mensen staan en die er juist toe doen. Die zaken moeten gewoon op orde zijn. Ik vond in die zin de typering van de heer De Groot dat Infrastructuur en Waterstaat daar ook voor staat wel heel mooi. We hebben dat laten zien, ook ten tijde van de coronacrisis. De winkels werden toen namelijk gewoon door de vrachtwagenchauffeurs bevoorrad, medische middelen werden gewoon aangeleverd en buschauffeurs reden nog gewoon in hun bussen, net als de machinisten en de treinconducteurs.

Er werd eigenlijk voor gezorgd dat u gewoon ook 's avonds in ieder geval uw boodschappen kon doen. Er werd ook voor gezorgd dat als u de weg op moest, de trein nog in moest of nog met het openbaar vervoer moest reizen, dat dan ook kon. Ik heb een aantal Kamerleden daar waardering voor horen uitspreken. Ik denk dat het meer dan verdiend is voor al die mensen die dat het afgelopen jaar hebben gedaan. Ik denk dat de staatssecretaris daar in zijn bijdrage ook op in zal gaan.

De heer Madlener (PVV):

Ik vind het een mooie inleiding. Het idee van "het ministerie van oplossingen" spreekt me ook erg aan. We hebben gisteren natuurlijk wel gehoord dat al die mensen die op dit

moment in de file staan en die oplossingen verwachten, moeten kiezen tussen de oplossing van GroenLinks, namelijk het afbreken van wegen, want die vinden ze allemaal maar te veel, of de oplossing van de PVV. Mijn partij zegt dat we aan betere wegen en verbredingen moeten blijven werken en extra wegen moeten aanleggen, want daar is behoefte aan.

We kunnen natuurlijk beginnen met mooie woorden als "het ministerie van oplossingen". We zien alleen wel dat de meningen in deze zaal uiteenlopen van het pesten van de automobilist en deze op kosten jagen tot aan het faciliteren van de automobilist. Dat is natuurlijk waar we het hier over hebben. Ik ben dus blij met de mooie woorden, maar er zit natuurlijk toch enorm veel politieke spanning op dit dossier. In de formatie zal straks blijken wat er komt vanuit de VVD en de paar andere partijen die het nog goed met de automobilist voor hebben. Het zijn dus mooie woorden, maar we hebben gehoord dat de meningen daarover in de zaal heel erg verdeeld zijn.

Minister Visser:

Dat klopt. Ik denk dat deze zaal er ook voor bedoeld is om al die verschillende ideeën en oplossingen met elkaar te delen en om te kijken of daar een gemene deler uit te destilleren is. Dat is in ieder geval de opdracht voor de staatssecretaris en mij. Ik ben het helemaal met u eens dat het nog niet opgelost is. Maar als je het heb over de vraag waar dit "doendepartement" voor staat, dan wil ik daarover het volgende zeggen.

Dit doendepartement staat voor het oplossen van problemen. Ik heb tot voor kort op een ander doendepartement een bijdrage mogen leveren. Dat was Defensie. Dat departement ging ook ter land, ter zee en in de lucht, maar dan op een andere manier. Je merkt dat dit departementen zijn die er juist in het dagelijks leven van mensen heel veel toe doen, maar eigenlijk niet zo zichtbaar zijn. En inderdaad: als er problemen zijn dan zijn wij er om die op te lossen.

Dat is bijvoorbeeld het geval bij de wateroverlast in Limburg die we afgelopen zomer hadden. Ik heb deze week ook een propositie van de provincie Limburg en de gemeenten in Limburg in ontvangst mogen nemen. Dat komt heel dichtbij. Mensen zitten daar echt met de handen in het haar als het gaat om een oplossing, ook met de verzekeraar.

Het departement gaat over de files en de automobilist, maar ook over het openbaar vervoer. Je ziet dat mensen graag weer met het openbaar vervoer willen reizen, maar zich ook zorgen maken om covid. Voor al deze mensen doen wij het. Ik heb afgelopen week de fietsverlichting van kinderen op een schoolplein mogen inspecteren. Hoe zorgen we ervoor dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen, ook juist nu met de wintertijd?

Het zijn allemaal hele kleine dingen die ertoe doen. De heer Geurts heeft er ook al een aantal in zijn bijdrage benoemd op het gebied van verkeersveiligheid. Dat doet ertoe. Dat komt heel dicht bij de mensen. Ik ben er daarom juist blij mee dat de heer Madlener zegt dat we juist in deze zaal ideeën moeten uitwisselen en moeten kijken of we tot een gezamenlijke oplossing kunnen komen. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Ik ben er in ieder geval trots op hoe wij daar de afgelopen periode voor hebben gezorgd, ook tijdens de coronacrisis. Nederland staat op het gebied van infrastructuur al jarenlang in de top 5 wereldwijd, of het nu gaat om infrastructuur ter land, ter zee of in de lucht. Ik zag net een gedeelte van het debat over de begroting van Economische Zaken. Waarom willen investeerders in Nederland investeren? Het gaat hun om goed opgeleide mensen, het gaat hun erom dat Nederland een rechtsstaat is en het gaat hun erom dat er een goede infrastructuur aanwezig is. Gelukkig zorgen we daar al jaren voor, en daar zijn we ook trots op.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik ben het eens met het pleidooi dat het ministerie het "ministerie van oplossingen" moet zijn. Ik ben benieuwd of deze minister het er ook mee eens is dat het eigenlijk ook een ministerie zou moeten zijn dat die problemen moet voorkomen, in plaats van die alleen maar op te lossen.

Minister Visser:

Bij oplossen hoort ook voorkomen.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik ben benieuwd of de minister hier wat uitgebreider op in kan gaan. Dat was een deel van mijn pleidooi, maar ik zie er bij dit ministerie toch nog vrij weinig van terug. Ik hoor in de mooie woorden over oplossingen goede dingen — zeker weten — maar ik zou nog wel graag een mooie bijdrage willen horen over precies dat punt van het voorkomen van problemen.

Minister Visser:

Ik was eigenlijk net begonnen met mijn inleiding en zal er gedurende het debat nog over spreken. Als er aan het einde van het debat nog steeds specifieke vragen zijn, kan ik die dan alsnog beantwoorden.

Ik wil allereerst zeggen dat ik trots ben op onze infrastructuur en op alle inspanningen om een gezonde leefomgeving te hebben en die ook verder te ontwikkelen. Ik weet dat de staatssecretaris dat ook is. Er is een aantal vraagstukken voorbijgekomen. De heer Madlener had het net over de automobilist versus het openbaar vervoer. Hij noemde in het kader van het openbaar vervoer mevrouw Bouchallikh. Ik wil die tegenstelling eigenlijk niet, want we hebben al die modaliteiten nodig om mensen gewoon op een goede manier van A naar B te kunnen krijgen. Het is dus en-en-en, het is niet of-of-of. We kunnen niet zeggen: we kiezen maar één modaliteit, en daar gaan we in investeren. Nee, we hebben ze allemaal nodig om ervoor te zorgen dat mensen gewoon hun leven kunnen leiden, zodat ze na hun werk tijdig bij de kinderopvang kunnen zijn om hun kinderen op te halen, zodat ze tijdig naar hun werk kunnen, zodat ze tijdig in de collegezaal kunnen zijn om college te kunnen volgen. Uiteindelijk gaat het dus om dit allemaal. Ik roep de Kamer ertoe op om in het debat over mobiliteit de integraliteit te bewaken. Dan heb ik het niet alleen over personenvervoer, maar ook over goederenvervoer. Je moet kijken naar het hele mobiliteitssysteem in Nederland. Ik zie nu toevallig de heer Stoffer binnenkomen. Dat heet timing. Wat mij gisteren opviel, was dat de heer Stoffer aan het einde van het debat het woord "binnenvaart" noemde.

Binnen het mobiliteitssysteem speelt de binnenvaart een hele belangrijke rol voor het goederenvervoer. Als je minder files op de weg wilt, helpt het als je een flink aantal vrachtwagens van de weg kunt halen door te investeren in de binnenvaart en ervoor te zorgen dat zij dat op een goede manier kunnen doen. De binnenvaart heeft daar een steuntje in de rug voor nodig. Ik zal straks specifiek ingaan op een aantal vragen die hierover door de heer Stoffer zijn gesteld. Ook de heer De Groot vroeg naar wat met een mooi Nederlands woord "modal shift" heet. Dat toont aan dat je niet alleen moet kijken naar het personenvervoer, maar ook naar het goederenvervoer.

Je moet ook kijken naar het mobiliteitssysteem an sich. Er zit gewoon al een groot verschil tussen Noord-Oost Groningen en de stad Groningen, bijvoorbeeld, als je het hebt over mobiliteitssystemen. We zien dat ov gewoon sterk is in de steden, omdat er veel mensen wonen en omdat je dan ook veel mensen kunt vervoeren. 14% van het aantal kilometers in de steden wordt dan ook met de trein en ander ov afgelegd. Als we kijken naar de rest van het land, buiten de steden, zien we juist een heel ander beeld. Dan zie je bijvoorbeeld dat 71% van het totale aantal kilometers met de auto wordt afgelegd. Je hebt niet overal grote stations. Je hebt niet voldoende mensen om dat daar op een goede manier te kunnen aanleggen.

Dus we hebben alles nodig. Neem de fiets, bijvoorbeeld. Bijna net zo veel verplaatsingen als met de auto, maar we leggen 9% van alle afstanden ermee af. Dat is ook weer logisch. Je moet dus in al die modaliteiten investeren. Dat kunnen we niet alleen. Daar hebben we ook de gemeenten en de provincies voor nodig, juist om ervoor te zorgen dat de doorstroming wordt geregeld. Dat moeten we doen op een manier die robuust en klimaatbestendig is, maar die ook de opgaven bij elkaar legt. De heer De Groot van D66 vroeg daar gisteren naar. Neem de woningbouwopgave: waar bouwen we in Nederland? Zorg ervoor dat je dat op een goede manier weet te ontsluiten. Dat is ook wat we doen. Onze voorgangers hebben dat de afgelopen jaren ook laten zien. We zijn ooit begonnen, in 1965, met een fonds voor de verschillende modaliteiten. Inmiddels hebben we de afgelopen jaren het Mobiliteitsfonds weten te creëren, waarbij we eigenlijk niet meer aan de voorkant de keuze maken wat naar de weg, wat naar het spoor en wat naar de vaarwegen gaat. We kijken gebiedsgericht naar waar er problemen zijn. Daar hoort bijvoorbeeld ook die woningbouwopgave bij. Aan de hand daarvan beoordelen we wat de beste oplossing voor de mensen is om te kunnen kiezen.

Wat mij betreft hoort daar juist ook diversiteit en maatwerk bij. Keuzevrijheid is cruciaal als het gaat om mobiliteit. In het wetgevingsoverleg over de begroting heb ik over het afwegingskader rond de investeringen in het Mobiliteitsfonds gezegd dat dit een van de discussies wordt met de Kamer: hoe gaan wij die afweging maken als het gaat om investeringen in nieuwe infrastructuur? Dan heb ik het in brede zin over personen- en goederenvervoer, over het ov, over het spoor en over de weg.

Daar hoort keuzevrijheid bij en daar hoort verschil tussen stedelijk en niet-stedelijk gebied bij. Je wilt iedereen bedienen, omdat we het mensen uiteindelijk zo gemakkelijk mogelijk willen maken en we die oplossingen willen bieden.

Er waren ook een aantal vragen gesteld over de toekomst. Dan kom ik bij het blokje over hoe we met mobiliteit omgaan richting de toekomst. Hoe gaat u nu die oplossingen bieden, vroeg mevrouw Van Esch. Ik zie op het gebied van mobiliteit drie thema's voor mij die opgepakt moeten worden. Die worden ook opgepakt, maar daar moeten we de komende periode mee verder. Het belangrijkste thema is de instandhouding. Daarover hebben de staatssecretaris en ik een brief gestuurd. We moeten ervoor zorgen dat beheer en onderhoud op orde zijn, voor het spoor, voor de weg en voor de vaarwegen. Daar hoort ook bij dat je weet dat wij vanaf 2026 een hele grote boeg golf gaan krijgen rondom vervanging en renovatie. In Nederland hebben we bijna 3.000 viaducten, ongeveer 800 bruggen en bijna 30 tunnels. Deze zijn allemaal gebouwd in de jaren vijftig en zestig. Sommige zijn zelfs nog wat ouder; dat laat zien hoe goed onze ingenieurs toen waren. Die viaducten, bruggen en tunnels moeten nu echter worden gerenoveerd of vervangen. Wij zien dus dat dit in de komende periode richting 2026 echt op gaat stapelen. Het is een enorm grote opgave.

U hebt in onze brief ook kunnen lezen dat wij daar nu onvoldoende financiële middelen voor hebben vanuit het Mobiliteitsfonds. Mevrouw Hagen noemde heel specifiek het lenen vanuit de toekomst. Daar moet een oplossing voor worden gevonden. We hebben u de dilemma's geschetst. Je kunt zeggen "er gaat geen extra geld naartoe", maar dan moet u ook accepteren dat de kwaliteit minder wordt. Dat betekent dus gewoon meer storingen op het spoor, op de weg en op de vaarwegen. U kunt ook zeggen: wij gaan wel dat extra geld beschikbaar stellen. Dat betekent echter dat er geen nieuwe investeringen kunnen worden gedaan op de vaarwegen, de weg en het spoor, terwijl we in de Integrale Mobiliteitsanalyse zien dat het aantal vervoersbewegingen op alle mobiliteiten zal toenemen richting de toekomst. We gaan meer woningen bouwen en er wonen meer mensen in Nederland. Hierdoor zijn er ook meer bewegingen. Daar zullen we een oplossing voor moeten vinden. Als u zegt dat u daar niet toe bereid bent, dan zult u de cijfers de u nu ziet en de zorgen die er zijn rondom het feit dat sommige dingen niet zijn opgelost, zien toenemen.

Wij hebben geprobeerd dat dilemma te schetsen. We hebben dit ook gedaan om aan te geven dat het niet vanzelfsprekend is dat de problemen worden opgelost met een nieuwe jaarschijf erbij vanuit het Mobiliteitsfonds. Mevrouw Hagen gaf het ook al aan. Dan leen je uit de toekomst. Dit moet je echter structureel oplossen.

Voorzitter. De instandhouding is cruciaal. Wij zijn trots op de infrastructuur, maar die willen wij ook graag zo houden richting de toekomst. Ook staat ons een heel grote boeg golf te wachten als het gaat om vervanging of renovatie. Ik zal straks terugkomen op het verhaal van de heer De Groot rondom wat dit betekent voor je hinderaanpak.

Het tweede aspect dat erbij hoort, is: benutten. Ik heb daar verschillende bijdrages over gehoord van een aantal van u. De heer De Hoop had het bijvoorbeeld over thuiswerken. Hoe doe je dat en hoe pak je dat aan? Ik zal daar later specifiek op ingaan, maar thuiswerken is er bijvoorbeeld eentje van. Zorg dat je de spits mijdt, of het nu in de trein is of op de weg. Dit kan bijdragen aan het vinden van een deel van de oplossing voor de problemen die er zijn. Het gaat niet alleen over bijvoorbeeld thuiswerken, spreiden en mijden, maar een belangrijk onderdeel is ook smart mobility; om

het met een mooi Nederlands woord te zeggen. Smart mobility zorgt ervoor dat je optimaal gegevens met elkaar deelt. Het gaat er bijvoorbeeld om dat wij data gaan delen met onze medeoverheden, bijvoorbeeld over wegenbeheer en spoor. Wij zorgen ervoor dat die data in één systeem komen en dat deze openbaar worden gemaakt. Partijen die applicaties maken, kunnen daar gebruik van maken. Hierdoor wordt je op de weg en op het spoor tijdig gewaarschuwd als er werkzaamheden zijn of als er files ontstaan. Er valt nog een wereld te winnen als het gaat om smart mobility en om hoe we slimmer de weg en het spoor kunnen gebruiken. Dit kan bijvoorbeeld ook als het gaat om vervangen, renovatie, beheer en onderhoud. Er zijn inmiddels door de markt heel veel systemen ontwikkeld als het gaat om tijdige waarschuwingen. Deze zorgen ervoor dat je tijdig ingrijpt. Dat hoort ook bij beter benutten.

Bij beter benutten hoort ook dat je je systeem klimaatrobuust maakt. Hoe zorg je ervoor dat dat de tunnels en bruggen, zowel op het spoor als op de weg, klimaatrobuust zijn, zodat er geen storing ontstaat bij natte tijden — zoals we afgelopen zomer hebben gehad — of bij droogte? Dat hoort allemaal bij de vraag: hoe benutten wij onze infrastructuur beter?

Uiteraard hoort daar ook nieuwe aanleg bij. Dat zullen wij immers ook richting de toekomst nodig hebben, zowel als het gaat om het spoor als om de weg. Dat zijn dus de drie opgaven die voorliggen. Ook als het gaat om de toekomst horen wij koppelingen te maken met nieuwe opgaven.

Er moet een koppeling worden gemaakt met de woningbouwopgave die voorligt. De heer De Groot en D66 vroegen er ook naar. Uiteraard moet er ook een koppeling worden gemaakt met andere opgaven. We willen bijvoorbeeld graag groene gebieden houden, omdat we daar graag in willen vertoeven. Dat hebben we ook gezien in de covidtijd. Hoe zorg je ervoor dat we daar mobiliteit een integraal onderdeel van maken? Daar zijn ook vragen over gesteld. Daar zal ik zo wat specifiekere op ingaan.

Dan de vraag van zowel de heer Boulakjar als de heer De Groot: hoe doe je dat nu eigenlijk? We zien dat gemeenten allemaal woningbouwplannen hebben. Die gaan investeren, want die willen die woningbouwplannen realiseren. Dat brengt meteen ook een mobiliteitsopgave met zich mee. Hoe wordt dat vanuit het kabinet opgepakt? De heer Boulakjar gaf direct aan dat wij dit niet alleen met ons tweeën doen; wij doen dit wij uiteraard ook met onze collega's.

Belangrijk is de Nationale Omgevingsvisie, die wij hebben vastgesteld, waarin wij op hoofdlijnen hebben aangegeven welke belangen meewegen bij de ruimtelijke inrichting van Nederland en hoe wij die vorm willen geven. Daar zijn veertien gebieden uitgekomen in het kader van de verstedelijkingsopgave. Wij zullen dat bespreken.

Wij hebben u in een brief laten weten dat de reguliere MIRT-overleggen niet zullen doorgaan dit najaar, maar wij hebben juist om deze reden wel de afspraken laten staan, omdat we het over twee dingen willen hebben. Het eerste is de verstedelijkingsopgave. Wat moet er gerealiseerd worden en wat betekent dit voor de mobiliteit? Het tweede is de financiële ruimte die wij hebben voor de instandhoudingsopgave, waarover wij u brieven hebben gestuurd, en daaraan gekoppeld: wat betekent dat dan voor de gezamenlijke

hinderaanpak? Als we weten dat we mogelijk meer storingen gaan krijgen omdat er onvoldoende budget is, hoe gaan we er dan met elkaar voor zorgen dat de gebruiker hier zo min mogelijk overlast van ondervindt?

We hebben dus heel bewust ook die afspraken laten doorgaan. Het is geen regulier Bestuurlijk Overleg MIRT meer, maar wij vinden het belangrijk om het gesprek wel te laten doorgaan, omdat wij die opgave zien. In dat gesprek kunnen wij dan kijken hoe wij de afstemming beter kunnen doen. Hoe kunnen wij de bereikbaarheidsopgave en de woningbouwopgave met elkaar verbinden? Daar komen gebiedsagenda's uit en die zijn vervolgens aanleiding voor de MIRT-verkenningen, om te kijken wat er nodig is in die gebieden om dat voor elkaar te krijgen.

Tot zover in algemene zin de mobiliteitsinleiding.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb nog een verdiepende vraag aan de minister over hoe dat gaat met die woningbouwopgave en die mobiliteitsopgave. De minister geeft aan dat het nu over veertien gebieden gaat. Maar mijn vraag gisteren ging heel specifiek over de gebieden die daar niet onder vallen. Het gaat met name om regionale woningbouwprojecten die in clustering best veel druk kunnen gaan geven, bijvoorbeeld op autosnelwegen en het spoor. Mijn vraag was heel specifiek hoe de minister daarmee omgaat.

Minister Visser:

Zoals u weet, zijn de provincies verantwoordelijk voor de woningbouwopgaven die de gemeenten hebben. Daar zit ook de koppeling met de MIRT-tafel. U hebt helemaal gelijk. Sommige gemeenten doen 100 of 500 woningen ergens. Die veertien staan heel duidelijk op de agenda, maar daar willen we ook het MIRT-overleg voor gebruiken. Om die reden zitten ook de provincies allemaal aan tafel, op verschillende manieren, afhankelijk van de regio. Zij hebben wel deze rol te vervullen. Wij moeten dus zorgen dat de provincies hun rol pakken als het gaat om de woningbouwopgaven en het agenderen daarvan.

Uiteraard zijn wij ook, naar aanleiding van alles wat nu ontwikkeld wordt in het kader van de NOVI en die veertien gebieden, aan het kijken naar de mobiliteitsanalyses. U zult ook een brief ontvangen van de collega van BZK, minister Ollongren, waarin bijvoorbeeld ook de koppeling gelegd wordt met de extra besteding van middelen als het gaat de woningbouwopgaven. Welke opgave ligt er dan qua mobiliteit? Wij weten dat die enorm is. U heeft ook kunnen lezen dat binnen het Nationaal Groeifonds twee voorstellen gehonoreerd zijn. Daar is een deel van gehonoreerd, financieel, maar u hebt ook kunnen lezen dat daar een enorme schaa sprong zal moeten plaatsvinden en welke financiële middelen daarvoor noodzakelijk zijn.

Ook heeft u in onze brief kunnen lezen hoeveel financiële middelen wij nog beschikbaar hebben. Dat is niet erg veel. Daar zit nu dus een grote discrepantie in. Dat wordt denk ik het gesprek. Daarom ook willen wij het gesprek graag laten doorgaan, om ook bestuurlijk met elkaar te delen op welke manier wij proberen zo slim mogelijk om te gaan met de opgaven, door alle financiële middelen zo effectief mogelijk te bundelen.

De heer **Madlener** (PVV):

Eigenlijk horen we hier een gigantische cliffhanger naar de formatietafel. We weten allemaal dat er inderdaad een boeg golf aan onderhoud aankomt, waarvoor er op dit moment geen geld beschikbaar is, mede doordat daar in de afgelopen jaren door het afgelopen kabinet onvoldoende op ingespeeld is. Daar is geen rekening mee gehouden en daarom zitten we nu met dit probleem. Daar zijn de formende partijen mede zelf verantwoordelijk voor, zeg ik daarbij.

We zien een groeiende bevolking, mede door de immigratie. Dat is allemaal mogelijk door de zittende partijen. Het afgelopen kabinet haalde 100.000 mensen per jaar Nederland binnen. De infrastructuur schiet tekort en het aantal huizen natuurlijk ook. De situatie waarin we zitten, het probleem dat de minister schetst, is echt te wijten aan de partijen die nu aan het formeren zijn. Dat maakt het dus eigenlijk heel erg spannend welke kant het opgaat, omdat daar zowel de VVD als D66 aan tafel zitten, die een totaal andere visie hebben.

Ik hoor ook steeds meer wethouders en bestuurders zeggen: we gaan verkeersluwe wijken bouwen, zonder auto's, en we zorgen gewoon dat er geen parkeerplaatsen meer zijn, want dan moeten die mensen wel. Dat zijn geluiden waarover ik zeer verontrust ben. Over de boeg golf zijn we natuurlijk ook allemaal verontrust, maar we horen al oplossingen vanuit deze Kamer die alle kanten opgaan. Het is: jaag de mensen de auto uit. Sommige partijen vinden het zelfs heerlijk dat het onderhoud zo slecht is. Zij hopen op het instorten van die ... Dat is natuurlijk niet letterlijk bedoeld. Het is dus een enorm spannende tijd.

Om naar een concrete vraag te gaan, zeg ik het volgende. Deze minister is nieuw, maar wel verantwoordelijk voor een toekomstvisie. Ik zou toch heel graag willen vragen of deze minister ook zelf met een duidelijke boodschap aan de formerende partijen komt om te kiezen voor de mensen en niet om te kiezen voor gedragsverandering en het mensen de auto uitjagen. Ik hoop dat de minister behalve het probleem te schetsen, hier ook de urgentie en de oplossingsrichting wil aangeven. Ik verwacht daarbij van deze minister keiharde woorden richting de formerende partijen om te kiezen voor voldoende geld voor onderhoud, voldoende geld voor nieuwe wegen en voldoende geld om de mensen hun mobiliteit te laten houden en onze welvaart op peil te houden. Dat is wat ik vraag aan deze minister.

Minister Visser:

Laat ik er allereerst mee beginnen dat ik gisteren niemand heb horen zeggen: laat onze infrastructuur en onze bruggen maar instorten. Ik heb dat in ieder geval niemand horen zeggen. Niemand kan nu reageren, dus ik doe het maar, voorzitter. Ik heb juist iedereen horen pleiten ... Het klopt dat dat vanuit verschillende perspectieven was wat betreft te leggen prioriteiten, maar ik heb iedereen juist horen pleiten voor aandacht voor beheer en onderhoud, vervanging en renovatie. Dat was van links tot rechts en van rechts tot links. Ik denk dat dat ook belangrijk is. Die oproep nemen wij zeer ter harte. Dus geldt dus ook voor de oproep van de heer Madlener om te zorgen voor de enorme opgave die we ook absoluut hebben.

Dat is de reden waarom we de Kamer hebben geïnformeerd over die enorme opgave. Dat was om te laten zien dat er geen makkelijke oplossingen zijn. Je kunt niet zeggen: leen nog maar uit de toekomst en dan komt het vanzelf wel goed. Dit vraagt om een structurele oplossing. Ik vind niet alleen de formatietafel belangrijk maar ook u, zodat u uw afweging kunt maken in wat u belangrijk vindt, ook bij deze begroting. Dat gaat ook om de toekomst, want u mag hier de komende jaren nog een tijdje zitten. Laat ik het zo zeggen. Wat is nou belangrijk als het gaat om mobiliteit? Wij zijn beiden demissionair, dus wij zullen nu niet met een toekomstvisie komen, maar we zullen u wel meenemen in de opgaven die er nu liggen en in wat wij in ieder geval noodzakelijk vinden. Ik heb u gezegd dat instandhouding wat ons betreft prioriteit heeft. Het tweede punt is hoe we het beter benutten. Het derde punt is dat er nog steeds nieuwe aanleg nodig is. Dat is de aanpak zoals wij die nu zien en dat is ook wat we doen.

Mevrouw Bouchalikh (GroenLinks):

Ik wil graag een punt van orde maken. Ik ben hier vandaag niet om het debat van gisteren opnieuw te voeren. Ik hoor allerlei verwijten naar mij en naar mijn partij. Er worden hier woorden in de mond gelegd die niet zijn uitgesproken. Ik zou u willen vragen om daartegen op te treden, of niet. Ik wil namelijk niet via de interruptiemicrofoon, via de minister, een debat voeren dat we gisteren hadden kunnen voeren. Daar was alle ruimte voor. Ik was bereid om alle vragen te beantwoorden. Daartoe ben ik altijd bereid, maar ik vind dit geen goede manier van debat voeren. Ik doe daar expres niet aan mee, want anders moet ik dit hier elke keer doen. Volgens mij willen we dat met z'n allen niet. We willen ook op tijd naar huis.

De voorzitter:

Met dat laatste ben ik het zeker eens.

Minister Visser:

Dat in algemene zin over mobiliteit.

Er waren een paar wat specifiekere vragen over wat ik maar beheer en onderhoud noem. Daarbij ging het vooral om de vraag: hoe gaat u daar nu mee om, wetende dat die enorme opgave er ligt en wetende dat het aantal storingen toeneemt? De heer De Groot noemde de Haringvlietbrug. Er zijn ook Kamervragen gesteld over bruggen in Friesland, bijvoorbeeld over de brug Kootstertille. Daar hebben we het aantal vrachtwagens moeten beperken, wat direct invloed had. We weten gewoon dat wij bijvoorbeeld onze norm voor het aantal storingen op de weg overschrijden. Dat heeft de Algemene Rekenkamer al geconstateerd in 2019. Toen was er bijvoorbeeld ten opzichte van 2016 sprake van een verviervoudiging van de norm.

Ik zal u in december informeren in de Staat van de infra en dan zult u zien dat die norm vele malen overschreden zal worden. Dat geeft wel aan dat die enorme opgave er ligt. En dat heeft weer te maken met het uitgestelde onderhoud. De heer Madlener gaf aan dat hier twee dingen spelen. Dat is om te beginnen het uitgestelde onderhoud. Als je te weinig geld hebt, dan schuif je je onderhoud steeds door. En als je dat te lang doet, heb je meer kans op storingen. Dat zien we nu gewoon. Twee. Je hebt gewoon vervang en

renovatie van die oude bruggen, oude sluizen en oude tunnels. Dat speelt zowel bij het spoor als bij de weg en de vaarwegen. En dat alles heeft direct invloed op bijvoorbeeld de binnenvaart. Een ander recent voorbeeld hiervan is dat er bij ProRail in Friesland een tijd lang geen treinverkeer overheen kon. Dus dat zie je direct. We zijn er allerminst trots op, want het is een van de dingen die opgelost moeten worden, maar het betekent wel dat we meer hinder zullen krijgen.

Hoe gaan we nou zo om met de hinder die er zal zijn — de heer De Groot vroeg om aandacht daarvoor — dat de weggebruiker en degene die gebruikmaakt van het spoor, er zo min mogelijk last van ondervindt? De Haringvlietbrug was in die zin ook wel een wake-upcall voor veel mensen, want daar zag je dat het niet vanzelfsprekend is dat de infra op orde is en dat je daarin moet investeren. Het is denk ik belangrijk en de heer De Groot vroeg dan ook hoe ik daar in de toekomst mee om zal gaan. Het is een vast agendapunt bij het Bestuurlijk Overleg MIRT. Er zijn de afgelopen twee jaar ook afspraken gemaakt met provincies en gemeenten over hoe we dat willen gaan oppakken. Ik gaf u net al iets aan over smart mobility. Wij hebben een top vijftien afgesproken van data die relevant zijn voor de filebestrijding en om te weten hoeveel mensen er op een bepaalde plek zijn. Afgesproken is om die data met elkaar te gaan verzamelen, zowel vanuit Rijkswaterstaat als zo meteen vanuit ProRail en de medeoverheden. Zo krijgen we inzicht in de opgave die er eigenlijk ligt. Vervolgens kunnen we die data ook gaan gebruiken om de werkzaamheden veel beter op elkaar te laten aansluiten.

Voorzitter. Het klinkt of dat vrij eenvoudig is, maar daar moet je wel allemaal IT-systemen voor op elkaar aansluiten. Dat vraagt vooral van kleinere gemeenten capaciteit, want die moeten dingen gaan invoeren. Dat betekent gewoon extra capaciteit. Het klinkt dus heel erg gemakkelijk, maar het kost in de praktijk, in de uitvoering, wel even tijd. We zijn op weg, maar we zijn nog niet zover als ik had willen zijn. Maar het is wel belangrijk om dit te kunnen doen. Ik heb u al eerder aangegeven dat ik u binnenkort per brief zal informeren over de nieuwe aanpak, die ik graag eerst met de medeoverheden wil bespreken. We hebben daarbij aangegeven dat we niet alleen maar gaan sturen op het aantal files dat door wegwerkzaamheden per jaar mag ontstaan. Dat is nu de enige indicator die we hebben, maar we gaan voortaan ook kijken wat het maximale aantal minuten vertraging mag zijn. Wanneer ga je nou extra maatregelen nemen? En vooral de laatste: wat is nou de hinderbeleving van de gebruiker? Hoe ervaart die de overlast? Ik denk dat dat belangrijk is; de heer De Groot heeft er eerder ook aandacht voor gevraagd.

De heer Geurts vroeg daar ook naar, want hij vroeg: hoe gaat u voor inwoners en bedrijven inzichtelijk maken dat er werkzaamheden zijn dan wel dat er mogelijk ... U noemde, meneer Geurts, in uw verhaal de bruggen. Een voorbeeld zijn de werkzaamheden aan de Haringvlietbrug. Ik heb u allereerst toegezegd dat de veiligheid altijd vooropstaat. Dat is ook de reden waarom we ingrijpen als we ingrijpen, ook bij bijvoorbeeld de Haringvlietbrug. Dat was daar namelijk de reden om tot snelheidsbeperkingen over te gaan. Bij de Staat van de infra wil ik in ieder geval kijken of we per regio inzichtelijk kunnen maken wat 1 de groot-schalige wegwerkzaamheden zijn voor beheer en onderhoud en vervangen en renovatie en 2 welke bruggen volgens ons einde levensduur zijn. We kijken daar dus ook

naar als het gaat om onze werkzaamheden, zodat in ieder geval de bestuurders en de inwoners daar kennis van kunnen nemen. Uiteraard kan dat waarschijnlijk nog vele malen beter, maar laten we ermee beginnen om dat inzichtelijk te maken voor uw Kamer, opdat u daar ook inzicht in heeft.

De heer Geurts vroeg hoe dit nou heeft kunnen ontstaan. Ik denk dat dat een mooie vraag is. Als je het op een rijtje zet, dan zie je dat er in de afgelopen dertig jaar op meerdere momenten wel extra geld naar de instandhoudingsopgave is gegaan, maar dat bij de prioritering van de besteding van dat geld voor zowel spoor, weg alsook ov in brede zin, nieuwe aanleg ook altijd een belangrijke rol speelt. Het is altijd een afweging tussen die beide geweest. Het is net zoals met je huis: als je geen geld beschikbaar stelt voor onderhoud, dan merk je daar aan het begin nog niet veel van en is het niet urgent. Maar op een gegeven moment merk je het wel, en ik denk dat die urgentie er nu wel is, want nu merk je het en nu heb je er ook gewoon last van. Tegen de heer Geurts zeg ik: ik denk aan een combinatie van factoren. In het verleden is er extra geld beschikbaar gesteld door verschillende bewindspersonen van verschillende politieke kleuren. De Algemene Rekenkamer heeft ons er ook meerdere malen op gewezen dat er met de instandhoudingsopgave iets moest gebeuren. Alleen zitten we nu ook wel voor het uur U.

Dan was de vraag van de heer De Groot hoe ik ga zorgen dat er "no surprises" komen. Daar heb ik net al iets over gezegd. Wij willen samen met de regio kijken naar de grote opgaven die er liggen. Ze liggen overigens niet alleen bij het Rijk, maar ook bij de regio's. We gaan bezien of wij de opgaven op elkaar kunnen stapelen en kijken hoe we dan de afstemming kunnen doen rondom de werkzaamheden die er zijn. Ik stel u voor dat ik daarop inga in die brief, die ik eerst met de bestuurders wil bespreken in het bestuurlijk overleg dat wij hebben. Daarna zal ik u informeren over de aanpak in dezen. Die brief heeft u dan ook voor uw nota-overleg MIRT. Ik denk dat dat een mooi punt is om dan te bespreken.

Dat waren de vragen over beheer en onderhoud en de hinderaanpak.

Voorzitter. Dan waren er een aantal vragen over thuiswerken, gekoppeld aan spreiden en mijden. Daar hebben alle politieke partijen een punt van gemaakt of er in ieder geval aandacht voor gevraagd, en terecht. We hebben gezien wat thuiswerken, toentertijd gedwongen door covid, doet op de weg en op het spoor, maar dat was gedwongen. Heel veel mensen willen nu graag weer naar hun werk en hun collega's weer zien. We hebben nu weer een nieuw thuiswerkadvis als onderdeel van de maatregelen die van de week zijn afgekondigd. Wat hebben wij gedaan de afgelopen periode? Het was een gefaseerde aanpak, waarbij we eerst hebben afgewacht totdat het thuiswerkadvis wat meer ruimte bood. Pas dan gingen mensen weer reizen. Ter voorbereiding daarvan hebben we de campagne Hybride werken gestart. Die heeft u wellicht gezien.

Ten tweede hebben we met verschillende partijen afspraken gemaakt en intentieverklaringen gesloten om ervoor te zorgen dat mensen uit de spits blijven. Zo is de staatssecretaris bijvoorbeeld bij Inholland geweest om te bezien of er met onderwijsinstellingen de afspraak kan worden gemaakt dat zij hun onderwijsuren iets later en gespreid willen aan-

bieden. Hier in de regio Den Haag zit de rijksoverheid en wij zijn een grote speler hierin. Zo zijn er meer grote organisaties die hier ook een bijdrage aan hebben geleverd. We hebben dit dus per regio opgepakt en dat is wat we nu ook doen. We zijn in de verschillende provincies nu regionaal aan het bekijken welke afspraken er gemaakt kunnen worden over het thuiswerken. Ik wil daar wel bij opmerken dat uiteindelijk elke organisatie en elk bedrijf daar zelf een afweging in moet maken. Er moet natuurlijk ook met vakbonden en met de medezeggenschap naar gekeken worden wat daarin wel kan en wat daarin niet kan.

U heeft ook kunnen zien dat er in het Belastingplan een thuiswerkvergoeding is geïntroduceerd die per 1 januari 2022 ingaat. Dat leek ons belangrijk om thuiswerken te kunnen stimuleren. Ook de rijksoverheid heeft in haar cao een thuiswerkvergoeding opgenomen die wordt aangeboden aan de ambtenaren. De cao is nog niet vastgesteld, want de achterban moet er nog over geraadpleegd worden. Ik weet uit ervaring dat heel veel werkgevers ermee bezig zijn om die mogelijkheid te bekijken voor hun cao. Als dat kan, want er zijn natuurlijk ook heel veel organisaties en heel veel mensen die niet thuis kunnen werken, omdat ze voor de klas moeten staan of op straat moeten lopen als politieagent bijvoorbeeld of voor andere belangrijke werkzaamheden. Maar daar wordt dus door verschillende werkgevers naar gekeken.

We hebben zelf ook onderzoek gedaan en we zien dat heel veel werkgevers bereid zijn om dit soort afspraken te maken. In de tussentijd heeft de minister van Sociale Zaken de SER om advies gevraagd. Hij heeft gevraagd: wat doet het hybride werken sociaal-maatschappelijk, in brede zin, maar ook als het gaat om de mobiliteit? Welke randvoorwaarden moeten worden ingevuld om dit mogelijk te maken? Voor zover ik weet — pin me er niet helemaal op vast — is het de bedoeling dat de SER eind dit jaar of begin volgend jaar met zijn advies zal komen over hybride werken en hoe je dat kunt verankeren. Dat zal voor ons dan de tweede stap zijn. U heeft wellicht ook kunnen lezen dat er dan waarschijnlijk maatregelen nodig zijn die meer zitten op bijvoorbeeld de fiscale wet- en regelgeving die mogelijk veranderd moet worden, maar ook als het gaat om onderwijs. Wij proberen vanuit onze rol met alle partijen afspraken te maken. Die zijn niet afdwingbaar. Als het gaat om onderwijs, dan zit natuurlijk vooral het ministerie van Onderwijs aan tafel, maar we proberen dit bij al onze collega's onder de aandacht te brengen. We proberen deze afspraken te maken met de partijen met wie we dit kunnen, omdat we ook een regionale rol hebben. We gaan daar de komende periode naar kijken, maar dat is ook afhankelijk van covid, want iedere keer als de adviezen anders worden, betekent dat direct weer iets voor de publiekscampagnes die we voeren, maar ook voor de afspraken die we maken. Daar moeten we iedere keer op anticiperen.

Het kan een bijdrage leveren, maar dit is niet het enige; daar begon ik mijn algemene inleiding ook mee. Als je wil dat er oplossingen komen, zal je op al die fronten meer moeten doen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ben blij met het signaal van de minister dat er ook vanuit de overheid als grootste werkgever goed ingezet wordt op mijden en spreiden. Mijn vraag aan de minister is: is zij het

met mij eens dat ondanks dat de bijdrage natuurlijk klein is, kleine bijdragen toch veel invloed kunnen hebben op files, omdat het een samenloop van omstandigheden is? Is zij het met mij eens dat het de goedkoopste oplossing is om files te voorkomen?

Minister Visser:

U moet zich afvragen hoeveel mensen u verplicht thuis moet laten werken om dit te halen en of dat überhaupt realiseerbaar is. Als je de percentages op een rij zet, dan zie je dat je heel veel mensen heel vaak heel lang verplicht thuis moet laten werken. Dat is ingrijpen bij bedrijven en organisaties, terwijl ik vind dat het aan de bonden als werknemersvertegenwoordiging en aan de organisatie als werkgeversvertegenwoordiging zelf is om hier goede afspraken over te maken. Ik ben het met u eens dat je dit vooral moet doen als het kan, omdat ik denk dat een deel van de werknemers het juist prettig vindt dat ze de mogelijkheid krijgen om thuis te kunnen werken. Ik denk dat dit in de interactie tussen werknemer en werkgever moet kunnen. Ik denk dat wij daarin kunnen ondersteunen, niet alleen Infrastructuur en Waterstaat, maar ook de andere collega's, bijvoorbeeld Sociale Zaken. Wat betekent dat qua wetgeving? Wat betekent dat qua ondersteuning, kennis en knowhow? Uiteraard is dit een van de dingen die eraan kunnen bijdragen, maar het is niet het enige middel, want er is echt meer nodig. Zoals ik aangaf, ben ik ook voor smart mobility, want dat kan helpen om de infrastructuur op alle mogelijke manieren beter te benutten. Maar u zult zien dat dit zal blijven, met bijna 1 miljoen woningen erbij, met meer mensen in Nederland erbij en met ons nadrukkelijke gevoel van oudsher dat wij ons willen bewegen, of het nou voor ons werk is, om naar school te gaan of om gewoon familie te bezoeken. U zult ook zien dat we dat op alle mogelijke manieren zullen proberen te faciliteren. Als je dat op een goede manier wil doen, kan het, maar dit alleen is niet oplossing.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik denk dat de minister en ik het op heel veel punten eens zijn. Ik wil ook het punt maken dat we ontzettend veel uitdagingen hebben. Toen ik net de verhalen van de minister hoorde over het onderhoud, begon ik me meteen weer zorgen te maken. Als we hiermee investeringen voorkomen die dan misschien niet nodig zijn, als we net wat minder kunnen doen door mijden en spreiden, dan denk ik dat we daardoor geld overhouden dat we kunnen investeren in bijvoorbeeld onderhoud. Ik denk dat de minister en ik het er in elk geval over eens zijn dat het zonde is om dat te laten liggen. Ik blij dat er echt stappen worden gezet.

Minister Visser:

Ja, maar ik wil nog een keer benadrukken dat als ... De integrale mobiliteitsanalyse gaat ervan uit dat alle voorkeursbesluiten die uw Kamer heeft genomen, allemaal gerealiseerd zijn. Zelfs dan, ook in een laag economisch groeiscenario, zie je dat je een probleem hebt waar het gaat om je mobiliteitsopgave. Dus thuiswerken, absoluut. Spreiden en mijden, zowel in het openbaar vervoer als op de weg. Je zult ervoor moeten zorgen dat je vrachtwagens van de weg krijgt, dat je dat naar de binnenvaart krijgt. Je zult ervoor moeten zorgen dat je je data goed benut, zodat mensen weten wanneer ze de weg op kunnen of een trein kunnen

nemen die niet helemaal propvol zit. Dat moet je allemaal doen, maar daarnaast heb je ook gewoon die investeringen nodig, in de weg, het ov en ook de vaarwegen. Het is dus en-en-en. Ik hoop dat de heer De Hoop dat ook zo ziet. Zijn pleidooi was om te proberen om meer in te zetten op het bewustmaken van mensen. Dat is wat wij doen.

Er komt ook nog het SER-advies. Dan heb je een oordeel dat direct vanuit werkgevers- en werknemersperspectief daarover is geveld. Dat is volgens mij ook een goed startmoment. Dan kunnen we kijken wat er noodzakelijk is, ook in wet- en regelgeving, om dit te kunnen faciliteren. We doen het nu overal waar dat mogelijk is. Zoals ik al zei, is dit echt een onderwerp in cao's. We zien dat werkgevers dit doen, maar het is ook een kwestie hoe we ervoor zorgen dat het ook op de werkvloer gebeurt. Uit onderzoek blijkt ook dat de top het wel graag wil en dat de werknemer het ook graag wil, maar dat het middenmanagement zich afvraagt hoe het dan de mensen gaat aansturen. Daarnaast willen mensen ook gewoon op hun werk zijn. Het is toch ook prettig om je collega's te zien, om te sparren en om na te denken. Dat doe je niet allemaal vanachter een scherm.

Dan wil ik doorgaan naar verkeersveiligheid. Een aantal van u heeft het daarover gehad. De heer Geurts vroeg er nadrukkelijk naar. We hebben binnenkort een commissie-debat hierover. Een aantal specifieke vragen van de heer Geurts zijn schriftelijk beantwoord. Verkeersveiligheid is een onderwerp dat door iedereen, Kamerbreed, een warm hart wordt toegedragen, omdat het zo'n impact heeft op mensen, ongelukken en wat dat met mensenlevens kan doen. De Kamer heeft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vastgesteld, waarin doelstellingen staan over het aantal verkeersgewonden, ernstige verkeersgewonden, en het aantal verkeersdoden.

De heer Geurts vroeg hoe we nou omgaan — de heer Amhaouch is even weg, maar die heeft het altijd over de goede en de slechte hufters — met dat huftergedrag, of ze nou goed of slecht zijn. Dat is een terechte vraag. Volgens mij is daar een aantal punten relevant. Het begint allereerst met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Een vraag is hoe we ervoor zorgen dat de infrastructuur op orde is. De heer Madlener heeft daar ook naar gevraagd, waar het gaat om de N-wegen. Daar zal ik zo iets over zeggen. Hoe zorg je ervoor dat de infrastructuur op orde is? Dat is niet alleen de weg. Misschien wel juist niet, gezien het aantal ongelukken op bijvoorbeeld fietspaden. Hoe zorg je dat je die "vergevingsgezind" maakt, zoals dat zo mooi heet, zodat als mensen vallen dat niet direct een grote impact heeft? Dat hebben we ook op de weg gedaan. Daar zie je dan direct de impact van. Hoe richt je veilige schoolzones in? Dus heel concreet de infrastructuur: hoe kan je dat nou oplossen?

Het tweede is op doelgroepen. Dan moet u bijvoorbeeld denken aan jongeren. We hebben laatst een CBR-debat gehad. Dat ging bijvoorbeeld over hoe we ervoor zorgen dat de rijkschoolbranche mensen op een goede manier opleidt, zodat ze goed achter het stuur kunnen zitten. Dat is echt gericht op hoe je ervoor zorgt dat jongeren goed achter het stuur zitten. Er is ook de verkeerseducatie op school. Daarnaast zijn er de ouderen. Het aantal ernstige ongelukken van ouderen op de fiets hebben we gewoon zien toenemen in de afgelopen jaren. Dus daar zijn ook heel gerichte acties op.

Er zijn ook de gedragscampagnes. Het bekendste voorbeeld is natuurlijk de BOB-campagne, die iedereen kent en die ook echt de norm heeft gesteld als het gaat om drank achter het stuur, dat je dat gewoon niet doet. Dat geldt uiteraard ook in algemene zin: gedraag je in het verkeer. Daar hebben we een aantal campagnes voor lopen, ook gericht op jongeren. Dat is een andere campagne dan een campagne gericht op de rest van ons, zoals we hier zitten. De bekendste is de MONO-campagne, dus dat je je niet moet laten afleiden als je deelneemt aan het verkeer. Dat is op de fiets, als het gaat om de mobiele telefoon, maar ook achter het stuur. Je moet je niet laten afleiden. Ik denk dat handhaving daarin belangrijk is. Het eerste is heldere wet- en regelgeving met daarbinnen een normstelling. Het tweede is dat er ook wordt gehandhaafd als je die norm hebt afgesproken. We zien dat bijvoorbeeld verkeersboetes voor bellen met een telefoon achter het stuur het komende jaar zullen worden verhoogd. Dat geldt ook voor boetes voor telefoneren op de fiets. Zo wordt nogmaals heel helder dat we hierop gaan inzetten. Maar dat ligt uiteraard bij mijn collega van JenV, minister Grapperhaus.

Het tweede is innovatie. We hebben nu nieuwe camera's staan, die kunnen zien of er iemand in de auto zit die zijn telefoon vastheeft. Daarmee vergroot je ook de pakkans hiervoor. Dat zijn zaken die we moeten doen. Ik denk dat dit een van de meest lastige is. Iedereen vindt namelijk dat hij of zij zich gedraagt in het verkeer, maar iedereen vindt ook altijd dat een ander zich misdraagt in het verkeer. Het enige wat we daarin moeten blijven doen, is een heldere norm-, wet- en regelgeving. Het tweede is handhaven. Het derde is in de campagne zorgen dat die norm centraal komt te staan, zodat mensen ook weten dat ze zich daaraan moeten houden.

Maar ik sta open voor suggesties voor hoe we dat kunnen doen, ook van de heer Geurts in dezen. Belangrijk daarin is ook dat we met het strategisch verkeersplan fors hebben geïnvesteerd. We hebben 500 miljoen beschikbaar gesteld voor gemeenten en voor provincies, om ervoor te zorgen dat we op al deze vlakken kunnen investeren. Begin volgend jaar zullen we ook die tweede tranche van die 500 miljoen euro, die over tien jaar is verspreid, beschikbaar stellen. Dan kunnen gemeenten op basis van een risicoanalyse weer aanvragen doen, om ervoor te zorgen dat het veiliger wordt.

Dat was het blokje verkeersveiligheid.

De heer **Geurts** (CDA):

We hebben een schriftelijke beantwoording van 37 pagina's gekregen naar aanleiding van onze mondeling inbreng gisteren. Daarin staat ook een antwoord op hetgeen ik heb ingebracht rondom omwisseling van rijbewijzen van kennismigranten en hun thuiswonende familie. Het volgende valt me daarin op. Er is door het ministerie navraag gedaan bij de politie, het Openbaar Ministerie, de Rijksdienst voor het Wegverkeer en Rijkswaterstaat. Daarbij is niet gebleken dat er bij deze groep verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid zijn. Dat komt natuurlijk doordat bij een ongeluk niet geregistreerd wordt of je een rijbewijs hebt op de regeling voor kennismigranten. Dat wordt gewoon niet gevraagd bij een ongeluk. Ik lees verder dat er nader onderzoek gedaan wordt naar de risico's. Die lijken me navenant als je voor een aantal roepies op de hoek van de

straat een rijbewijs kunt kopen en dat rijbewijs hier in Nederland kunt inwisselen voor een Nederlands rijbewijs. En ik lees dat er een analyse gemaakt gaat worden van de ongevallendata. Dat is nogal wiesdes en dan hoeft u er gewoon niet aan te beginnen, want het wordt niet geregistreerd. Waarom is de minister het nou toch niet met me eens dat dit een onbegaanbare weg is? Ja, we kunnen een leuk onderzoek gaan doen, maar het gaat nergens toe leiden. Het gaat in ieder geval niet een antwoord geven op de vraag die we hier hebben.

Minister Visser:

Misschien is het niet het antwoord dat de heer Geurts wilde horen, maar volgens mij gaat het erom dat, als je wilt ingrijpen, je eerst moet weten of er een probleem is. Wij hebben navraag gedaan, ook naar aanleiding van zijn signaal. Wij hebben uiteraard ook informeel bij verschillende rij scholen navraag gedaan. De heer Geurts noemt nu één specifiek land, namelijk India, maar dit geldt natuurlijk voor veel meer landen. Wij hebben niet de harde signalen gekregen die de heer Geurts heeft gekregen. Wij hebben zulke harde signalen niet gekregen dat het qua verkeersveiligheid substantieel slechter of beter is. Ik vind dat als je wilt gaan ingrijpen in dit soort dingen, je eerst moet weten wat het probleem is, om daarna naar een juiste oplossing te gaan zoeken. Het signaal van de heer Geurts, en ook van de heer De Groot, nemen we dus zeer serieus. Daarom hebben we ook die navraag gedaan. Daaruit blijkt niet dat we daar iets zien op het vlak van verkeersveiligheid. Maar ik vind het wel belangrijk te bekijken of dit daadwerkelijk zo is. De heer Geurts heeft hier meermaals aandacht voor gevraagd. Daarom gaan we hier nader naar kijken. Maar op dit moment zie ik geen aanleiding om nu direct deze regeling te stoppen voor alle kenniswerkers. Deze regeling hebben we al sinds eind jaren negentig. In die zin is er heel veel informatie en kennis voorhanden, juist bijvoorbeeld ook vanuit rij scholen. Ik wil hier graag serieus naar kijken. Maar de heer Geurts zei: stop direct morgen maar, want het is allemaal slecht. Dat wil ik niet doen.

De heer Geurts (CDA):

Ik kan wel blijven herhalen dat uit die data-analyse niks gaat komen omdat het gewoon niet wordt bijgehouden. Daar komt dus niks uit. Ik draai de vraag dan gewoon om. Stel dat de minister vandaag voor de beslissing stond om dit in te voeren, zou zij dat dan doen, ja of nee?

Minister Visser:

Dat weet ik niet. Dat weet ik oprecht niet. Dat hangt ervan af. Deze regeling is eind jaren negentig opgesteld omdat Nederland graag kenniswerkers binnen wilde halen. Ik denk overigens dat dat nog steeds geldt. Als u naar ASML gaat, zult u dat ook zien. Dat geldt voor heel veel Nederlandse bedrijven als het gaat om innovatie. Je wilt dat als Nederlandse overheid kunnen faciliteren. Je wilt het makkelijk maken dat mensen zich hier kunnen vestigen. Hoe dat met het rijbewijs zit? Ik weet niet of we precies hetzelfde zouden hebben gedaan. Ik denk wel dat we binnen Europees verband die koppeling nadrukkelijker zouden hebben kunnen leggen. Dat ziet u ook terug in de beantwoording van de brief: er is een grote diversiteit in Europa als het gaat om de vraag hoe we hiermee omgaan en op welke manier we het hebben geregeld. Er wordt nu ook gewerkt aan een

Europese richtlijn om dit meer te harmoniseren. Dit is immers een terecht punt van de heer Geurts. Een rijbewijs is er om veilig de weg op te kunnen. We willen dat op een goede manier borgen, niet alleen in Nederland, maar ook Europees. Ik zou wellicht meer inzetten op Europese samenwerking in dezen.

Voorzitter. Dan ga ik naar het blokje maritiem. De heer Stoffer vroeg, net als de heer De Groot, hoe je kunt zorgen voor stimulans, bijvoorbeeld van de weg naar de binnenvaart; die modal shift. Deels is hierop ingegaan in de schriftelijke beantwoording. De afgelopen periode is er een subsidieregeling beschikbaar gesteld die nu is opengesteld voor het mkb. Hiermee kunnen we vrachten verplaatsen naar de binnenvaart en ook naar het spoor. Dit is in april opengesteld. De termijn is gesloten. Op dit moment zijn er vijf subsidies toegekend. We zijn in gesprek met Europa, waar deze tijdelijke regeling bij de Commissie is aangemeld. Als er goedkeuring is, kan de regeling volgend jaar breder worden opengesteld, niet alleen voor mkb-bedrijven maar ook voor andere bedrijven. We kunnen een en ander dan gaan toetsen en vervolgens breder openstellen.

Naast de regeling voor het mogelijk maken van meer lijndiensten hebben we ook subsidie beschikbaar gesteld om de aanleg van kademuren te stimuleren. Daarvoor is 10 miljoen beschikbaar gesteld. We zullen dat geld nog dit jaar aan onze medeoverheden beschikbaar stellen. Daarnaast — ik weet dat de administratieve rompslomp die wordt ervaren in de binnenvaart hardnekkig is — zijn we een programma gestart dat ziet op zowel toezicht als administratie. Ik noem de welbekende vrachtbrief die altijd moet worden meegenomen, en de inklaringstijd voor bederfelijke goederen is ook zoets hardnekkigs. Wat is er nodig om dat op te lossen? De bediening van sluizen hoort daar ook bij. Ik zal de Kamer in het voorjaar van 2022 informeren over de uitkomst van deze aanpak en welke maatregelen we kunnen nemen om de administratieve rompslomp tegen te gaan.

Dan werd er nog gevraagd naar de luchtvaart.

De voorzitter:

Nog even het puntje maritiem, wellicht. Mevrouw Hagen.

Mevrouw Hagen (D66):

Allereerst complimenten aan de minister, want ik hoor veel visie op het zo veel mogelijk benutten van het potentieel van zowel het water als de weg. Zeker moet er zo veel mogelijk vracht van de weg naar het water. Ik vraag me af hoe het ervoor staat met het integreren van de systemen en de technologie op het water. Want er is nog wel een weg te winnen als wij meer schepen in het water krijgen, gezien de huidige stand van zaken. Kunt u aangeven wat er nodig is? Dat hoeft natuurlijk niet à la minute. Het lijkt me goed om dat goed inzichtelijk te hebben als we daadwerkelijk die omschakeling gaan maken, wat op zich een goede zaak is, want dan zijn onze wegen minder druk.

Minister Visser:

Terecht. Zowel de reguliere infrastructuur, dus de vaarwegen ... Ik noemde net de sluisbediening. Dat is een terugkerend item waar continu aandacht voor wordt gevraagd. Dat

geldt ook voor het baggeren, dus het bevaarbaar houden van de vaarwegen. Dat is een belangrijk gegeven. Twee. Ik denk twee weken geleden hebben wij het "Fit for 55"-debat met de Kamer gehad. Er ligt hier een hele grote opgave, ook voor de zeevaart en de binnenvaart. Als je het hebt over steuntjes in de rug: daar is een wereld te winnen. Een schip vervang je niet zomaar. Dat doe je eens in de zoveel tijd. Hoe kunnen we daarvoor iets ... Het eerste debat daarover hebben we met u gehad. U heeft kunnen lezen dat we daarop positief reageren. Juist op dit soort punten — hoe zorg je ervoor dat zij die transitie weten te maken? — willen wij het gesprek aangaan. Ze hebben wel een extra steuntje in de rug nodig om dat te kunnen doen. Dat geldt voor meerdere gebieden. Ik denk dat mevrouw Hagen er terecht naar vraagt wat er in de binnenvaart nodig is voor die modal shift. Belangrijk is dat het bewustzijn bij die verladers wordt vergroot, want dat zijn degenen die uiteindelijk de keuze maken hoe ze de goederen gaan vervoeren. Daar zijn we ook met ze over in gesprek. Daarvoor geldt natuurlijk dat zij die keuze moeten maken, maar als zij weten dat de infra op orde is en dat de bediening van de sluisen goed gaat, dan zal dat ook goed gaan. Het is in dezen heel belangrijk om versnelde digitalisering mogelijk te maken. Daarnaast hebben we congestieproblematiek in de havens. Dat zullen we ook moeten oplossen. Maar ik denk dat het goed is om in het commissiedebat Maritiem aan te geven wat nou de belangrijke randvoorwaarden zijn om deze slag te kunnen maken. Volgens mij komt er ook nog een verzamelbrief.

De heer Madlener (PVV):

De betrouwbaarheid van de vaarwegen is natuurlijk essentieel om binnenvaartschippers een betrouwbare dienstverlening te kunnen bieden. Dan gaat het niet alleen om het bedienen van de sluisen en om de kwetsbaarheid voor internetaanvallen, waar ik straks nog in mijn tweede termijn op zal terugkomen. Er zijn ook al jaren knelpunten bekend met betrekking tot achterstallig onderhoud — ik heb contact gehad met binnenvaartschippers — die opgelost moeten worden. Dat achterstallig onderhoud zien we ook bij wegen. Nu heeft de minister gezegd dat er per jaar 2 miljard nodig is om dat achterstallig onderhoud in te lopen. Ik ben blij met die woorden. Mijn vraag is wat ervoor nodig is om die knelpunten in de binnenvaart aan te pakken. Ik zal een paar knelpunten noemen: de sluisen bij Panheel en bij Sint Andries, en storingen op het Máximakanaal en op de Zuid-Willemsvaart. Bij die zaken wordt aangegeven dat het tekortschiet. Kan de minister een dringende oproep doen aan de partijen in deze zaal die aan de formatietafel zitten om ook hier echt geld voor vrij te maken, zodat we het komende kabinet daarop kunnen afrekenen?

Minister Visser:

Volgens mij is de brief van de staatssecretaris en mijzelf vrij klip-en-klaar met betrekking tot het nut en de noodzaak van de investeringen. Wat betreft de instandhouding is die ook klip-en-klaar over de opgaven die voorliggen, bijvoorbeeld met betrekking tot woningbouw, het Nationaal Groeifonds en de Integrale Mobiliteitsanalyse. Die analyse is met uw Kamer gedeeld, dus niet alleen met de partijen die nu met elkaar aan het praten zijn om een nieuw kabinet te vormen, maar met u allemaal. Mijn oproep aan u allemaal is om dit in uw achterhoofd mee te nemen en daar uw afwegingen in te maken.

Dan de vaarwegen. We zien inderdaad dat daarbij een heel grote achterstand is ontstaan. Dat is misschien de modaliteit die het minst de aandacht heeft, omdat we daar ook het minst last van hebben, behalve als je zelf de brug over moet rijden; dan merk je het misschien wel. Het is dus terecht dat hier ook aandacht voor wordt gevraagd. Zoals ik heb aangegeven, is daar dan wel extra geld voor nodig. Die afweging van wanneer we wat doen, zal een volgende minister moeten maken op basis van een afwegingskader. Het gaat dus om een prioritering van welke dingen als eerste moeten worden aangepakt. Maar we weten bijvoorbeeld dat er in de vaarweg Lemmer-Delfzijl veel bruggen moeten worden aangepakt waarbij er direct overlast wordt veroorzaakt. We moeten ons afvragen hoe we dat op een goede manier gaan doen. Er moet heel veel gebeuren. Gelukkig gebeurt er ook heel veel. In de afgelopen periode heb ik gelukkig wat nieuwe sluisen mogen openen, maar dat is niet genoeg.

De heer Madlener (PVV):

Het gaat om het stellen van prioriteiten. Politiek is keuzes maken. Het afgelopen kabinet heeft gewoon verkeerde keuzes gemaakt. Het heeft ons geld niet besteed aan het onderhoud van onze infrastructuur, maar heeft het weggegeven aan Zuid-Europa en noem maar op; u kent ons standpunt. Aan de PVV ligt het niet. Wij eisen voldoende geld voor onderhoud. Maar dat geldt niet voor iedereen in deze Kamer. Ik hoop dat de minister toch indringend de formerende partijen oproept om genoeg geld vrij te maken om dat onderhoud te realiseren. Onze welvaart staat hier namelijk wel op het spel. Nederland is een transportland en dat willen we graag zo houden.

Minister Visser:

We hebben voor deze komende periode, in ieder geval voor 2022 en 2023, een oplossing gevonden, maar dat is niet een oplossing die wij duurzaam vinden. De oplossing is namelijk om geld met een kasschuif naar voren te halen. Op een gegeven moment houdt die mogelijkheid gewoon op. U heeft ook kunnen zien hoeveel ruimte er dan overblijft voor al die andere dingen die ook noodzakelijk zijn op het gebied van infrastructuur. Dus voor de komende periode is er een oplossing. Vanuit onze demissionaire status vonden wij het niet gepast om op dat terrein meer maatregelen te nemen, omdat je dan juist flinke uitgaven zou doen en verplichtingen zou aangaan. Volgens mij heeft iedereen uw oproep gehoord. Onze brief is meer dan helder. Het gaat erom dat de gemaakte keuzes altijd met uw Kamer zijn gedeeld. U heeft daar altijd uw eigen afweging in gemaakt. Dat geldt nu ook weer. De heer Madlener kan bij deze begroting amendementen indienen en daarin andere keuzes maken.

Dan ga ik door naar luchtvaart. Het merendeel van de vragen hierover ging over de biokerosine en de stand van zaken daarbij, ook in Nederland.

De heer Alkaya had een vraag over elektrisch taxiën en de stand van zaken daarbij. Ik heb toevallig twee weken geleden namens Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen die daar actief zijn, de roadmap voor elektrisch taxiën in ontvangst mogen nemen. Ze hebben de ambitie om dat vanaf 2030 te doen. De heer Alkaya vroeg of ik bereid ben om met Schiphol het gesprek aan te gaan. Uiteraard ben ik dat,

maar ik zie ook het dilemma voor zowel de luchthaven als de luchtvaartmaatschappijen. Het klinkt vrij eenvoudig, maar het heeft ook operationeel gezien effect op het vliegveld zelf. Je moet het op een andere manier inrichten. Een belangrijk gegeven is en blijft de veiligheid op Schiphol zelf. Schiphol is wereldwijd gezien een van de drukste luchthavens. Het feit dat ze dit doen, laat zien dat zij hier echt serieus in zijn, ook met de luchtvaartmaatschappijen. Dit heeft wel tot gevolg dat ze goed moeten kijken wat dit betekent voor de luchtverkeersleiders, want die moeten worden opgeleid. Dit geldt ook voor de piloten; zij moeten allemaal worden opgeleid. Bedrijven die dit soort voorzieningen aanbieden, zijn er nog niet. Er is één bedrijf dat dit doet, maar er is op dit moment geen grote markt aanwezig om hierin te voorzien.

Uiteraard ben ik bereid om met Schiphol te kijken wat er sneller kan. Wel zou ik de heer Alkaya willen meegeven dat het ook uitvoerbaar moet zijn. De uitvoerbaarheid betreft dan vooral de veiligheid. Ik weet dat de heer Alkaya hier ook altijd aandacht voor vraagt. De veiligheid moet wel kunnen worden gegarandeerd. De stappen die nu worden gezet, zijn heel goed. Ik denk dat Nederland daar ook echt een voorbeeldrol in kan vervullen. Als het hier kan op Schiphol, gelet op de complexiteit met al die banen, zou ieder ander vliegveld dat ook moeten kunnen. Dat biedt dus ook kansen. We kijken binnen die randvoorwaarden naar wat er sneller kan, maar dan zijn we ook afhankelijk van opleidingen en van partijen die het zelf ook aanbieden.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Ik heb in een kort interruptiedebatje bij mevrouw Hagen gekeken naar de rol van kleine luchthavens bij innovatie die we kunnen gebruiken voor bijvoorbeeld Schiphol. Ik zie hier dat de minister de andere kant op beweegt: als we het op Schiphol kunnen, dan moeten we het ook op andere luchthavens kunnen uitvoeren. Ik vroeg mij af wat de meerwaarde van de kleine luchthavens in Nederland zou kunnen zijn, als het gaat om het uitproberen of innoveren ten gunste van die grotere luchthavens. Hoe ziet de minister dat?

Minister Visser:

Die kunnen zeker op tal van terreinen een rol spelen. Als het gaat om elektrisch taxiën en de CO₂-uitstoot is dit heel belangrijk. Het is ook relevant om dit op Schiphol te doen, als je het hebt over de winst die je daar kunt boeken. We hebben eerder ook een discussie gehad over ultrafijnstof en platformmedewerkers. Dan kun je hier eigenlijk de meeste winst boeken. Daarom vind ik het ook een belangrijke stap die gezet wordt door de sector, dat ze dit juist op Schiphol willen doen, ook vanuit het perspectief: als het hier kan, kan het overal. Dat betekent niet dat andere luchthavens dit niet kunnen doen op andere terreinen, als het gaat om andere vliegtuigen. Biokerosine is ook relevant. Daarover zal ik zo nog wat vragen beantwoorden. In algemene zin denk ik dat iedere luchthaven een rol kan spelen. Dat wordt ook gedaan. Wat ik hier mooi aan vind, is dat alle luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol actief zijn, zich hieraan hebben gecommitteerd. Ik denk dat dit een heel mooi voorbeeld is waarbij men eigenlijk heeft gezegd: we gaan iets wat heel lastig en complex is, juist hier doen, want als het hier kan, kan het overal.

De heer Alkaya (SP):

Mijn vraag sluit daar eigenlijk wel op aan. Ultrafijnstof is uiterst schadelijk, blijkt nu. Dat is schadelijk voor de mensen die rondom luchthavens wonen, maar zeker voor de mensen die daar in hun dagelijks werk mee te maken hebben; die platformmedewerkers. Hoe sneller we dat kunnen reduceren, hoe beter dat is. Schiphol heeft inderdaad gezegd dat uiterlijk in 2030 te gaan doen. Het heeft daarvoor een prachtig vormgegeven roadmap gepresenteerd. Mijn vraag aan de minister is om meer dan eenmalig in gesprek te gaan met Schiphol, om te kijken of dat sneller kan, om dit tot beleid te maken, niet alleen op Schiphol, maar ook bij die kleinere luchthavens waar de VVD het over heeft, om dit zo snel mogelijk de norm te maken, zodat we dat laaghangende fruit kunnen plukken en die medewerkers ook kunnen genieten van een gezonde en veilige werkomgeving.

Minister Visser:

Laat ik het zo zeggen: mijn uitspraak was niet eenmalig. Dit is juist de roadmap die men heeft ontwikkeld. Daarover zullen we ook in gesprek blijven met Schiphol, alleen, het moet wel uitvoerbaar zijn. Ik ben er ook voor om u mee te geven wat wel en niet kan, gegeven de randvoorwaarden die er zijn. Veiligheid staat echt voorop. Dat is niet alleen veiligheid op de baan, maar ook voor de platformmedewerkers, zoals u terecht zegt. Dit kan daarin een hele belangrijke bijdrage leveren. Maar we moeten wel zorgen dat mensen opgeleid zijn om hiermee te kunnen werken, dus de luchtverkeersleiders en de vliegers zelf, om dit op een veilige manier uit te kunnen voeren. Het tweede is dat er marktpartijen moeten zijn die dit ook kunnen leveren. Die zijn er nu onvoldoende in groten getale. Het feit dat dit wordt uitgesproken geeft natuurlijk wel een incentive en het laat aan de markt zien dat Schiphol bereid is om deze investeringen te gaan doen. Als je weet dat zo'n partij dat wil doen, dan zal je ook vanzelf zien dat partijen zullen zeggen: hé, dit is interessant, misschien dat we in deze markt moeten gaan instappen. Uw oproep is om er achteraan te zitten, niet eenmalig, maar continu, en om te zeggen: haal 2030 naar 2022. Dat is al volgend jaar. Daarbij wil ik echt deze randvoorwaarden hanteren. Ik vind dat mensen wel een uitvoerbare opdracht moeten krijgen. Ambitie is heel erg mooi, maar als je het niet kunt uitvoeren, dan wordt het ook heel erg lastig. Dat wat betreft het elektrisch taxiën.

De heer Amhaouch en mevrouw Hagen hadden een aantal vragen in algemene zin over de koers om de luchtvaart stiller en schoner te kunnen doen, in samenwerking met andere partijen, als het gaat om synthetische kerosine, bijvoorbeeld uit Delfzijl. Zoals mevrouw Hagen weet, is de Luchtvaartnota juist heel belangrijk. Daarin staat dat, als je groei wil, je die eerst moet verdienen en dat de publieke belangen daarbij vooropstaan. Die publieke belangen zijn, allereerst, veiligheid, duurzaamheid, gezondheid en het kunnen bereiken van bestemmingen wereldwijd. Dat zijn de vier belangen waaraan wij alles in de luchtvaart toetsen. De ambitie die wij hebben afgesproken, is een bijmengverplichting van 40% in 2030. U heeft kunnen zien dat wij ons, om dat te kunnen doen, binnen Europa sterk maken voor een ambitieuzere doelstelling op dat vlak. Europa is in dezen minder ambitieus. We trekken daarbij juist op met Duitsland om te kijken, een, of wij die doelstelling binnen Europa kunnen aanpassen en, twee, of we kunnen samenwerken in projecten om die productie ook in Nederland van de grond te krijgen. Daarbij geldt wel dat wij dat niet alleen in

Nederland kunnen oplossen. Dat heeft u ook kunnen lezen in mijn brief. Wij hebben alle productie in heel Europa nodig om hier invulling aan te kunnen geven.

Eigenlijk was dat ook de vraag de heer Amhaouch. Hij vroeg hoeveel biokerosine in 2022 op Schiphol beschikbaar zal zijn. Op dit moment is die er nog niet. Er zijn wel drie aanbieders. Die zijn nu bezig om productiefaciliteiten te ontwikkelen. Die partijen verwachten in 2023/2024 in Nederland met de productie te kunnen starten en dan ook te kunnen leveren. Uiteraard zullen wij dat stimuleren. Feit is dat wijzelf in de Luchtvaartnota een nadrukkelijke ambitie hebben opgeschreven, naar Europa en met het "Fit for 55"-pakket. Daarbij geldt in wezen hetzelfde als wat net in de discussie met de heer Alkaya naar voren kwam: als je een ambitie en een doelstelling uitspreekt, dan zul je zien dat de markt daarop gaat acteren. Maar de productiefaciliteiten in Nederland zijn nog niet actief. Daar wordt dus nu aan gewerkt. Dat betekent dus dat die biokerosine nu niet structureel op Schiphol aanwezig is.

De heer Amhaouch (CDA):

Als ik dat hoor — 2023/2024 — dan zeg ik echt: dat is te laat. Waarom? We hebben de desbetreffende motie al in 2018 ingediend. Ik weet dat SkyNRG in Delfzijl bezig is. Ik zou graag willen weten tegen welke problemen zij aanlopen bij het mogelijk maken daarvan, opdat we die biokerosine wél in 2022 of begin 2023 krijgen en dan de volgende stap naar synthetische kunnen maken. Als ik lees dat Shell in Zweden inderdaad al met SAS en Vattenfall werkt aan synthetische kerosine, dan ben ik het ermee eens dat we de verduurzaming van de luchtvaart echt moeten gaan versnellen. Ik zou graag van het kabinet weten tegen welke problemen die bedrijven aanlopen. Is dat de vergunningverlening? Is dat de wet- en regelgeving? Want de vraag is er. Hetzelfde geldt voor elektrisch taxiën. Als Schiphol vandaag een order uit zou zetten voor TaxiBots — daarmee hebben zij ook proefgedraaid — dan zijn er zeker bedrijven die deze kunnen maken. Ik vraag dat dus aan het kabinet. Het hoeft misschien niet direct in dit debat, maar ik zou wel graag wat meer ambitie zien op dit vlak, want zonder verduurzaming is er namelijk geen luchtvaart. Dat moeten we volgens mij allemaal in onze oren knopen. De vraag is dus: kan de minister aangeven tegen welke problemen men nu bijvoorbeeld in Delfzijl aanloopt bij het realiseren van biokerosine in 2022 of 2023? Waar kunnen we helpen?

Minister Visser:

Allereerst moeten de productiefaciliteiten er zijn. Die zijn er dus nog niet. Daar wordt aan gewerkt. Ik kan nu niet exact per productiefaciliteit aangeven waar zij precies dit proces staat en waar het precies "om hangt", om het zo maar te zeggen. Maar de ambitie waar u toe oproept, is er. Nederland is het land dat begin dit jaar op dit punt een internationale conferentie heeft georganiseerd en dat samen met een aantal landen ervoor heeft gepleit om hierin ambitieuzer te zijn. Gelukkig is dat ook gelukt. Meerdere partijen hebben zich daarachter geschaard. We hebben de Luchtvaartnota, waarin we een ambitieuze doelstelling hebben opgenomen. De ambitie van dit kabinet om hierin vooruitstrevend te zijn, is er. Die is ook opgeschreven. Dat zien we ook. Het feit dat drie partijen bereid zijn om hier te investeren in productiefaciliteiten geeft dat ook aan. Men had ook voor andere plekken kunnen kiezen, maar men

kies ook voor Nederland. Dat laat zien dat de bereidheid en die ambitie worden gezien en dat men daar ook brood in ziet. Voorzitter, hier is specifiek gevraagd waar in het proces die drie productiefaciliteiten zitten, maar dat weet ik niet per drie. Daar kan ik anders in tweede termijn even op terugkomen. Maar de ambitie om ervoor te zorgen dat dit voor elkaar komt, delen we.

De heer Amhaouch (CDA):

Misschien kan ik de minister helpen. Het zou fijn zijn als we een brief krijgen. Dan hoeven we dat niet hier te doen. Ik zou toch graag willen weten waar men bijvoorbeeld bij de productiefaciliteit in Delfzijl tegen aanloopt. Waar is de overheid aan zet, en waar zijn de bedrijven zelf aan zet?

Minister Visser:

Laat ik het zo zeggen: ik zal in de tweede termijn daar sowieso op reageren. De heer Amhaouch moet dan maar even aangeven of dat voldoende voor hem is, want ik weet niet op welk detailniveau hij dit precies wil weten. Maar daar komen we straks op terug.

De voorzitter:

Hij wil er alles van weten, zo te horen. Mevrouw Hagen.

Mevrouw Hagen (D66):

Mijn vraag aan de minister was eigenlijk of wij kunnen aansluiten bij het initiatief van Duitsland, dat ontzettende bedragen investeert in synthetische kerosine. Ik hoor nu net "biokerosine" naast me. Nou, goed. Waar het mij om gaat, is dat we volgens mij eigenlijk nauwelijks investeren in de luchtvaart. De heer Paternotte heeft een keer 1 miljoen vrijgemaakt, maar het is vrij beperkt. U geeft aan: wij tonen ambitie. Ik zie echt andere dingen in de markt. Als we spreken met de Technische Universiteit Delft, en ook in Woensdrecht waren we, wat geven zij dan aan? Zij zien dat de ons omliggende landen, zoals Engeland, België, Duitsland, miljoenen investeren in de duurzame luchtvaart. En wat doet de EU? Die dubbelt dat soort bedragen. En wat zien dus die marktpartijen? Die zien dat andere bedrijven vertrekken naar dat soort landen. Dus ja, wij kunnen ambitie hebben, maar zoals ik ook in mijn spreektekst heb aangegeven: wij kunnen ambitie hebben, maar daar moeten ook daden bij. En ik snap in welke situatie we nu zitten, maar het is dus echt niet voldoende om alleen ambitie te hebben; er moet nog echt een euroteken bij.

Mijn vraag over Delfzijl was anders, namelijk: kunnen we aansluiten op de kerosinefabrieken die in Duitsland gebouwd worden? Want daar hebben we volgens mij ook de ondergrondse faciliteiten al voor.

Minister Visser:

Daar kom ik nog op terug, als het gaat om die ondergrondse faciliteiten. Laat ik het zo zeggen, dat het vrij ingewikkeld is, dat pijpleidingennetwerk in Nederland en welke afspraken daar binnen NAVO-verband over zijn gemaakt. Want dat is ook hoe het loopt. Dus dit kent een heel ander traject. Maar mevrouw Hagen geeft ook aan dat er eenmalig geld beschikbaar is gesteld. Ik zie dat ondanks dat die financiële middelen niet beschikbaar zijn gesteld, door deze ambitie

toch drie bedrijven bereid zijn om hier een productiefaciliteit te openen, in tegenstelling tot andere landen. Dat geeft ook al aan dat men hier een markt ziet, dus wellicht is het ook niet altijd nodig. En ik zou zeggen tegen mevrouw Hagen: u heeft aan mij een medestander als het gaat om dit soort initiatieven. En ik ben altijd bereid, zo zeg ik in de richting van de heer Amhaouch, om te kijken waar dat dan in zit. Want is het iets financieels, zoals mevrouw Hagen aangeeft? Of zit het, heel simpel, bijvoorbeeld in het pijpleidingennetwerk, waarin problemen zijn waardoor het niet kan? Het kan aan alle kanten zitten. Maar ik kom daar in tweede termijn in ieder geval op hoofdlijnen op terug, en wellicht dat er dan nog iets extra's nodig is.

Voorzitter. Volgens mij heb ik de vragen die aan mij zijn gesteld, behandeld.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is er wellicht nog een vraag van mevrouw Van Esch. Ja, dat is het geval, dus het woord is aan haar.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank u, voorzitter. Ik neem aan dat de gemiste vragen die niet schriftelijk zijn beantwoord, niet van mijn interrupties afgaan? Ik mis een aantal vragen die mijn collega Van Raan heeft gesteld. Daar mis ik nog een antwoord op.

De voorzitter:

Ga uw gang.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank u, voorzitter. Ik mis de antwoorden. Mijn collega Van Raan was zo aardig om al aan te geven dat het ook schriftelijk zou mogen in zijn bijdrage van gisteren, waarin hij vraagt of de minister kan ingaan op een aantal bezwaren die hij noemt. Ik kan het hele stukje van de heer Van Raan wel weer gaan opnoemen, maar dat lijkt me best wel een gedoe.

De voorzitter:

Doe dat maar niet.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik dacht al dat dat niet de bedoeling was. Maar ze staan niet in de schriftelijke beantwoording en we misten ze ook in de beantwoording van deze minister. Hij geeft duidelijk aan dat dit ook schriftelijk mag, zeg ik erbij. Dus misschien is dat een inkoppertje richting de minister?

De voorzitter:

Die staat klaar, hoor.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Maar dan hoor ik het nog wel graag.

Minister Visser:

Het was meer zijn statement. Ik weet dat de heer Van Raan deze discussie ook met mijn voorganger meerdere malen heeft gehad. Dat gaat dan over: hoe behandel je luchtvaart? Daarbij wil de heer Van Raan graag iets anders. Die zegt: luchtvaart moet ook op een bepaalde manier bijdragen als het gaat om CO₂-uitstoot. In het hele klimaatbeleid wordt aan landen en sectoren juist een vrijheid gegeven om dat in te kunnen vullen, waarbij het Klimaatakkoord voor Nederland natuurlijk leidend is. En als het gaat om luchtvaart geldt dat we die juist als een gewone sector zijn gaan behandelen. Dat ziet u ook in de Luchtvaartnota. Dat ziet u nu ook in de "Fit for 55"-beoordeling die we als kabinet hebben gegeven, bijvoorbeeld als het gaat om de fiscale belasting van kerosine, en ook als het gaat om de discussie die we net hadden over de bijmengverplichting. Luchtvaart wordt dus als algemene sector behandeld. De heer Van Raan wil alleen een iets andere oplossing. Hij zal mijn antwoord waarschijnlijk al kennen. Dat zal namelijk hetzelfde zijn als het antwoord dat hij kreeg in alle debatten die hij hierover met mijn voorganger heeft gehad. Hij heeft om een second opinion gevraagd op een voorstel van een hoogleraar. Wij zijn daar nu mee bezig en verwachten daar begin volgend jaar mee te komen. Ik denk dat dan ook het geëigende moment is om met nieuwe informatie dit debat weer te kunnen voeren. Anders hebben we een herhaling van zetten.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ondanks dat ik dit een heel mooi antwoord vind en mijn collega Van Raan hier vast op door wil gaan, was het niet het stukje uit de bijdrage van de heer Van Raan waar ik op doelde. Dat ging specifiek over asfalt. Zullen we anders even kijken of dat schriftelijk kan worden beantwoord? Anders blijven we hier maar doorpraten over welk stukje het is. Ik ben het daar helemaal mee eens hoor, maar ik wil uiteindelijk wel graag het antwoord hebben. Ik blijf daarom toch even staan. Want we vragen dit niet voor niks.

Minister Visser:

De heer Van Raan gaf aan dat hij eigenlijk niet gelooft in asfalt en luchtvaart. Misschien doe ik de heer Van Raan helemaal onrecht. Hij kan zich nu namelijk niet verdedigen.

De voorzitter:

Misschien moet mevrouw Van Esch dan toch even in één zinnetje aangeven waar de vraag van de heer Van Raan over ging.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

De heer Van Raan vraagt: kan de minister voor elk van de volgende bezwaren nog eens uitleggen waarom meer asfalt goed is? Daarna geeft hij de bezwaren aan. Hij gaat in op elektrische auto's. Kan dat nog eens worden uitgelegd? Et cetera. Hij vraagt specifiek om een reactie. Dat mag overigens ook schriftelijk.

De voorzitter:

Dat weten we nu.

Minister Visser:

Dat heet een politiek debat met elkaar voeren. Ik heb aangegeven dat ik geloof dat asfalt wel een bijdrage aan de mobiliteitsoplossingen levert. Andere investeringen in mobiliteit leveren daar ook een bijdrage aan. De heer Van Raan zegt dat dat geen oplossing is, maar dat herken ik niet. Ik herken me ook niet in zijn bijdrage van gister dat er niet voldoende elektrische auto's zullen zijn. Ik denk juist dat we de afgelopen periode bij de verschoning van het wagenpark zien dat het aantal nieuwe elektrische auto's dat is verkocht, enorm toeneemt. In het regeerakkoord zijn de normen ook nadrukkelijk opgenomen. Ik herken de weergave van de heer Van Raan dus niet.

De voorzitter:

Dat lijkt mij een mooi antwoord.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dat zal zo zijn, maar het blijft alleen geen antwoord op de vraag die wordt gesteld. Ik blijf dat bezwaarlijk vinden. De heer Van Raan zegt: ga in op de klimaatcrisis, op de biodiversiteitscrisis en op de gezondheidscrisis. Het antwoord op die vragen komt niet. Ik vraag dan heel vriendelijk: mag het dan schriftelijk? Ik krijg daar een mondeling antwoord op dat niet ingaat op de vragen die zijn gesteld. Ik vraag het dus nog één keer: kan er niet gewoon schriftelijk antwoord worden gegeven op de vragen die hier zijn gesteld?

Minister Visser:

Ik ga dan exact hetzelfde opschrijven wat ik net tegen mevrouw Van Esch heb gezegd. Volgens mij is dit een vraag waar ik graag met de heer Van Raan het debat over aan zou willen gaan. Ik vind het jammer dat de heer Van Raan hier niet is. Dat zal met goede redenen zijn, dus ik zal daar verder niets over zeggen.

Ik wil hier graag het debat over aangaan, omdat dit het een hele brede vraag is: de klimaatcrisis en de biodiversiteitscrisis. Een van die vragen is: vindt u dat er bij mobiliteit rekening moet worden gehouden met de leefomgeving? Het antwoord op die vraag is ja. Op welke wijze doet u dat? We doen dat door normeren, door zorgvuldige afwegingen te maken. Ik wil dat graag nog een keer op papier zetten, maar ik denk, eerlijk gezegd, dat dit juist een heel groot debat is dat je niet via papier afdoet.

De voorzitter:

Ik wil nu ook naar de heer Stoffer gaan. Ik heb u nu al vijf keer gehoord, mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Voorzitter, ik heb nog één interruptie en die wil ik graag gebruiken.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Wij kregen ook een antwoord op de vraag die mijn collega de heer Van Raan stelde over de afkapgrens van stikstof. Het antwoord was alleen niet het antwoord op de vraag die wij hadden gesteld. Die vraag gaat over de 5 kilometer afkapgrens, die in eerste instantie voor de zeven MIRT-projecten is berekend. Afgelopen zomer is naar aanleiding van een rechtszaak die afkapgrens naar 25 kilometer gegaan. Wat de Partij voor de Dieren betreft, is dat nog steeds een zeer arbitraire afkapgrens. Te veel stikstof is gewoon te veel stikstof, hoe je het ook afkapt. Wij zijn alleen wel benieuwd in hoeverre er nu al berekeningen zijn gemaakt voor die zeven MIRT-projecten op basis van die nieuwe afkapgrens van 25 kilometer. Indien die er zijn, zijn die dan ook al voor ons beschikbaar? Wanneer zien we die? Wij hebben ze nog niet gezien.

Minister Visser:

De heer Van Raan schetste een dilemma. Hij vroeg: hoe gaat u om met de 5 kilometer versus de 25 kilometer? Dit is het gevolg van het rapport dat is verschenen over stikstof. De commissie-Hordijk heeft daarin gekeken naar de rekenregels. Op basis daarvan heeft het minister van LNV aan het RIVM gevraagd welke rekenregels en afstanden gehanteerd moeten worden. Daar is de 25 km-grens uitgekomen. Dat heeft het kabinet op 9 juli van dit jaar overgenomen. Wij hanteren dus vanaf dat moment voor alle wegenprojecten de 25 km-grens als het gaat om de stikstofberekening. Dat doen wij op basis van de uitvraag die LNV heeft gedaan bij het RIVM, waar ook een TNO-rapport over is verschenen. Dat is allemaal met uw Kamer gedeeld. U heeft daar dus kennis van kunnen nemen en kunnen zien hoe we dat doen.

Wat hebben we op dit moment bij de wegenprojecten gedaan? Het eerste wegenproject waarbij wij hebben gerekend met de 25 km-grens, betreft de A4 en A15. Dat ligt nu voor bij de Raad van State. Dus de Raad van State zal daarover een oordeel geven. Wij hebben niet heel veel mensen die dit soort berekeningen en ecologische oordelen kunnen verzorgen. Wij prioriteren hier dus ook in. Wij hebben nu het eerste project gedaan. Dat ligt nu bij de Raad van State. Dat is dus ook openbaar. Dat is in september ook met de Kamer gedeeld. Het tweede project waar we mee zullen starten, betreft de A27. De Kamer heeft gevraagd naar de prioritering bij de wegenprojecten die met de stikstofproblematiek te maken hebben. Ik zal de Kamer daar dit jaar nog over informeren.

De voorzitter:

Prima. Komt er toch iets schriftelijk!

Minister Visser:

Later dit jaar, voorzitter.

De heer Stoffer (SGP):

Misschien wil ik ook nog wel wat schriftelijk. Nee. Ik denk dat de minister op zich alle vragen wel heeft beantwoord. Ik zou graag nog een beetje specificering willen op twee punten. Het eerste punt. De minister is uitgebreid ingegaan op het onderhoud. Ik had gevraagd om ook te kijken naar langjarige trajecten. Ik weet niet zeker of de minister daar

iets over heeft gezegd. Ik dacht het niet. Ik heb ook het volgende gevraagd. Als je daarnaar kijkt, ook in het licht van de brief die we afgelopen vrijdag kregen, dan is het volgens mij wel van belang dat het datamanagement, het assetmanagement, of hoe we het ook noemen, beter op orde komt. Ik snap dat we dat vandaag niet met elkaar afhandelen. Mijn vraag zou eigenlijk zijn: deelt de minister dat inzicht met mij? Kan wellicht worden afgesproken dat we jaarlijks op de hoogte worden gehouden van waar we naartoe willen gaan qua ambitie, waarbij ook wordt gekeken of dit wel of niet lukt? Ik ga daar geen motie over indienen als er een beetje een redelijk antwoord komt, want ik wil het niet helemaal vastleggen. Ik weet uit de praktijk hoe lastig het is. Eigenlijk ben je dan een beetje aan het tegenwerken. Mijn vraag is: zou de minister de ambitie met ons willen delen, deze wellicht een beetje willen opschrijven en jaarlijks de voortgang met ons willen delen?

Minister Visser:

U heeft eind 2020 het voorstel ontvangen dat nu wordt ingezet om het assetmanagement te verbeteren. Ik weet niet of dit in december al kan. Daar zal ik naar kijken. Een goed moment om de voortgang hiervan te bespreken, is denk ik bij de Staat van de Infrastructuur. Ik ben het helemaal eens met de heer Stoffer dat als het sneller kan, dat ook noodzakelijk is. We hebben er baat bij om dat te kunnen doen. Ook hier hebben we volgens mij weer een grote les met elkaar te leren, zowel het kabinet als de Kamer. Dingen moeten ook uitvoerbaar zijn. In hoeverre ambities kunnen worden versneld, zal ik daaraan toetsen.

De heer Stoffer (SGP):

Dank. Dat is een mooie toezegging. Dat scheelt een motie. Ten tweede. Ik had schriftelijke antwoorden gekregen op mijn vragen rond het maritiem herstelplan. Op zich ziet dat er redelijk uit. Eigenlijk is het een beetje dezelfde vraag. Zou het mogelijk zijn om bijvoorbeeld in het eerste kwartaal 2022 of wanneer mogelijk, maar niet op heel lange termijn, een voortgangsbrief te krijgen waarin specifiek wordt ingegaan op verwervingstrajecten, de rol van de Nederlandse industrie op de doorlooptijden van projecten, de vraag of de doorlooptijden kunnen worden verkort en op de budgetten voor verduurzaming? Wat mij betreft mag de minister het tijdstip bepalen, maar wel graag deze onderwerpen in de voortgangsbrief.

Minister Visser:

Dat is terecht. We hebben net het debat gehad. Het valt mij nu op dat er weinig ondersteuningsmiddelen beschikbaar zijn voor de verduurzaming van de zeevaart en de binnenvaart, terwijl de opgaven die er liggen enorm groot zijn. Ik denk dat dit een terecht opmerking is, ook voor de toekomst, als je het hebt over waar grote opgaven liggen en hoe deze kunnen worden gefaciliteerd. Ik weet ook uit een andere rol dat de heer Stoffer weet wat de meerkosten zijn als je het hebt over bijvoorbeeld de verduurzaming van fregatten. Dat brengt extra kosten met zich mee. Daar zul je dan een afweging in moeten maken. Wij ondersteunen het voorstel ook mede als het gaat om de indiening bij het Nationaal Groeifonds, want dit kost gewoon extra geld. Het is een terechte oproep. Ik denk dat het ook goed is om dit mee te nemen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik vroeg heel specifiek om een voortgangsbrief ergens in Q1 of Q2 2022, of wat past.

Minister Visser:

Ja, als er iets meer bekend is. Dat is ook goed. De aanvraag is sowieso gedaan. Deze moet worden beoordeeld. U zult daarover worden geïnformeerd. Wij zullen u informeren zodra er iets meer bekend is over uw specifieke vraag. We moeten even kijken of dit in Q1 of in Q2 is, maar het is goed om een brief met inhoud in plaats van alleen maar met procesantwoorden te geven.

De heer Stoffer (SGP):

Dat ben ik helemaal met u eens. Dat scheelt weer een motie. Dank u wel.

De heer Alkaya (SP):

De mensen in Zeeland, en zeker in Zeeuws-Vlaanderen, volgen dit debat ook. Zij hebben ook eerdere debatten gevolgd. Zij hebben gezien dat de motie van de SP en de BBB is aangenomen om de Westerscheldetunnel zo snel mogelijk tolvrij te maken. In de schriftelijke beantwoording van mijn vragen staan daar drie zinnen over. Eigenlijk wordt verwezen naar de formatie en het draaiboek. Nu vermijdt de minister die vraag eigenlijk geheel. Ik vind dat opvallend. Ik vraag me af hoe dat komt. In het draaiboek begint het hele proces met politieke besluitvorming van het kabinet. Waarom zouden we daarop moeten wachten? Er is hier een politieke meerderheid voor. Deze meerderheid heeft zich al uitgesproken om dat zo snel mogelijk te doen. Waarom kunnen we niet al starten met die eerste stappen uit dat draaiboek, zodat die tunnel uiterlijk januari 2023 tolvrij kan zijn? Waarom doet de minister dat niet?

Minister Visser:

Ik had die vraag schriftelijk beantwoord. Vandaar dat ik die hier niet nogmaals beantwoord. Zoals u weet, zijn wij demissionair. Wij nemen dus geen nieuwe besluiten over nieuwe grote projecten waar extra geld in moet worden gestoken. Ik heb u geïnformeerd over de financiële consequenties hiervan. Ik heb u ook geïnformeerd over wat je nog aanvullend zou moeten doen om dit voor elkaar te krijgen. Uiteraard geldt dat ik met de provincie in gesprek ben. Die heeft deze handschoen ook opgepakt naar aanleiding van het draaiboek. De provincie bekijkt welke verkeerskundige onderzoeken aanvullend nog nodig zijn. Wat betekent dat bijvoorbeeld voor stikstof? Dit soort dingen moeten allemaal worden opgepakt. Ik weet dat de provincie Zeeland dat ook doet. Dus de voorbereidingen worden getroffen, mocht een nieuw kabinet hiertoe besluiten. Maar ik vind het niet onze positie, gelet ook op onze demissionaire status, om nu dit besluit te nemen.

De heer Alkaya (SP):

Er worden zo veel besluiten door dit kabinet genomen die een demissionair kabinet normaal gesproken niet zou moeten nemen. In dit geval gaat het niet om het reserveren van meer geld. Ik kan hier wel een amendement indienen, maar dan gaan de coalitiepartijen per definitie tegenstemmen, omdat zij in de achterkamertjes aan het onderhandelen

zijn over dat geld. Dus dan zitten we vast. Dan lopen we vertraging op, dan krijgen de mensen in Zeeuws-Vlaanderen te maken met vertraging, vanwege het politiek proces hier. Terwijl de eerste stappen al gezet zouden kunnen worden, vooruitlopend op dat besluit. Dat besluit gaat er komen, want daarover heeft een meerderheid van de Kamer zich immers al uitgesproken. Dus waarom die vertraging? Wij kunnen toch al starten met die onderzoeken, die verkeers-onderzoeken en die duurzaamheids-onderzoeken als het gaat om stikstof? Daarmee kunnen we toch al starten, zodat wij hier kunnen uitspreken dat wij ons met z'n allen richten op januari 2023?

Minister Visser:

U heeft in de brief van de staatssecretaris en mijzelf kunnen lezen dat wij in de afgelopen periode alleen maar de besluiten hebben genomen waarvan wij vinden dat die financieel onvermijdelijk zijn, juist ook gelet op de financiële problematiek die er is binnen het Mobiliteitsfonds. U hebt kunnen zien dat wij daar netjes mee omgegaan zijn, door echt te kijken: wat is er op dit moment echt nodig? Wij vinden dat het aan onze opvolgers is, van welke politieke kleur dan ook, om vervolgens met uw Kamer te kijken, op basis van nieuw beleid, om te bepalen wat belangrijk is als het gaat om mobiliteit. Wij moeten die vrije ruimte ook kunnen krijgen.

Wij hebben gekozen voor drie elementen waarvan wij vinden dat wij daar echt in moeten investeren. Dat zijn de plusvoorzieningen voor wat betreft ProRail, de Rotterdamse haven en het project Zanddijk. Dat is ook de subsidiebeschikking aan ProRail. Dat zijn de drie besluiten die wij nemen, waarvan wij zeggen dat wij die nu moeten nemen, omdat wij dat niet op een later moment kunnen doen. Van alle andere dingen vinden wij dat die integraal moeten worden gewogen en uiteraard met de Kamer moeten worden besproken voordat daar een besluit over kan worden genomen.

Als het gaat om de Westerscheldetunnel is het de vraag: ben je bereid om de financiële middelen beschikbaar te stellen? Dat is inderdaad een politiek besluit.

Het tweede is dat de provincie al bezig is met de onderzoeken waar u op doelt. Ik weet dat, want ik heb daarover gesproken met de gedeputeerde Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bieden wij daarin ook ondersteuning. Wij kijken wat er nodig is aan onderzoeken en op welke wijze wij daar met onze kennis en knowhow ondersteuning in kunnen leveren. Dus uw zorg dat die onderzoeken allemaal stilliggen, is niet terecht. Mijn laatste informatie is dat de provincie daar hard mee bezig is. Dus dat loopt gewoon door.

Besluitvorming over geld en over waar je in investeert, vind ik echt aan een nieuw kabinet, gelet ook op de brief die wij aan uw Kamer hebben gestuurd, waarin u hebt kunnen lezen wat de opgaven zijn. Dat zijn er nogal wat. Dat verdient echt een integrale weging, samen met alle andere projecten. Of het nu gaat om mobiliteit binnenvaart, of projecten op het spoor of op de weg, die weging moet met uw Kamer worden gemaakt door een nieuw kabinet.

De voorzitter:

Prima. Hartelijk dank. Dank ook voor uw beknoptheid. Als straks de staatssecretaris even snel is, dan zitten wij om 19.15 uur, of misschien iets later, aan de dis. Ik schors voor een paar minuten en dan gaan wij luisteren naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris. Ik weet zeker dat ook hij er kort en puntig doorheen zal gaan.



Van Weyenberg:

U bent subtiel vanavond!

Voorzitter, dank u wel. Allereerst mijn dank aan de Kamerleden voor hun vragen in eerste termijn bij deze begrotingsbehandeling. Ik heb vijf blokjes. Ik heb een zeer kort algemeen blokje. Het openbaar vervoer is mijn tweede blokje. De circulaire economie als derde. Duurzame mobiliteit als vierde. En last maar zeker niet least is het milieu. Dat is mijn vijfde blokje: de schone en veilige leefomgeving en het toezicht daarop.

Voorzitter. Het is voor mij een bijzonder moment, want het is mijn eerste begrotingsbehandeling vanuit vak-K. Ik bevind mij gelukkig in goed gezelschap, niet alleen met een aantal Kamerleden die in hun eerste ronde in de Kamer zitten, zeg ik onder anderen tegen de heer De Hoop, mevrouw Bouchallikh en de heer De Groot, maar met mevrouw Beckerman en de heer Heerema hebben we nog een paar andere lenW-maidenspeeches, zoals ik het dan maar even noem.

Voorzitter. Ik ben ruim twee maanden geleden begonnen aan dit interessante avontuur op veelal nieuw terrein. Ik heb vooral gezien hoe ontzettend veel er gebeurt en hoe ontzettend veel er nodig is. Ik noem daarbij de gesprekken met omwonenden rondom Tata in Wijk aan Zee. Ik noem de transitie naar een veel meer circulaire economie. Daarbij zijn er bijvoorbeeld ondernemers die ervoor zorgen dat we afgedankte kleding kunnen hergebruiken, of dat nou in diezelfde vorm is of wordt verwerkt in nieuwe kleding. Ik noem bedrijven die werken aan elektrisch vervoer. Die bouwen graafmachines met door hun ontwikkelde accu's om tot elektrische grote graafmachines waarmee je zelfs dijken kunt maken. Ik noem ook de transportondernemers in de logistiek, die bijvoorbeeld elektrische busjes ontwikkelen. En boven alles noem ik al die mensen in het openbaar vervoer die ook in deze zware coronatijd met hart en ziel werken, in het bijzonder aan het spoor. Over de verkeersleiding bij ProRail kom ik straks nog apart terug, maar daarbij hebben we de afgelopen weken gezien dat het daar af en toe echt spannend is. Ik zal er straks meer over zeggen, maar dat zal het blijven. Ik wil hier in het bijzonder ook mijn waardering uitspreken voor alle mensen bij de verkeersleiding bij ProRail. Zij moeten nu juist extra hard werken om de boel gewoon in de lucht te houden. Ze komen daarvoor terug van vrije dagen. Ze doen echt drie stappen extra. Dat verdient wat mij betreft een extra compliment.

Voorzitter. Mijn constatering is dat het terrein van Infrastructuur en Waterstaat zowel veelomvattend is als gevarieerd

alsook van vitale betekenis voor ons land. De minister had net ook een aantal mooi voorbeelden over mobiliteit. Bij het water is dat natuurlijk absoluut ook het geval. Daarmee is het geen fictie, zeg ik tegen de heer De Groot, die het had over het mooie kinderboek over "het ministerie van oplossingen". Het boek van lenW is zelfs non-fictie. We weten allemaal niet hoelang het demissionaire kabinet deze rol nog zal moeten vervullen, maar ik zal de komende tijd doorwerken om de doelen verder te brengen, of het nou gaat om de langetermijngave rond klimaatneutraliteit of om het milieu of om een goed ov.

Voorzitter, dat was mijn zo bondig mogelijke eerste blokje.

Voorzitter. Dat brengt mij bij het openbaar vervoer. Daar is in de coronaperiode echt iets bijzonders gebeurd. Dat is ook terecht, want het openbaar vervoer is van cruciaal belang. Mensen moeten daarmee naar hun werk of naar familie. Bereikbaarheid is eigenlijk een mensenrecht. Je moet je door het land kunnen verplaatsen. Daar heeft het kabinet in de persoon van mijn voorganger met de beschikbaarheidsvergoeding heel hard aan gewerkt met de hele openbaarvervoerssector. Er is een heel stevig vangnet neergezet, juist vanwege dat grote publieke belang. Daar is ruim 2,5 miljard euro aan uitgegeven. En dan heb ik het nog niet over het feit dat bijvoorbeeld ook de ov-studentenkaart natuurlijk gewoon doorliep. Ook de regionale partijen zijn hun bijdragen gestand blijven doen. Het gaat om heel veel geld en dat is wat mij betreft extreem goed besteed geld.

Ook nu nog is het aantal reizigers nog steeds aanzienlijk lager dan in 2019. We zitten nu ongeveer op 60%. Met de nieuwe maatregelen rond thuiswerken is het ook de verwachting dat dat toch weer voor een tijdelijke dip zal zorgen. Dat vraagt veel van het openbaar vervoer. Wij proberen hen er dan ook zo goed mogelijk doorheen te helpen, zodat we het nut en het belang van het openbaar vervoer, ook naar de toekomst toe, kunnen stutten. Want als je voorbij deze coronacrisis kijkt, waarover de minister ook al heeft gesproken, naar de mobiliteitsbehoefte, dan is het openbaar vervoer, het spoor, een groeiemarkt. Meer mensen zullen per openbaar vervoer en per spoor reizen. Het is dus extra belangrijk dat we dat goed waarborgen, ook in deze zware coronatijden.

De heer Alkaya en de heer De Hoop in het bijzonder hebben wel gevraagd: je hebt nu die beschikbaarheidsvergoeding, maar wat betekent dat nou voor het aanbod? Daar heb ik het met de heer Alkaya ook al uitgebreid over gehad tijdens het wetgevingsoverleg van vorige week. We hebben natuurlijk waarborgen ingebouwd, zeg ik tegen de heren Alkaya en De Hoop.

De eerste waarborg zit vooraf. Voor er wordt gereden, bepalen ov-autoriteiten in hun vervoersplancyclus — vergeeft u mij dat woord — jaarlijks het aanbod van openbaar vervoer in hun concessies. In de praktijk is dat dus de dienstregeling. Dat stemmen ze af met de gemeenten in hun concessiegebied. Regionale of landelijke reizigersorganisaties hebben daarbij adviesrecht. Op die manier komt dan de dienstregeling tot stand. Die manier van werken past ook bij het toch decentrale karakter van heel veel openbaar vervoer. Dan heb ik het niet over de NS of over de Waddeneren, want dat is landelijk. Maar al het andere vervoer gaat via de decentrale overheden. Die zijn verantwoordelijk. Inmiddels kan ik ook melden dat de nieuwe

dienstregeling, die van 2022, in bijna alle concessies is vastgesteld door het verantwoordelijk bestuur. Ook de decentrale volksvertegenwoordiging is akkoord gegaan met die nieuwe dienstregeling. Die gaat overigens op 12 december aanstaande in. Dat is een wettelijke termijn.

De tweede waarborg is de controle achteraf, want we hebben afgesproken dat er geen grootschalige afschaling mag plaatsvinden. Hoe waarborgen we dat? Laat ik daar nu iets preciezer over zijn dan ik in het WGO kon zijn. Bij de eindafrekening moet door de vervoersbedrijven bij de decentrale overheden worden aangegeven of zij aan de subsidievoorwaarden hebben voldaan. Dat moeten zij met een accountantsverklaring aantonen. Dan kan de decentrale overheid checken of die vervoerder inderdaad die belangrijke voorwaarden in de praktijk heeft gebracht. Uiteindelijk landt dat dan ook nog bij het ministerie van lenW. Daarna wordt de subsidie definitief vastgesteld. Ik zou mij zo kunnen voorstellen dat u mij dan gaat vragen wat daar dan uit is gekomen. We zijn op dit moment bezig met de voorbereiding daarvan. Volgend jaar, in 2022, vindt de vaststelling plaats van de aanvragen over het jaar 2020. In 2023 gebeurt dat dan voor de aanvragen over het jaar 2021. Die check via de accountants komt dus nog.

Het derde wat we doen, dus de derde waarborg, is dat we een oogje in het zeil en een vinger aan de pols houden. Ik zie in de praktijk dat er ongeveer 10% van het openbaar vervoer is afgeschaald ten opzichte van 2019. Maar er is echt nog steeds een passend, veilig en goed niveau van voorzieningen in stand gebleven. Bij busconcessies is de afschaling gemiddeld iets groter dan bij trein. Daar is het ongeveer 85%, zeg ik in het bijzonder tegen de heren De Hoop en Alkaya. Maar de verschillen zijn groot. Er is grote spreiding. Ik noem een voorbeeld. Bij de metroconcessie in Amsterdam zitten we nu op ongeveer 81%. Dat heeft natuurlijk onder meer te maken met het wegvallen van een groot deel van de toeristenstroom. Tegelijkertijd is er in Rotterdam sprake van meer aanbod ten opzichte van 2019. Dat heeft dan weer te maken met het doortrekken van de metro naar Hoek van Holland. Zo zie je dat in al die cijfers ook heel erg de lokale omstandigheden meespelen. Dat zie je dus ook bij de busconcessies. In de Drechtsteden is er bijvoorbeeld tot 80% afgeschaald, maar in Noord- en Zuidwest-Fryslân, zeg ik in het bijzonder tegen de heer De Hoop, is het 88%. Dus het beeld dat de afschaling in de steden altijd minder is dan in de regio, is niet het beeld dat ik uit de cijfers haal. Ik heb de heer Alkaya bij het wetgevingsoverleg al toegezegd dat wij zullen informeren over wat er gebeurt, ook in 2022. Daar is ook een motie over aangekomen. Als alle vervoersplannen voor 2022 er zijn, zal het DOVA, de samenwerkende ov-autoriteiten, die centraal beschikbaar stellen, op één plek. Dan kunt u zich daar, als u dat wilt — het zijn veel pagina's, waarschuw ik u — ook nog verder in verdiepen.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Alkaya, al twijfelde hij even.

Van Weyenberg:

Afstemming is altijd goed, voorzitter.

De heer **Alkaya** (SP):

Je moet natuurlijk ook onderhandelen met je fractiegenoot over hoeveel interrupties je hebt.

De **voorzitter**:

U heeft gewonnen, begrijp ik?

De heer **Alkaya** (SP):

In dit geval heb ik gewonnen, en de staatssecretaris verloten!

De staatssecretaris heeft al heel wat meer informatie kunnen geven dan in het wetgevingsoverleg. Daar ben ik blij mee, want ik vroeg hem daarin om meer inzicht te bieden in het afschalen van die buslijnen in en naar aanleiding van die coronacrisis. Ik vind het belangrijk om daar een beeld van te hebben. Dus dank voor deze informatie, maar het ging wel snel en het waren slechts een aantal voorbeelden. Ik vraag de staatssecretaris dus ook om op het moment dat die accountantsverklaringen er zijn, in 2022, met een brief te komen en met zijn eigen analyse: wat is volgens hem het effect geweest van die coronacrisis op buslijnen in het land? Maak daar een analyse van, zodat we daar te zijner tijd ook een debat over kunnen voeren. Want nu is het heel anekdotisch. Het is een beeld. Dat is al meer dan in het wetgevingsoverleg naar voren kwam, maar ik wil daar achteraf gewoon een goede check op kunnen doen. Is de staatssecretaris bereid om dat te doen?

Van Weyenberg:

Dit is voor mij even zoeken. Ik snap de vraag. Ik kan een paar dingen doen, maar ik wil ook een paar dingen voorkomen. Dit raakt ook aan het gesprek of het debat dat ik in het wetgevingsoverleg met de heer Alkaya had. Ik wil niet treden in wat de decentrale overheden met hun volksvertegenwoordiging doen bij de decentrale concessies. Dat past mij niet, vind ik. Daarbij heb ik één rol, namelijk dat de beschikbaarheidsvergoeding uiteindelijk, na de accountantscontrole, bij IenW komt. Als u, zeg ik via u, voorzitter, tegen de heer Alkaya, daarvan op de hoogte gesteld wil worden als dat allemaal gebeurd is, dan zeg ik dat graag toe.

Dan over wat er nu precies in al die vervoersplannen voor 2022 staat. Die worden allemaal openbaar. Dat zal ik ook doen. Ik heb u net ook nog mijn algemene beeld gegeven. Maar ik wil ervan wegblijven om te gaan oordelen over elke afweging binnen een decentrale concessie, waarin bijvoorbeeld een provincie gewoon afspraken met een vervoerder maakt over specifieke buslijnen of haltes. De heer Alkaya zei eerder in het debat ook al dat hij daar niet naar op zoek is. Als we dus de accountantsverklaringen over dat jaar hebben, deel ik die graag met u. Dat betreft ook de verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding. Dat is belastinggeld, dus dat vind ik een hele goede vraag. En ik zal de plannen voor volgend jaar openbaar maken. Maar volgens mij heeft hij daarmee het beeld dat hij zoekt.

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

Dit gaat natuurlijk verder dan alleen de beschikbaarheidsvergoeding. Het probleem van vervoersarmoede ...

Van Weyenberg:

Daar kom ik straks nog specifiek op terug. Maar gaat uw gang, hoor.

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

O, dan wacht ik even.

Van Weyenberg:

Sorry, voorzitter, dat ik door de heer De Hoop heen praatte. Dat moet je nooit doen. Dat was mijn ongeduld. Maar ik ga straks absoluut nog in op zijn voorstel. Hij heeft daar ook een amendement over ingediend.

Ik zal de amendementen overigens meteen in mijn eerste termijn van een appreciatie voorzien, zeg ik alvast tegen u, voorzitter.

Over de instandhouding van het spoor wil ik toch ook nog kort iets zeggen. De minister heeft een beeld gegeven in de instandhoudingsbrief die wij samen hebben gestuurd. Wij vinden het namelijk belangrijk om alle info die wij op dit moment hebben te delen met uw Kamer, omdat wij vinden dat de Kamer moet weten waar we nu staan en wat het beeld is. De vraag of een partij wel of niet formerend is, vind ik daarbij niet relevant. Maar dat beeld laat zien dat er voor de instandhouding gewoon grote tekorten zijn, ook op het spoor. Het is misschien van een andere orde dan rond wegen en vaarwegen, maar het speelt ook op het spoor. Wij hebben voor 2022 besloten om daar extra geld voor vrij te maken, omdat we dat toch nodig vinden. Het gaat, om precies te zijn, om 165 miljoen. Een onderdeel daarvan is een begin maken rondom de Havenspoorlijn in Rotterdam, zeg ik tegen de heer Boulakjar, die daarnaar vroeg. Alleen, dat zal met dat ene, eerste jaar nog niet klaar zijn. Het zal ook de jaren daarna iets vragen. Maar voor het komend jaar hebben we aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor ProRail. We hadden er ook voor kunnen kiezen om de jaren daarna allemaal in één keer met een kasschuif ten koste van 2036 en '37 ook maar weer te vullen, maar we vonden dat we daarmee het wat mij betreft principiële debat dat hier moet worden gevoerd, uit de weg zouden gaan. De minister zei terecht dat het uitiem ook niet een structurele oplossing is.

U hebt nu dus de stand van zaken. Naast het feit dat er in de 165 miljoen voor volgend jaar voor ProRail dus geld zit voor de Havenspoorlijn, is er ook 23 miljoen voor de brandblusvoorzieningen in het Rotterdamse havengebied, zoals u ook in de brief kon lezen. Dat is gewoon nodig om te zorgen dat de treinen daar kunnen blijven rijden. Voor het goederenvervoer is dat natuurlijk ook buitengewoon belangrijk. Laten we het goederenvervoer niet vergeten, zoals de minister ook terecht zei. Dat is ook een reden waarom we dat doen. Dat kon echt niet wachten.

Voorzitter. Dan de personeelskrapte bij de verkeersleiding bij ProRail. De heren Madlener, Boulakjar en Amhaouch vroegen daarnaar. Al enige tijd heeft ProRail echt te maken met personeelskrapte bij de verkeersleidingsposten. Ik verwacht dat het echt nog tot 2023 krap zal blijven. In september heb ik uw Kamer daar ook al over geïnformeerd, na een eerdere uitval. Er werken bij ProRail op dit moment ongeveer 750 treindienstleiders. Er staan zo'n 60 vacatures open voor die functie. Dat personeelstekort wordt onder andere

veroorzaakt door de krapte op de arbeidsmarkt, waarmee we in de publieke sector maar ook in de marktsector op heel veel terreinen de komende jaren indringend geconfronteerd zullen worden. Dat speelt hier zeker ook. De heer Boulakjar stelde die vraag ook breder, voor de rest van het openbaar vervoer. Die zal ik straks beantwoorden. Ik wil nogmaals zeggen dat de mensen die dit belangrijke werk doen, zich echt uit de naad werken en echt bereid zijn om bij te springen waar dat kan. Ze zetten echt alles op alles om uitval van treinen te voorkomen. Want dat vinden we natuurlijk afschuwelijk. Dat vindt ProRail afschuwelijk en ik ook, want dat benadeelt de reiziger. Toch is het niet op elk moment gelukt om dat te voorkomen. Ik heb daar in mijn eerste kennismakingsgesprek met de CEO van ProRail over gesproken. Afgelopen maandag sprak ik nog met treinverkeersleiders, toen ik Groningen mocht bezoeken over de investeringen in de ombouw van treinen naar het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS. Dat is ontzettend mooi en prachtig werk. Ik zou tegen iedereen die daar nog over nadenkt, willen zeggen: overweeg het als u een carrièrepad kiest. We hebben deze mensen hartstikke hard nodig. Op dit moment zijn er tekorten. Dat betekent dat het kwetsbaar is. Die kwetsbaarheid zullen we niet in een enkele dag of week hebben weggetoverd, zeg ik eerlijk, hoe hard er ook wordt gewerkt.

Wat doen we dan op korte termijn? Op korte termijn doet ProRail een aantal zaken. Extra personeel van andere verkeersleidingsposten inzetten waar dat kan: extra opleidingen, werkplekken op afstand, zodat een treinverkeersleider uit bijvoorbeeld Zwolle op afstand kan bijspringen op de post Utrecht en de tijdelijke inzet van recentelijk gepensioneerd en andere voormalige treinverkeersleiders. Op de langere termijn wordt gewerkt aan een grotere instroom. Het werving- en selectiebudget is fors verhoogd. Daardoor is sinds 2018 het aantal nieuw opgeleide treinverkeersleiders verdrievoudigd. Opleidingen worden tegen het licht gehouden en we zorgen dat huidige treinverkeersleiders meer behouden blijven voor hun functie, want je wilt natuurlijk ook de uitstroom zo veel mogelijk tegenhouden. Desalniettemin kunnen we niet uitsluiten dat er problemen zullen blijven ontstaan waar reizigers last van zullen houden. Dat is echt heel, heel erg vervelend. Maar dat geldt ook voor vervoerders; laten we die niet vergeten.

Dat was het geval op 2 november. Een aantal van u had het daarover. Het dreigde aanvankelijk ook op 3 november. Gelukkig hebben de treinen die dag uiteindelijk een groot deel van de dag wel kunnen rijden tussen Utrecht en Arnhem.

Ik heb daarom de afgelopen dagen opnieuw intensief contact gehad met de CEO van ProRail en de collega's van het departement hebben intensief contact met andere collega's van ProRail gehad. Wat zijn nou de opties? Ik heb met de CEO afgesproken dat zij nu kijken welke lessen we kunnen leren uit die uitval van deze week, waar dit twee dagen achter elkaar dreigde. Daarnaast is ProRail bezig om zich te laten inspireren door een aantal andere sectoren, die ook met dit soort kraptes te maken hebben: de politie en de luchtverkeersleiding. Welke lessen kunnen zij van elkaar leren om te kijken of er toch nog ideeën zijn om hier iets aan te doen?

Ten derde heeft ProRail mij vandaag aangegeven dat het een externe toets wil laten uitvoeren door twee onafhanke-

lijke bureaus op de korte- en langetermijnacties. Dat vind ik belangrijk, want dan houden we ook scherp dat we echt kunnen valideren dat alles op alles wordt gezet en dat we geen dingen over het hoofd zien. Ik vind het verstandig dat ProRail hiervoor heeft gekozen. Ik zal volgende week zelf de voortgang met ProRail bespreken. Op de aankomende aandeelhoudersvergadering, medio november, zullen we breder het personeelsbeleid op de agenda zetten. Want zoals u weet, zijn wij ook nog eigenaar van ProRail. Na de aandeelhoudersvergadering zal ik uw Kamer nader informeren over het plan van aanpak van ProRail en hopelijk dan ook al over de uitkomsten van de externe toets.

U hoort mij dit zwaar aanzetten. Dat is omdat ik er echt rekening mee houd dat we dit de komende dagen en weken vaker gaan krijgen. Ik wil daar gewoon eerlijk over zijn. Er wordt echt met man en macht gewerkt om dat te voorkomen, maar dit is echt spannend. Ik zag dat De Speld gisteren een humoristisch plaatje had, maar dit hangt echt op mensen. Het laat ook zien hoe belangrijk mensenwerk is. Als enkele mensen er niet zijn, kan het op een traject echt misgaan. We doen er alles aan, maar tegelijkertijd zeg ik: het probleem zal niet van vandaag op morgen weg zijn. Dank dat u mij even de ruimte gaf om dat wat uitgebreider toe te lichten, voorzitter.

De heer Madlener (PVV):

Ik vind het een zeer teleurstellend antwoord. Laten we vooropstellen dat het verantwoordelijk werk is. Ik denk dat zij misschien wel botsingen moeten voorkomen, zoals een luchtverkeersleider. Als de druk op die mensen zo groot is, lijkt me dat dit mogelijk voor gevaarlijke situaties zorgt. Kennelijk is het management van ProRail er niet in geslaagd om dit op tijd te onderkennen. Ze geven nu aan dat het tot 2023 gaat duren. Ik vind dat gewoon onacceptabel. Dan kun je zeggen "we gaan een onderzoek doen". Dat duurt dan weer hoeveel maanden? Een halfjaar? Dat is gewoon onacceptabel. Ik vind dat de staatssecretaris ProRail duidelijk moet maken dat dit op korte termijn moet worden opgelost. Het zal misschien geld kosten. Het lijkt me een prachtige baan, als het goed beloond wordt. Ik zou dus aan de staatssecretaris willen vragen: is hij bereid om op korte termijn met ProRail te praten en een oplossing te eisen, die op veel kortere termijn resultaat geeft?

Van Weyenberg:

Ik praat de afgelopen dagen al bijna dagelijks met ProRail over dit probleem. De collega's van lenW doen dat ook. Weet u wat het probleem is? De heer Madlener zei: dit is heel belangrijk werk, want het voorkomt misschien wel aanrijdingen. Absoluut! Waarom wordt er in exceptionele omstandigheden een lijn uit de dienstregeling genomen? Omdat dan de veiligheid met de verkeersleiders niet kan worden geborgd. Zulk belangrijk werk is het. Daar heeft de heer Madlener helemaal gelijk in. Het is natuurlijk niet zo dat wij nu onderzoek doen, achteroverleunen en hopen over zes maanden wat te horen. Er zijn heel veel acties in gang gezet door ProRail. Ik vind het belangrijk dat ProRail ervoor heeft gekozen die acties extern te laten valideren en zich te laten inspireren door andere organisaties met soortgelijke problemen. Wij hopen allemaal dat dit zo snel mogelijk effect heeft, maar juist omdat dit zulk belangrijk werk is, ben je niet morgen klaar om dit werk te doen. Het is een langdurig opleidingstraject.

Daarom vind ik het ook verstandig dat men probeert om gepensioneerde mensen te verleiden om tijdelijk terug te keren en geen optie onbenoemd te laten. Ik heb een hele lijst genoemd van zaken die gebeuren, maar ik vind het eerlijk er wel bij te zeggen dat dit nog steeds niet betekent dat ik u kan garanderen dat het de komende weken en maanden niet nog een keer gaat gebeuren dat op specifieke lijnen de verkeersleiding er niet in afdoende mate is. Uit oogpunt van veiligheid — dat is exact het punt; daar heeft de heer Madlener helemaal gelijk in — is het dan niet verantwoord om te blijven rijden.

De heer Madlener (PVV):

Daar ben ik het mee eens. Natuurlijk is het belangrijk werk, maar het is een fout geweest van het management van ProRail om dit niet tijdig te onderkennen. Dat bent u toch met mij eens, vraag ik via de voorzitter. Ten tweede: we horen duidelijk dat de problemen tot in 2023 gaan voortduren. Ik vind dat gewoon onacceptabel. Dan kunnen we toch niet zeggen: "O, nou ja, dat duurt dan nog anderhalf jaar. Doe uw best en doe een onderzoek"? Dat kan toch niet? Ik zou zeggen: eis van ProRail dat ze dat binnen zes maanden hebben opgelost. Dat moet het uitgangspunt zijn. 2023 is toch veel te laat?

Van Weyenberg:

Ik heb niet zo veel aan boosheid en eisen, want ik kan deze mensen er niet bij toveren. ProRail doet er echt alles aan — daar kunt u van op aan — om dat te doen. Ik heb u een lijst van acht punten genoemd die nu concreet lopen. Juist omdat ik zeker wil weten dat we niks missen, vind ik het goed dat ze zich ook verstaan met een aantal organisaties die ook met krapte zitten op hele gespecialiseerde functies — zijn er nog lessen die we van hen kunnen leren? — en dat ze die twee gespecialiseerde bureaus ernaar laten kijken. Dat is geen kwestie van een halfjaar, want dat halfjaar hebben we helemaal niet, zeg ik tegen de heer Madlener. Hoe kan het zo snel mogelijk op orde komen? Ik hoop dat we het steeds minder acuut kunnen maken, maar er zijn veel vacatures, en die zijn niet over twee maanden allemaal ingevuld. Het zou fantastisch zijn. We gaan er alles aan doen, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat ik die belofte niet kan doen.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dat is niet zo'n mooie situatie, maar de VVD waardeert wel dat de staatssecretaris alles op alles zet om te kijken hoe we meer treinverkeersleiders kunnen krijgen. Ik heb een andere vraag. Die gaat over het vervangend vervoer. Daar is gisteren ook over gesproken. Ik weet niet of u daar nog op komt, maar ik ga toch maar vast de vraag stellen: kunt u dan wel met de concessiehouders in gesprek gaan om ervoor te zorgen dat de mensen in ieder geval niet in de kou staan? Van de week hebben we ook gehoord dat mensen toch onverwacht daar stonden, maar geen vervangend vervoer aangeboden kregen. Je zult maar net op weg zijn naar het sollicitatiegesprek om treinverkeersleider te worden of voor een baan in de zorg of wat dan ook. Je kunt het zo gek niet verzinnen. Laten we dat dan in ieder geval goed regelen met elkaar, want het gaat nog een hele tijd duren.

Van Weyenberg:

De heer De Groot stelt nu deze vraag. De heer Amhaouch heeft deze vraag gisteren gesteld, dus laat ik die vragen samen nemen. De vraag was: waarom zijn er toen geen bussen ingezet, terwijl in de concessie van de NS staat dat dit wel verplicht is? Dat was de vraag van de heer Amhaouch en dat is eigenlijk ook, iets anders geformuleerd, de vraag van de heer De Groot. Dat klopt. Als het redelijkerwijs mogelijk is, moet de NS bussen inzetten. NS kijkt dan naar de vervoerstroombaan: wat is handig? Op een heel druk intercitytraject is het vaak handiger om mensen bijvoorbeeld via een omleiding met een trein te laten gaan dan dat je bussen laat rijden. Het lukte op 2 november gewoon niet op die termijn om bussen beschikbaar te hebben. Het gaat natuurlijk ook om grote aantallen. Bij een intercity gaat het mogelijk om heel veel bussen. Daar heb ik enig begrip voor, maar ik ben het ook met u eens dat dit niet de situatie is die wij met elkaar willen. Ik zal daarom inderdaad met de NS in gesprek gaan over wat we kunnen doen, gegeven de omstandigheden. De NS wordt hier ook mee geconfronteerd; dit is niet iets wat bij de NS misgaat. Ik vind het ook fair om dat te zeggen. Omrijden met lange treinen is denk ik vaak sneller voor treinreizigers. Maar zeker voor mensen die tussen de tussengelegen stations willen reizen, moeten we alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat zij met vervangend busvervoer op hun bestemming komen, van een sollicitatiegesprek tot en met een belangrijk bezoek of hun werk.

De heer Amhaouch (CDA):

Ten eerste willen we inderdaad alle verkeersleiders en medewerkers van ProRail waarderen. Daar gaat het absoluut niet om. Maar de beantwoording is niet voldoende. Ik ben het ermee eens dat dit eigenlijk niet acceptabel is. Dit speelt al een paar jaar. Ik weet dat de staatssecretaris er ook weinig aan kan doen. Hij zit er net drie maanden. Maar dit speelt bij ProRail al een paar jaar. Volgens mij moet er fundamenteel iets gaan gebeuren. Ik wil niet beginnen met persoonlijke verwijten, maar ik wil wel dat de informatie bovenkomt. De eerste vraag, die ik ook in de eerste termijn heb gesteld, is: komt er een onafhankelijk onderzoek? Dus niet door ProRail zelf, maar onafhankelijk. Dat hebben de bonden in de cao afgedwongen. Dat is heel belangrijk. Dit speelt al zo lang, dus de vraag is: wat gaan we hieraan doen?

Het punt is: elk jaar moeten er 60 bij. Ik heb de informatie gelezen. Ik weet niet hoeveel mensen elk jaar zo'n training volgen, maar er blijft maar 5% over. Dus dat gaat hem ook niet worden. Als wij, met al die ambitie, in de toekomst 750 verkeersleiders nodig hebben, gaat dat het ook niet worden. Ik weet niet welke apparatuur ze allemaal gebruiken en welke IT. De vraag is de volgende. Voor de korte termijn ben ik het eens met de staatssecretaris. Volgens mij spreekt hij dagelijks met ProRail, maar wat gaat er fundamenteel gebeuren bij ProRail als uitvoeringsorganisatie? Ik proef een beetje dat dit de zoveelste uitvoeringsorganisatie is die op een of andere manier begint vast te lopen. We hebben het hier niet over een boemeltreintje dat eruit is gehaald. De staatssecretaris geeft aan dat dit nog langer gaat duren: 2023, lees ik. Dit gaat over de verbinding tussen twee provinciehoofdsteden: Arnhem en Utrecht. Dat kan toch niet? Ik zou hier echt de alarmbellen willen laten afgaan. De staatssecretaris moet op korte termijn aan de bak, maar ik wil ook de fundamentele discussie voeren. Nogmaals, komt

er een onafhankelijk onderzoek, zodat we kunnen zien wat er moet gebeuren om ProRail toekomstproof te maken?

Van Weyenberg:

Een paar dingen. De urgentie van de heer Amhaouch heb ik ook. De heer Amhaouch luidt de alarmbel, maar dat was geloof ik ook wel de korte portee van wat ik zelf deed. Wat ga ik doen en wat gaat ProRail doen? Heel veel. Komt er een onafhankelijk onderzoek? Ja. Ik vind het verstandig dat ProRail ervoor kiest dat onafhankelijke bureaus dat plan van aanpak gaan toetsen. Dat steun ik en dat vind ik ook belangrijk. Omdat ze er zelf voor kiezen, hoef ik er gelukkig niet meer om te vragen. Ik vind het fijn dat ProRail dat zelf doet. Het gaat bijvoorbeeld ook over de arbeidsvoorwaarden. Dat vind ik ook belangrijk. Zijn die aantrekkelijk genoeg om mensen te werven? We hebben er in totaal 750, zeg ik tegen de heer Amhaouch, voordat daarover een misverstand ontstaat. Dat gaan we doen. Dit in één keer verbreden naar de totale ProRail-organisatie doet denk ik geen recht aan de prestatie van ProRail, die u ook allemaal in het jaarverslag kunt lezen. Maar ik ben het volledig met u eens dat dit volledig niet acceptabel is. Daarbij komt dat boosheid en opgewondenheid mij niet verder helpen, en uiteindelijk ook de reiziger niet. Wat ik zie, zijn heel veel acties. Ik heb echt dagelijks contact met ProRail. Onze secretaris-generaal heeft contact met ProRail. Heel veel beleidsmensen hebben contact met ProRail. Dit moet zo snel mogelijk worden opgelost. Ik vind het fair en eerlijk om te zeggen dat we er alles aan doen om het te verbeteren. Ik twijfel geen seconde aan de inzet van ProRail en de baas van ProRail om dit op te lossen. Er wordt extern onderzoek uitgevoerd. Het goede nieuws is dat het klasje nu vol zit. Dat is belangrijk. Daarmee zijn niet in één keer alle problemen weg. Maar we doen er alles aan. Ik zit hier bovenop, zeg ik tegen de heer Amhaouch, met ProRail samen. Ik ga er dus ook geen discussie tussen mij en ProRail van maken in die zin dat ik ProRail niet vertrouw. Dit is een groot probleem, dat heel voortvarend moet worden opgepakt. De aansporing van de heer Amhaouch dat ik hier bovenop moet zitten, had ik niet nodig, maar ik hoop hem daar niet in teleur te stellen.

Voorzitter. Dan vroeg de heer ...

De voorzitter:

Een vraag nog van de heer Boulakjar.

De heer Boulakjar (D66):

Een nabrander, want ik was al gaan staan voor een interruptie. Veel vragen zijn al gesteld en daar kan ik bij aansluiten. Sommige zijn wat bozig, maar ik zal het wat genuanceerd proberen te houden. Allereerst complimenten voor waar de staatssecretaris al mee bezig is. Overigens hulde voor de verkeersleider die gisteren is ingevallen, waardoor treinen konden rijden. Ik heb van de zomer een werkbezoek gebracht aan ProRail, in de verkeersleidersruimte. Ik weet dus hoe stressvol zo'n baan kan zijn. In mijn bijdrage gisteren heb ik vragen gesteld over de bredere arbeidscapaciteit, dus over technische mensen. Mensen die bij het spoor werken, zoals conducteurs en machinisten. Het is een cruciale sector ...

Gaat u die vraag nu beantwoorden?

Van Weyenberg:

Ja, het spijt me, ik zal meer van tevoren zeggen wat ik ga doen. Ik was nu bij de beantwoording van de vraag van de heer Boulakjar over het bredere, voldoende zicht op de uitstroom van mensen die in bepaalde beroepen bij het spoor werken. Dat is een terechte, heel belangrijke vraag. Dat gaat inderdaad niet alleen om verkeersleiders, maar ook om technisch specialisten, machinisten en conducteurs. De NS heeft mij gemeld dat er op dit moment geen sprake is van echte capaciteitsproblemen in bepaalde beroepen. Het is voor iedereen zoeken. Technische mensen zijn gewoon schaars, in welke sector je hen ook zoekt. Vaak gaat het om specialistisch werk waarvoor mensen opgeleid moeten worden. Dat is zo bij de NS en ook bij ProRail. Vooral ProRail en de spooraannemers merken het nu, vooral bij het aantrekken van voldoende gekwalificeerd technisch personeel. Zij kijken ook samen wat zij daarin kunnen doen.

Er zijn wel dingen waar wij iets aan kunnen doen, ook als politiek, zeg ik daarbij. ProRail kan zelf dingen doen, zoals met arbeidsmarktcommunicatie en misschien met arbeidsvoorwaarden, en door proactief talenten proberen te werven. Eén van de dingen die wij kunnen doen, waarover de minister het al had, is bijvoorbeeld het meerjarig vooruitplannen op beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Langer vooruitplannen geeft namelijk meer zekerheid voor de werkzaamheden die ProRail zelf kan doen en voor de spooraannemers die dat werk doen. Als het dus zou lukken om met stabiele financiering langjarig vooruit te kijken, dan is de kans dat je in een krappe arbeidsmarkt mensen vindt om dat werk te doen natuurlijk groter. Dan kunnen bedrijven zich daar namelijk op voorbereiden en dan zijn er mensen. Als het heel grillig op en neer gaat, dan heb je opeens extra geld maar is er niemand om het werk uit te voeren. Die les geef ik u toch nog graag mee.

Ik zal vanuit lenW actief blijven meekijken naar personeel. Bij ProRail speelt in deze krappe arbeidsmarkt de vraag naar personeel breder. Dat is een punt waarover mijn ministerie al langer in gesprek is, ook in het kader van de eigenaarsrol in de aandeelhoudersvergadering, waarover ik u eerder berichtte. Het is daar overigens al eerder aan de orde geweest. Het zal ook aan de orde moeten blijven, want de heer Boulakjar heeft gelijk: de uitdaging is hier breder dan het hele acute, urgente probleem waarmee ik dit blok begon.

Voorzitter. De heer Boulakjar stelde ook nog vragen over het Klimaticket in Oostenrijk. Wat betekent dat nou voor Nederland? Het is altijd ingewikkeld. Ik zag hetzelfde bericht een paar weken geleden. Ik deel dan het initiële enthousiasme dat het wel fantastisch klinkt. Zouden wij dat ook niet moeten willen? Voor studenten hebben we met de ov-studentenkaart iets wat erop lijkt. Dat kun je uitbreiden, maar ik wijs er wel op dat dat allerminst gratis is. Voor de studentenkaart betalen we jaarlijks via de begroting van het ministerie van OCW 900 miljoen euro. Als we het initiatief overnemen zoals dat er in Oostenrijk is, dan zouden we per deelnemend persoon dat zo'n Klimaticket koopt ongeveer €4.000 moeten bijleggen. Dat is een zeer grove schatting, uit de duim, om u een beetje een gevoel te geven van de orde van grootte. Dat is dus onze hele grove berekening. Stel dat er net zo veel mensen zouden deelnemen als het huidige percentage in Oostenrijk, dan zou de invoering van zo'n Klimaticket zo'n 900 miljoen kosten. Dat is geen klein geld. Dat kun je er wel of niet voor over hebben. Dat laat ik

aan anderen. Dat lijkt me in ieder geval niet iets voor demissionaire bewindslieden.

Ik wil er wel nog één ding bij zeggen. Eerdere experimenten lieten zien dat gratis of goedkopere treinkaartjes in de praktijk vooral betekenen dat mensen die al met de trein reizen meer kilometers gaan maken. Eigenlijk was het niet zozeer het geval dat mensen de stap van de auto naar de trein maakten. We hebben het in deze begrotingsbehandeling natuurlijk veel over de instandhouding. Daar hebben de minister en ik natuurlijk heel bewust voor gekozen. Wat is nou de beste investering die je met schaarse euro's kunt doen? Dat is een vraag die je je hierbij zou kunnen stellen. Is dat een Klimaticket? Of moet je zorgen voor meer hoogwaardig openbaar vervoer? Dan verbeter je de kwaliteit. Dan werk je aan hoogfrequent spoor. Ik geef het u maar ter overweging.

Tot slot, voorzitter. De fiets kan hier natuurlijk niet ontbreken. Mijn voorganger heeft altijd gezegd dat de fiets ons geheime wapen is tegen de drukte en voor schone lucht. Dat klopt natuurlijk helemaal. De fiets is snel, gezond en goedkoop.

De vaart zit erin. Ik heb een aantal van uw vragen schriftelijk beantwoord, maar ik wil het volgende toch melden. Kijk bijvoorbeeld naar fietsenstallingen bij stations. Op dat punt is er echt heel veel gebeurd. Hier, in mijn eigen, mooie stad Den Haag, mocht ik laatst 35 ambassadeurs rondleiden door een natuurlijk fantastische fietsenstalling. Ik was afgelopen maandag in Groningen. Daar wordt ook gewerkt aan een schitterende nieuwe fietsenstalling. Dat geldt voor heel veel andere plekken in het land waar dingen zijn opgeleverd. Het rode asfalt rukt ook op. Dat is asfalt waarvan misschien zelfs de heer Van Raan enthousiast wordt, zeg ik tegen mevrouw Van Esch. Dat betreft namelijk snel-fietsroutes in het hele land, zodat je snel en veilig kunt doorfietsen. Ik hoop dat we dus toch een kleine brug hebben kunnen slaan tussen de heer Van Raan en het kabinet.

Voorzitter. Ik had de heer De Hoop beloofd om iets te zeggen over de krimpgebieden. Hij heeft een amendement ingediend voor de opzet van een bereikbaarheidsprogramma voor krimpgebieden, zoals voorgesteld in de Brede maatschappelijke heroverwegingen. De heer De Hoop heeft het fiche daarover volgens mij heel goed gelezen. Ik behandel dat amendement nu meteen. Het klopt: bevolkingskrimp kan de bereikbaarheid onder druk zetten. Zeker mensen zonder auto of rijbewijs lopen een risico als het openbaar vervoer zou afnemen. In algemene zin spelen provincies en de ov-autoriteiten daar nu al wel op in door lokaal maatwerk in hun concessie te doen. Want juist de lokale overheden en de volksvertegenwoordigers die hen controleren, hebben er natuurlijk belang bij dat de vervoersarmoede, zoals de heer De Hoop dat noemt, niet optreedt en dat mensen iets kunnen doen.

Dat is ook de reden waarom we betalen voor de concessies in heel veel delen van Nederland. De NS betaalt ons, maar bij andere concessies gaat er belastinggeld bij, juist omdat we dit een publieke dienst vinden die van grote waarde is. Je kunt daar vaak met een brede blik naar kijken en dat doen regio's ook. Denk aan Mobility as a Service, MaaS in het jargon. De wat meer ervaren IenW-deelnemers kennen dat woord nog veel beter dan ik. Het gaat dan dus ook om het efficiënte gebruik van het ov, fietsverbindingen naar

ov-lijnen en mobiliteitshubs. Dat zijn allemaal slimme manieren om elke euro belastinggeld die we daarin steken, maximaal te laten renderen.

Wil je daar echt heel veel nieuw beleid op gaan voeren? Dat vind ik wel echt aan een nieuw kabinet, zeg ik tegen de heer De Hoop. Hoewel ik dus heel veel sympathie heb voor de inhoud, zou ik het amendement ook moeten ontraden vanwege de dekking, waarmee eigenlijk geld wordt weggehaald uit "wegen" en het Mobiliteitsfonds. Hij heeft al gezien dat wij een brief hebben gestuurd over hoeveel miljarden we daar elk jaar tekortkomen en dat is gelijk ook een kleine winstwaarschuwing voor sommige andere amendementen, waarvan de indieners — hoe zeg je dat? — hun gretige blik op het Mobiliteitsfonds als dekking hadden gezet. Die ga ik hier wel echt ontraden, want ik vind niet dat we ... U kunt het aan projecten koppelen, hoor. Ik snap het allemaal, maar de opgave daar is zo groot dat daar geld weghalen mij en, durf ik wel te zeggen, ons niet verantwoord lijkt. Dus dat amendement, zeg ik tegen de heer De Hoop, ontraad ik, niet omdat ik geen waardering heb voor het doel, maar met name vanwege de dekking.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet verwacht had dat de bewindspersoon mijn amendement oordeel Kamer zou geven. Dat verrast me dus niet, maar dat maakt me niet uit, want we hebben daarover gewoon een verschil van inzicht. Wat ik wel belangrijk vind, is het punt van de vervoersarmoede. Ik heb in het begin van het jaar de toezegging gekregen van de staatssecretaris dat er aan het eind van het jaar een onderzoek zou komen, inclusief een reactie van het kabinet, naar vervoersarmoede. Bij de schriftelijke beantwoording van de eerste termijn bleek dat die toezegging niet nagekomen kan worden en dat het volgend jaar wordt.

Ik vind dat wel heel vervelend, omdat ik het probleem van vervoersarmoede en de urgentie daarvan heel groot vind. Ik heb afgelopen weken ook een meldpunt geopend. Ik heb in mijn eerste bijdrage verschillende situaties genoemd en die zijn echt nog maar het topje van de ijsberg. Ik heb na dinsdag nog meer reacties binnengekregen. Ik vind het echt schrikbarend. Ik kan me voorstellen dat als een onderzoek uitloopt, er op dit moment nog even geen reactie van het kabinet kan komen. Maar wat ik de staatssecretaris wel zou willen vragen, is om na te denken over beleidsopties om het probleem van vervoersarmoede op te pakken en om richting de concessie van volgend jaar te kijken hoe we nou wat kunnen doen met die bril van vervoersarmoede. Ondanks dat ik baal dat die toezegging niet na is gekomen, vraag ik om dat op deze manier dan toch uit te voeren.

Van Weyenberg:

Over die vraag wil ik even nadenken. Om te beginnen gewoon mijn verontschuldigingen aan de heer De Hoop! Als wij een deadline niet halen, had ik hem dat gewoon moeten melden. Hij had dat niet in de schriftelijke beantwoording moeten lezen. Mijn verontschuldigingen daarvoor.

Ik wil twee dingen doen. Het eerste wat ik wil doen, is kijken wanneer dat onderzoek komt. Komt het nog voor de zomer of zitten we nog verder naar achteren? Kunnen we misschien nog iets doen? Het moet natuurlijk wel een goed

onderzoek zijn, want anders hebben u en ik er niks aan. Hoe snel kan dat in het nieuwe jaar? Ik kauw even op uw verzoek, want ik snap wat u zoekt. Het gaat om het verzoek van de heer De Hoop, voorzitter. In dat fiche staan natuurlijk eigenlijk alle beleidsopties. Uw amendement gaat daar eigenlijk ook over. Dat zijn nou precies het type dingen die je zou kunnen doen. Maar dat is wel een politieke keuze en ik weet daarom niet zeker of ik nog wat kan toevoegen aan dit soort teksten.

Het tweede is dat de decentrale overheden in de regionale invulling nu al wel dingen kunnen doen via hun eigen concessies. Maar ik twijfel een beetje, niet omdat ik het punt niet deel of omdat ik iets af wil doen aan de oprechte zorgen van de heer De Hoop. Hij heeft er niet voor niets een meldpunt voor ingericht. Maar ik betwijfel dus of ik iets kan toevoegen aan bijvoorbeeld zo'n helemaal uitgewerkte beleidsvariant. Ik weet niet of ik de heer De Hoop daar echt verder mee help. Ik ben altijd bereid om iets uit te zoeken, maar als het voor het probleem uiteindelijk niets oplevert, vind ik het zonde van ieders energie. Misschien mag ik daar nog even op kauwen.

De heer De Hoop (PvdA):

Het raakt ook heel erg aan het punt van de heer Alkaya dat je als Kamerlid inzichtelijk wilt hebben waar het probleem van vervoersarmoede het grootst is. In 2018 is er vanuit CBS en PBL ook een onderzoek geweest. Bijvoorbeeld in Heerlen heeft 12% van de mensen een hoog risico op vervoersarmoede. We weten allemaal dat in Heerlen de kanselijkheid een gigantisch probleem is. Als ik dat inzichtelijk hebt, kun je ook integraal op verschillende dossiers kijken hoe we daarmee aan de slag kunnen. Ik wil dat gewoon heel graag zien als Kamerlid. Als ik dat pas in de zomer krijg, terwijl ik begin van het jaar een verzoek heb gedaan om dat eind dit jaar te krijgen, dan zit daar gewoon een heel gat tussen. Ik ben zoekende naar iets waar ik als Kamerlid wat mee kan, want dit baart mij gewoon enorm zorgen.

Van Weyenberg:

Die zoektocht heb ik ook. Dat was natuurlijk ook de reden waarom wij uw verzoek om een onderzoek heel verstandig vonden. Ik wil er alleen wel voor waken dat ik nu allerlei mensen ga vrijmaken die iets gaan bedenken wat dan eigenlijk een slap aftreksel wordt van het goede onderzoek dat nu wordt gedaan, waarvan u dan denkt "dat is net niet wat ik zocht" en waar wij dan misschien net niets mee kunnen. Dan zijn we ook niet geholpen. Als de heer De Hoop mij toestaat, wil ik daar richting de tweede termijn nog even over nadenken. Ik wil zelf nog even kijken hoe het zit met de termijn van dat onderzoek, want dat onderzoek is wel de basis die wij nodig hebben. Al het andere wordt snel gespeculeer, ook als wij beleidsopties gaan doen. Dat wil ik ook voorkomen. Misschien kunnen we dit gesprek in tweede termijn voortzetten. Ik snap echt wat de heer De Hoop zoekt. En nogmaals, excuses dat dat onderzoek later komt. Daar kunnen de onderzoekers niets aan doen. Dat mag u gewoon bij mij neerleggen.

Voorzitter. Dat was mijn blokje over het openbaar vervoer en het spoor. Dat brengt me bij het blokje circulair. De andere blokjes zijn veel korter, zeg ik daar vast bij.

De voorzitter:

Ik wou er al iets van zeggen.

Van Weyenberg:

Ik voelde dat feilloos aan, voorzitter. U keek me zo indringend aan.

Voorzitter, het blokje circulair. De circulaire economie is een van de thema's die mij het meest getroffen hebben. Er ligt daar een grote opdracht voor ons allen. We zijn op zich heel goed in recyclen in Nederland. We worden ook steeds beter in het maken van nieuw materiaal vanuit oud materiaal, en wij herontdekken de waarde van reparatie en hergebruik. Dat zeg ik natuurlijk in het bijzonder tegen de heer Stoffer, die zijn opa vaak spullen zag repareren, zo hebben wij uit zijn inbreng geleerd.

Ik bracht een bezoek aan Wieland, net boven Amsterdam. Daar krijgen enorme bergen textiel, 9 miljoen kilo, een nieuw leven, dankzij innovatieve machines die sorteren en van een deel van die oude, niet meer draagbare kleding weer helemaal vezels maken en uiteindelijk bijna draad, waar je weer nieuwe spullen van kunt maken. Dan zit je weer bij de nieuwe textielindustrie en is het me toch gelukt om binnen één minuut de opa van de heer Stoffer te koppelen aan de oma van mevrouw Hagen, die memoreerde dat haar oma werkte in een Amsterdams naaiatelier. Zeker op het gebied van textiel is nog een wereld te winnen. Mevrouw Hagen vroeg daar terecht veel aandacht voor. Een voorbeeld: het maken van één spijkerbroek kost bijvoorbeeld 8.000 liter water. Mevrouw Hagen wist dat al. Ik vond dat veelzeggend en eerlijk gezegd ook wel schokkend.

Maar wij hebben natuurlijk niets aan alleen ambitie, dus u gaat mij de vraag stellen: wat doen wij dan allemaal? Laat ik een paar dingen noemen. Om te beginnen hebben we al statiegeld op kleine plastic flesjes ingevoerd. Dat zie je ook meteen terug in het zwerfafval. Dat is goed nieuws. Het laat zien dat het werkt. Er komt volgend jaar ook statiegeld op blikjes. Dat start eind december 2022. Mevrouw Van Esch vroeg wat nou eigenlijk mijn visie is. Ik wil natuurlijk een ambitieuzer circulaire economie, maar de dag dat mevrouw Van Esch mij zegt dat ik te hard ga, denk ik niet mee te maken. Wat mij betreft is er een stevig fundament gelegd. Samen met heel veel partijen, organisaties, maar zeker ook bedrijven die hier grote kansen in zien. Van circulaire matrassen tot kleding: er gebeurt echt heel erg veel. Maar dat betekent inderdaad niet dat we er nu zijn. We hebben daar echt meer beleid voor nodig.

Ik heb de actualisatie van het uitvoeringsprogramma circulaire economie op 18 oktober naar uw Kamer gestuurd en gezegd dat de focus veel meer moet verschuiven naar de voorkant van de productieketen, om het grondstoffengebruik te verlagen en te zorgen voor maximaal waardebehoud. Dat gaat om hergebruik, circulair ontwerpen, delen en allemaal manieren om — in het jargon — "hoger op de R-ladder te komen". Een voorbeeld is het programma CIRCO, dat maakbedrijven en productontwerpers adviseert tot circulair ontwerpen van hun product, dienst of businessmodel, waar inmiddels ruim 1.000 bedrijven en 500 ontwerpers aan hebben deelgenomen. We werken ook in Europa aan maatregelen, want in de interne markt werkt dat nog steeds het allerbeste. Het actieplan van de Europese Commissie kondigt ook allerlei initiatieven aan, bijvoorbeeld

circulair ontwerp, maar ook een verplicht percentage recycleert.

Voorzitter, daarmee zou ik dit blokje willen afsluiten, maar ik ga nog één specifiek ding over textiel zeggen. Uiteindelijk vraagt een echte systeemverandering om meer dan alle mooie projecten tot nu toe. Het vraagt om normeren, bijvoorbeeld het verplicht inzetten van recycleert. Het gaat om producentenverantwoordelijkheid. Het vraagt om beprijzen, om een gelijk speelveld tussen producten waarbij aan hergebruik wordt gedaan en producten die schaarse grondstoffen gebruiken en CO₂-uitstoot hebben. Die prijsverschillen zullen we meer systemisch moeten oplossen willen we echt de grote klap maken. Ik had al gezegd dat de textielsector een van de meest vervuulende sectoren is. Ik ga maandag bijvoorbeeld zelf naar TexPlus, waar zes Overijsselse koplopers aan circulair textiel werken. We hebben ook nog een apart beleidsprogramma specifiek gericht op circulair textiel. Ik denk dat velen van u hier in de zaal bijvoorbeeld de Denim Deal kennen, waardoor minstens 3 miljoen stuks spijkergoed bestaan uit gerecycleerd materiaal. We zetten ook in op een ambitieuze Europese strategie, want het woord "Europa" is hier denk ik wel belangrijk. Jaarlijks informeer ik uw Kamer ook over de voortgang van het textielbeleid. Ik verwacht dat volgend voorjaar weer te kunnen doen.

Mevrouw Hagen vroeg of het belang van regionale investeringen wel voldoende geborgd is in de IenW-begroting. Ik denk dat ze in beeld zijn bij het Rijk. Op mijn begroting houden de budgetten rond circulaire economie niet over; daar heeft mevrouw Hagen gelijk in. Die zijn ook nog deels tijdelijk, dus als u meent dit als een hint te voelen, dan heeft u dat goed. We hebben heel veel intensief contact met de Denim Deal. Een initiatief als het Amsterdamse House of Denim doen we samen met de metropoolregio Amsterdam. We hebben dit jaar de Dutch Circular Textile Valley, die een rol speelt. We hebben textielhubs. We hebben echt van alles. We hebben de Urgendamiddelen. Deze zomer nog hebben we incidentele subsidies verstrekt voor initiatieven rondom Amsterdam en Twente.

Voorzitter. Al met al staat het zeker op de agenda, maar er is hier echt nog meer nodig willen we uiteindelijk de grote systemische verandering maken waarin circulaire economie niet iets bijzonders of iets nieuws is, maar de kern van de economie.

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

Ik wil het blokje misschien toch iets langer maken met een vraag op mijn punt over het hergebruik. Ik gaf gisteren het voorbeeld van het hergebruik van een branddeur bij circulair bouwen. Ik heb in de schriftelijke beantwoording gelezen dat als ondernemers circulair willen bouwen, ze terecht kunnen bij Het Versnellingshuis. Daar zijn wij het over eens. Daar hebben we ook al eerder over gesproken. Maar ik maakte ook een punt over het verkrijgen van een vergunning bij de gemeente of het waterschap. Daar moet misschien meer kennis en expertise worden geborgd om bijvoorbeeld de inzet van zo'n branddeur te garanderen. U reageert daar eigenlijk niet op. Ik zou aan u willen vragen: bent u het met de VVD eens dat we misschien meer kunnen doen als we net iets meer kennis en expertise inzetten bij gemeentes, waterschappen en misschien wel provincies,

om ervoor te zorgen dat we hergebruik, dat win-win is, los te krijgen?

Van Weyenberg:

Ik begrijp deze vraag heel goed. Het Versnellingshuis is erop gericht om initiatieven te ondersteunen. Als ik de vraag van de heer De Groot goed begrijp, dan zegt hij: is er bij onze medeoverheden en misschien ook wel bij de rijksoverheid zelf meer kennisontwikkeling nodig? Ik vind dat een interessante vraag. Ik ga er even op kauwen. Ik ga proberen deze in tweede termijn te beantwoorden en anders doe ik het schriftelijk. Maar ik begrijp heel goed wat u zoekt.

Voorzitter. Tot slot nog iets over plastic. Mevrouw Van Esch vroeg: worden er wel genoeg stappen gezet? Mevrouw Bouchallikh had haar zorgen over statiegeld. Plastic is een veelzijdig materiaal, maar het heeft natuurlijk ook grote nadelen voor het milieu. We vinden het heel veel in zwerfafval. Dat maakt onze leefomgeving er niet mooier en schoner op. We zien dat er wat betreft het statiegeld inderdaad zorgen zijn — onder anderen mevrouw Bouchallikh en mevrouw Van Esch hadden het daarover — over een soort verschuiving naar drankverpakkingen zonder statiegeld. Dat houden we goed in het oog. Ik zal om te beginnen — dat vind ik altijd netjes, als eerste stap — binnenkort met de bedrijven in gesprek gaan om te kunnen vaststellen wat er nou echt gebeurt in de markt.

Daarnaast komt het statiegeld op blikjes. Mevrouw Bouchallikh vroeg of dat statiegeldsysteem, inzameling buiten de supermarkt, nou eigenlijk wel wenselijk is. Om te beginnen is men nog bezig om te bezien hoe men dit precies gaat doen. Maar waar ik hier echt voor wil waken en misschien ook wel een beetje voor wil waarschuwen, is dat wij hier op de stoel gaan zitten van de industrie. Waarom vraag ik dat? Niet omdat ik ze lief wil aanpakken, maar omdat ze gewoon een keihard doel hebben gekregen: 90% recycling of er volgen boetes. Dat moeten zij waarborgen. Zij hebben er dus alle belang bij dat deze innameapparaten daar komen waar mensen zijn. Dat kunnen supermarkten zijn, maar ik kan me ook voorstellen dat men besluit om het dichter bij het gebruik te doen. Mevrouw Bouchallikh noemde zelf een keer stations. Als ik zo vrij mag zijn om haar te citeren: waar kan ik dan mijn flesje kwijt? Ik wil dus wel echt oppassen dat ik hier op de stoel ga zitten van de industrie, waardoor het bij mij ligt. Zij moeten nu iets inregelen, iets gaan maken, zodat die 90% wordt gehaald. Dat staat in de wet. Dat moeten ze doen.

Tot slot, op het terrein van plastic. U hebt gezien dat ik in consultatie heb gebracht hoe we omgaan met single-use plastics, de uitvoering van de richtlijn. We moeten echt stappen zetten als het gaat om koffiebekertjes. Jaarlijks gaan miljarden van die bekertjes — ze lijken soms van papier, maar dan zit er toch plastic in — de verbrandingsoven in. In totaal gaat het hier om iets van 8 miljard stuks, zeg ik uit mijn hoofd. Dat zijn zowel koffiebekertjes als maaltijdverpakkingen. Daarom hebben we nu iets in consultatie dat bij consumptie ter plaatse zegt "doe een herbruikbaar alternatief", waarbij je als je dat niet doet een heel hoog recyclepercentage, innamepercentage moet halen. We moeten ook stappen zetten als het gaat om afhaal. Daar is het, zeg ik eerlijk, nog wat minder ver met de alternatieven. We moeten wat daar nu gebeurt gewoon niet meer gewoon vinden, is mijn oproep. Daarom is dit in consultatie.

Dat was dit blokje, voorzitter.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik ben blij de staatssecretaris te horen spreken over systeemverandering. Dat was voor mij een heel belangrijk punt gisteren. Ik ben ook blij dat we een gedeelde zorg hebben over — tenminste, als ik zo vrij mag zijn — mogelijke verschuivingseffecten en ook het belang van innamepunten. Waar ik me wel een beetje zorgen over maak, waar ik voor vrees — we hebben het gisteren ook gehad over milieucriminaliteit, over hoe sommige bedrijven risicoanalyses maken en daarbij mogelijke boetes incalculeren — is dat we uiteindelijk, aan het einde van de rit, moeten constateren dat het doel toch niet is gehaald. Ontzettend jammer. Dan worden misschien boetes betaald, maar dan zijn we niet een stap verder als het gaat om de inname die we eigenlijk willen bewerkstelligen. Het gaat ons niet om de boetes, om het spekken van de kas. We willen dat er wordt ingenomen. Vandaar ook mijn vraag aan de staatssecretaris wat hij wel kan doen ondertussen, gedurende dit proces. We wachten inderdaad op de uitkomst. We laten de industrie hier zelf over nadenken. Maar wat kunnen we nog meer doen om te voorkomen dat we aan het eind van de rit toch een jammere constatering moeten doen? Dat wil ik echt voorkomen.

Van Weyenberg:

Dat wil ik met mevrouw Bouchallikh voorkomen. Ik ga het zo nog hebben over milieucriminaliteit. Hier werkt het systeem wel iets anders, want hier zit de ILT bij. Dan wordt juist als het gaat om dwangsommen, bijvoorbeeld de dwangsom zo vastgesteld dat het loont om alsnog die spullen te plaatsen. Als het €5.000 kost om een statiegeldmachine of een glasbak — afhankelijk van waar het is — te plaatsen, zal men, is de ervaring, een dwangsom opleggen die hoger is dan dat bedrag, zodat het volledig in het belang is van de bedrijven om alsnog die dingen te plaatsen. Dat is wat mevrouw Bouchallikh en ik willen, dat die innamepunten er komen en dat die 90% wordt gehaald. Dat is niet om geld om te halen. De ILT stelt de bedragen zo vast dat het gewoon voldoen aan de wet goedkoper is dan de boete betalen.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik kom toch nog even terug op de textiel, zoals u zich kunt voorstellen. Veel dank voor de schriftelijke beantwoording over het onderzoek van de ACM over consumentenmisleiding. Fijn dat we dat nog krijgen aan het eind van dit jaar, in ieder geval de eerste onderzoeksresultaten. Wellicht ook nog voor het commissiedebat op 18 november, maar dat zullen we nog zien. Ik had nog een vraag over de textielindustrie. De investeringen die nodig zijn, zijn heel divers. Soms is het een spinnerij en soms is het tussenfase van vlasproductie in Zeeland, dat het hier geweven wordt en dat er daadwerkelijk ateliers nodig zijn. Ik snap het als de veelheid aan dingen die nodig zijn om die keten te herstellen niet helemaal in uw achterhoofd zit. Maar mijn vraag aan de minister is de volgende. Als u dan op werkbezoek gaat, wilt u deze mensen dan alstublieft ook attenderen op het extra geld dat er dan beschikbaar is en ze de weg naar het Versnellingshuis wijzen?

Van Weyenberg:

Ik neem aan dat de vraag niet voor de minister, maar voor mij was. Dat doe ik graag, want ik vind het Versnellingshuis echt een fantastisch initiatief. Ik kan niet genoeg praten over de vindbaarheid van onze ondersteuningsinstrumenten. Dus dank voor de aansporing.

Voorzitter. Ik wil nog heel kort ingaan op duurzame mobiliteit. O, mevrouw Van Esch heeft nog een vraag zie ik.

De voorzitter:

Ja, maar zij is door haar interrupties heen. Dus ik heb slecht nieuws voor haar.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dan ga ik een punt van orde maken, want ik heb net gewoon vragen gesteld over niet beantwoorde vragen. Dat waren geen interrupties.

De voorzitter:

Nou, maar daarnaast heeft u zo veel interrupties gepleegd. Maar goed, gaat uw gang.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik heb geteld. Volgens mij heb ik verder geen interrupties gepleegd, alleen twee aan het begin.

De voorzitter:

Wij ook.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik heb één hele korte interruptie. Dat is meer een advies of een vraag richting de staatssecretaris over het statiegeldsysteem dat het bedrijfsleven nu aan het ontwikkelen is voor blikjes. Ik hoop toch wel dat deze staatssecretaris de vinger aan de pols houdt om te zorgen dat het een systeem gaat worden waarin consumenten, die straks gaan betalen voor die blikjes, hun blikjes wel gewoon kunnen gaan inleveren? Ik vind het namelijk wel de opdracht vanuit de overheid om daar echt zeer goed poolshoogte van te gaan nemen. We kunnen wel zeggen: het is aan het bedrijfsleven om het te gaan ontwikkelen. Maar het is wel aan ons, aan de overheid om ervoor te zorgen dat we straks een systeem hebben waarin burgers ook hun geld dat ze betaald hebben, terug kunnen krijgen, en om ervoor te zorgen dat we een gemakkelijk systeem krijgen.

Van Weyenberg:

Zeker. Twee antwoorden. Eén: ik praat binnenkort met de industrie. Twee: u heeft als Kamer iets slimmers bedacht dan waar u nu zelf voor vreest. U heeft namelijk in de wet gezet: 90% moet terug. Dat betekent dat als er nu één partij is die er belang bij heeft dat u dat blikje in dat apparaat stopt, het de industrie is. Anders gaan we boetes geven. Dus die industrie doe ik niet omdat ik daarop wacht, maar omdat u zo slim bent geweest om gewoon een hele scherpe wet te maken. Daardoor heeft de industrie er alle belang bij om te zorgen dat er een systeem is waar u en ik dat blikje

in kwijt kunnen. Anders halen ze die 90% namelijk niet. Maar we zijn het over het doel volgens mij helemaal eens.

Voorzitter. Ik ga nog kort in op mobiliteit en het verduurzamen daarvan. Dat is een grote en noodzakelijke ambitie. Nederland doet het op een aantal punten heel goed. Neem de elektrische bussen. Een kwart van de bussen in het Nederlandse openbaar vervoer is inmiddels volledig elektrisch. Ik mocht vorige week nog bij de opening van de productielijn van de Ebusco 3.0 zijn, waar de koning de productie van startte. Dat is een mooi voorbeeld van hoe klimaatbeleid ook gewoon tot banen en economische groei leidt. Wij stellen 40 miljoen extra beschikbaar om ook in deze zware tijden voor het openbaar vervoer, de ov-bedrijven nog een extra steun in de rug te geven waardoor ze ook in hun aanbestedingen ervoor kunnen zorgen dat die zero-emissiebussen er komen. En inderdaad is het doel dat in 2030 voor voertuigen voor personenvervoer geldt dat alle nieuw verkochte auto's dan zero-emissieauto's moeten zijn. In het "Fit for 55"-voorstel van de Europese Commissie is dat 2035, maar we bespraken anderhalve week geleden met uw Kamer dat het onze inzet is om echt te proberen om dat in 2030 voor elkaar te krijgen.

Met Prinsjesdag hebben we ook extra middelen vrijgemaakt voor de ondersteuning van de elektrische auto. Dat hebben we overigens wel gedaan door een forse verandering; dat vind ik wel belangrijk. De ondersteuning voor de zakelijk rijder wordt fors verminderd, en met dat geld willen we juist de aanschaf van een nieuwe of een tweedehands zero-emissieauto voor particulieren aantrekkelijker maken. We hebben ook de cap in de bijtelling verlaagd. Dat kan ook met het aanbod. Dat hebben we juist ook gedaan om een beetje tegemoet te komen aan de zorg dat er wordt overgestimuleerd, of dat het vooral voor dure auto's voor rijke mensen is. Nee, we hebben het echt veel meer gericht. Daarmee hebben we wel kunnen borgen dat we de CO₂-besparing van die maatregel, ongeveer een megaton, ook gewoon konden behouden. Als we de "hand aan de kraan"-systematiek uit het Klimaatakkoord strikt hadden uitgevoerd, waren we die megaton CO₂-reductie kwijt geweest. Dat willen we denk ik allemaal niet.

De heer De Groot vroeg nog: hoe voorkomen we nou dat de laadinfrastructuur de nieuwe bottleneck wordt? Ik parafraseer de heer De Groot een klein beetje. Ik vind dat een zeer terechte vraag en ik ben het erg met hem eens. Want ik denk dat het straks met het aanbod supersnel gaat. Wij ondersteunen zero-emissieauto's en we gaan, als het aan ons ligt, vanaf 2030 ook eisen dat nieuwe auto's zero-emissie zijn. Dan moet je die auto wel ergens kunnen laden. En als wij straks de zero-emissiezones voor de stadslgistiek krijgen, wil je wel dat je dat busje gewoon ergens kunt laden. We hebben de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Er wordt breed samengewerkt. Dat is best wel bijzonder en dat is een mooi voorbeeld dat ik tegen collega's in andere landen altijd mag vertellen. En je ziet dat het ook wel effect heeft. Tussen 2016 en afgelopen maart is het aantal laadpunten dat erbij komt ongeveer verdrievoudigt. Er komen nu 1.500 tot 2.200 nieuwe laadpunten per maand bij ten opzichte van de periode voordat we die nationale agenda hadden.

Maar we hebben nog een gigantische schaa sprong te maken. Als ik zelf naar de toekomst kijk, zie ik een paar grote uitdagingen. De eerste is een netverzwaring voor elektrici-

teit. Dat is echt een punt. Die laadpalen moeten wel gevoed worden uit het elektriciteitsnetwerk. De tweede is de uitvoeringscapaciteit bij gemeenten, die toch vaak de regie voeren om te zorgen dat die laadpalen er kunnen komen. Dat is ook een van de grote potentiële knelpunten wat mij betreft bij de zero-emissiezones. De derde is: hoe zorgen we dat het basisnetwerk voor de laadinfrastructuur verder wordt uitgebreid? We denken dat het overgrote deel van de logistiek op het eigen terrein gaat laden. Dat levert weer een heel andere vraag op dan de vraag die u en ik straks misschien hebben, namelijk waar we een elektrische auto bij ons in de straat kwijt kunnen. Hier zijn nog grote investeringen nodig. Daar wordt hard aan gewerkt, maar ik denk dat het in elk toekomstig klimaatbeleid heel belangrijk is om oog te hebben voor niet alleen het aanbod van de auto's — mensen moeten ze kunnen betalen — maar ook het ergens kunnen laden ervan. Dank dus voor het uitroepen achter dat belangrijke punt.

Voorzitter. Ik zie dat de heer Madlener niet kan wachten. Ik dank hem overigens nog voor alle complimenten die ik via mijn partij van hem kreeg, soms ook voor successen in zijn optiek waarvan ik me niet bewust was dat D66 ze had bereikt. De naam viel zo vaak in de inbreng van de heer Madlener in de eerste termijn, dat ik het niet onvermeld wilde laten.

Dan kom ik — weer even serieus — bij het amendement van de heer Stoffer over de subsidieregeling voor lng. Dat amendement ga ik toch ontraden, want in het Klimaatakkoord hebben we afgesproken om deze regeling eenmalig voor twee jaar aan te bieden. De terugverdiertijd voor lng ligt inmiddels onder de drie jaar. We kunnen zelfs spreken van een markt die wat mij betreft op eigen benen kan staan. Verlenging van de steun zou de staatssteuntoets van de Europese Unie inmiddels ook niet meer doorstaan, zo is onze inschatting, ook van de experts van het ministerie. Bovendien volgt stimulering van bio-lng, dat een grotere CO₂-reductie heeft dan fossiele lng, vanaf 1 januari aanstaande vanuit de RED II. Om die reden ontraad ik het amendement. Dat is ook het einde van dit blokje, voorzitter.

Dat brengt mij bij het laatste blokje, last but not least: het milieubeleid en een schone en veilige leefomgeving. We worden ons steeds meer bewust van het belang daarvan. Eerder heb ik al gezegd dat we de M van milieu en de G van gezondheid wat vaker met een hoofdletter mogen schrijven, naast economie en klimaat. Op 14 oktober mocht ik stilstaan bij 50 jaar Nederlands milieubeleid; toch reden voor een klein feestje. De eerste minister van Milieu, in 1971, was Louis Stuyt, een internist. Dat vind ik een mooi voorbeeld van het feit dat milieu en gezondheid onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Hij zag milieu als een andere manier om aan volksgezondheid te werken. Volgens mij is dat een mooie illustratie van alle gesprekken die wij op dit moment voeren op dit mooie terrein.

Mevrouw Van Esch had het in dat verband over het actief in plaats van een reactief beleid. Er wordt gewerkt aan een nieuw nationaal milieubeleidskader dat een nieuw kabinet kan aanbieden. Tenminste, dat is er al, maar dat moet worden omgezet naar een milieuprogramma, een actieprogramma wat mij betreft, door een nieuw kabinet. Overigens maak ik graag van de gelegenheid gebruik om te zeggen dat mevrouw Van Esch de door haar langverwachte brief over de Zwitserse stookmethode — ik heb zelf ook weer

wat geleerd — naar ik verwacht begin volgende week zal ontvangen.

Een van de vervuilingen waar we het vaak over hebben, is pfas, een niet-afbreekbare stof. Het breekt niet af, maar hoopt op en het zit eigenlijk overal, ook in ieder van ons. Ik vond dat een mooi voorbeeld van voorkomen. Wat mij betreft moeten we daar gewoon de kraan dichtdraaien, maar ik wil er nog wel een waarschuwing bij geven. Ook als we de kraan heel snel dichtdraaien — dat willen we allemaal, ook in Europees verband — dan betekent dat niet dat het daarmee weg is. Dat betekent dat we lang handelingskaders nodig zullen hebben, maar ook dat we iets moeten met de grote verontreinigde locaties. Op dit moment werken wij aan het in beeld brengen van de zogenaamde hotspots van waaruit pfas zich ook weer verder kan verspreiden. Middelen om dat aan te pakken zal ik moeten halen uit het geld dat er nu nog is voor de meer traditionele saneringsoperaties, wat ik maar — dat verraadt mijn leeftijd — de "Lekkerkerkgelden" noem, voor wie zich dat nog kan herinneren. Daar zetten we hele grote stappen en een deel van dat geld kunnen we ook hiervoor inzetten. Maar dit is wel een groot probleem, merk ik ook bij de Europese collega's. Denk aan oefeninstallaties waar brandweeroefeningen worden gedaan. Dat is echt een groot probleem. Ik wil er graag uw aandacht voor vragen dat die sanering niet vanzelf gaat. Het kan weleens heel belangrijk zijn om te voorkomen dat die stof zich verder kan opbouwen.

Mevrouw Beckerman vroeg of we niet echt veel te soft zijn met betrekking tot milieucriminaliteit. Ik heb eerder in een commissiedebat aangegeven, waar mevrouw Beckerman ook bij was, dat als je naar rapporten daarover kijkt, je ziet dat het nog niet genoeg wordt aangepakt. Dat blijkt ook uit de rapporten die wij toen op de agenda hadden staan. Er is intensief contact tussen het ministerie van Justitie en Veiligheid en IenW, bijvoorbeeld in het programma "Liever een goede buur!", dat hier ook over moet gaan. Een kleine relativering richting mevrouw Beckerman: het is niet alleen maar kommer en kwel. Zo kreeg Shell een boete van 2,5 miljoen euro naar aanleiding van de explosie in Moerdijk en kreeg een mestfraudeur drie jaar onvoorwaardelijke celstraf opgelegd. Ook hebben we geregeld dat dwangsommen gelukkig niet meer aftrekbaar zijn van de winstbelasting, zoals ze dat in het verleden wel waren. Vóór het kerstreces informeer ik u nader over de voortgang van het programma "Liever een goede buur!" en daarmee over de huidige aanpak van de milieucriminaliteit. In het rapport-Van Aartsen, waar ik mijn beantwoording mee zal eindigen, is dit natuurlijk ook een belangrijk onderdeel.

Mevrouw Beckerman staat bij de interruptiemicrofoon, maar ik zie dat ze het goedvindt als ik eerst haar amendement over asbest ga beoordelen. Terecht constateert mevrouw Beckerman dat na het verwerpen van het asbestdakenverbod in de senaat, dat overigens in deze Kamer in hele grote meerderheid wél is aangenomen, het tempo van de sanering inderdaad ongeveer is gehalveerd. Ik vind dat een groot probleem. Als je dat wil doen, zal dat veel geld vragen, tenminste, als je er subsidie of een financiële bijdrage voor wil geven. Een grote vraag is ook wat dat betekent voor de regelgeving. Ik vind dit wel een dusdanig groot punt, dat ik het meer een punt voor een nieuw kabinet vind. Ik denk dat mevrouw Beckerman dat antwoord wel een beetje had verwacht. Maar ik ben het verder natuurlijk wel volledig eens met het doel van het

amendement. Waar ik overigens nog wel een probleem mee heb, los van wat mevrouw Beckerman wil bereiken, is ook hier weer de dekking uit het Mobiliteitsfonds. Ik denk dat ik inmiddels vaak genoeg heb verteld dat we dat geld daaruit ook heel hard nodig hebben en dat er zelfs hele grote tekorten zijn.

Voorzitter. Dat brengt mij bij het VTH-stelsel. Dit is het laatste deel van mijn bijdrage, zeg ik ook tegen de voorzitter. Ik kom op het rapport van de commissie-Van Aartsen over vergunning, toezicht en handhaving op milieugebied. Dat plaatst ons voor grote keuzes, bijvoorbeeld over de onafhankelijkheid, en roept vragen op als: hoe geven we het stelsel vorm? En is er genoeg capaciteit? Mevrouw Bouchalikh nam daarop een klein voorschot door eenmalig geld vrij te maken. Over dat amendement wil ik wel graag zeggen dat je met eenmalig geld natuurlijk niet de capaciteit van organisaties kunt vergroten, want je kunt niet voor één jaar verven. Je zou er wel opleidingen mee kunnen doen. Ik ga dus niet zeggen dat het geen enkele zin heeft, maar het échte doel dat we willen bereiken, dat samenhangt met de vraag of er wel genoeg capaciteit is, zou ik toch echt willen meenemen in de brief die u onder de kerstboom krijgt. Dat heb ik u beloofd. Na een breed Kamerdebat was het verzoek van de heer Grinwis ook om daarin echt met opties te komen. U heeft mij toen ook opgeroepen om zo enthousiast als mogelijk demissionair te zijn, en als er mogelijke quick wins zijn, bijvoorbeeld voor het delen van informatie, wetgeving voor te bereiden of ze zelfs uit te voeren. Dat zal ik doen. Maar ik raad het amendement van mevrouw Bouchalikh af om geld uit het Mobiliteitsfonds te halen. Ik ben niet alleen met man en macht bezig rondom Tata Steel — dat heeft u nog van mij te goede — maar ook hiermee. Ik geloof dat u dat ook van mij wil aannemen. Ik vind dit namelijk een buitengewoon urgent rapport.

Tot slot, voorzitter, als u mij toestaat. Ik had het over 50 jaar milieubeleid. Ter gelegenheid daarvan is er door het ministerie een heel mooi fotoboek gemaakt om dat in beeld te brengen, met de naam: Aandacht voor het alledaagse. Daarin staan allemaal foto's die ik mij nog uit mijn jeugd herinner. Het zijn foto's van vieze kolkende rivieren met heel veel wit schuim, zure regen en — als het gaat om de fiets — straten waar auto's letterlijk met de buitenspiegels aan allebei de kanten van de straat de huizen raken. Als je nu plaatjes van die straten ziet — die mocht ik laatst zien in Den Haag — zie je vaak een gescheiden fietspad. We boeken dus ook voortgang op onderwerpen. Er is nog heel veel te doen. Het milieubeleid verdient een grotere m. Maar ik zou vandaag dit boek graag aan u aanbieden, voorzitter, en de collega's na afloop van dit debat ook van een exemplaar voorzien.

De voorzitter:

O, we krijgen allemaal een cadeautje. Dat is leuk! Zit er ook een gedichtje bij?

Van Weyenberg:

Voorzitter, ik laat dichten op dit onderwerp liever aan u over. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik neem het boek met plezier in ontvangst en ik zal het een mooi plekje geven in onze nieuwe bibliotheek. Uw termijn zit er bij dezen op. Hartelijk dank daarvoor. Er zijn nog vragen. Ik doe het even in de volgorde zoals mensen zich hebben aangemeld. Mevrouw Beckerman.

Mevrouw Beckerman (SP):

Het is net Oprah Winfrey hier! We krijgen allemaal een boek. Dat is hartstikke mooi, maar ... De VVD heeft weer ...?

Van Weyenberg:

De VVD krijgt er nu één.

Mevrouw Beckerman (SP):

Ah, oké. Maar nu even een serieuze vraag. Het is toch een beetje onbevredigend. We horen het demissionaire kabinet eigenlijk op alles zeggen: we zijn het met de oppositie eens; we doen geen letter af aan Van Aartsen. Maar tegelijkertijd wordt alles doorgeschoven. We kunnen "milieu" wel met een hoofdletter gaan schrijven of zelfs met allemaal hoofdletters, maar het probleem is dat de uitstoot doorgaat en dat omwonenden geen zekerheid hebben. Het charmante aan het amendement van mijn collega Bouchallikh is juist dat we nu al kunnen ingrijpen en zorgen dat die kennisontwikkeling vermeerdert en dat we niet hoeven te wachten tot we een kerstboom gaan optuigen. Ik snap eigenlijk niet waarom het demissionaire kabinet daar zo afwijzend tegenover staat.

Van Weyenberg:

Zoals ik heb gezegd wordt dit amendement gedekt door geld uit het Mobiliteitsfonds te halen. Wij hebben u een brief gestuurd waarin staat dat we alleen voor beheer en onderhoud al iets van 2 miljard per jaar tekort gaan komen. Dat gaat niet over de inhoud van het beleid. U weet dat ik daarin grote stappen wil zetten. Ik denk ook dat dit wel eens om grotere bedragen zou kunnen gaan dan wat hierin zit, maar ik zou dat een flauw argument vinden. Dat gebruik ik daarom niet. Je kunt zeggen: het is een stap, incidenteel geld. Dat is voor opleiding en kennisontwikkeling nuttig, maar niet voor capaciteitsuitbreiding. In alle eerlijkheid zeg ik dat dit ook nodig zal zijn. Maar het zit 'm dus in de dekking.

Mevrouw Beckerman (SP):

Dat is natuurlijk interessant. Milieucriminaliteit alleen al veroorzaakt naar schatting voor 4,3 miljard aan schade. Dat is geld dat we op heel veel andere manieren heel goed kunnen inzetten. Ik haalde een voorbeeld aan in Farmsum. Daar is zes jaar lang bewust milieucriminaliteit gepleegd, maar men komt weg met een boete van €5.000. Dat terwijl omwonenden miljoenen schade hebben. Als alleen de dekking een probleem is, dan moet daar volgens mij wat op te vinden zijn. Wat ik flauw vind, daar wil ik wel op wijzen, is dat het kabinet zegt dat er veel meer moet gebeuren. Dat is nou juist precies wat het kabinet nalaat, dus verwijt dat niet de oppositie. Wij komen juist met een charmante tussenstap. Graag een reactie.

Van Weyenberg:

Op het eerste punt herhaalt u volgens mij de woorden die ik net zelf heb geuit, dat het daar niet in zit. Ik heb beloofd in de Kamerbrief een inschatting te geven van wat ik denk dat structureel nodig is aan capaciteit. Dat zijn wel keuzes voor een nieuw kabinet, vind ik. Maar nogmaals, ik kom aan die vraag niet eens toe, maar niet omdat ik de richting van het initiatief van mevrouw Bouchallikh niet volledig onderschrijf. Die capaciteit is hartstikke belangrijk. We moeten ook meer onafhankelijkheidsstappen zetten en informatie delen. We hebben ook al gezegd dat we het punt van de strafmaat meenemen in de brief. Maar er zit een demissionair kabinet. We hopen allemaal dat er snel een missionair kabinet zit. Maar bij dekking uit een Mobiliteitsfonds heb ik gezegd dat als het alleen nog maar gaat om beheer en onderhoud, vervanging en renovatie — met 2 miljard euro voor klimaatadaptatie — er een tekort is van 2 miljard euro per jaar. Dan kunt u ook begrijpen dat die dekking niet tot enthousiasme leidt bij mij.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Net als de staatssecretaris was het rapport van de commissie-Van Aartsen een van de eerste die ik ontmoette en waar ik ontzettend van schrok, dus ik twijfel niet aan de insteek. Ik vind het wel jammer want dit amendement is naar mijn gevoel bijna een wanhoopsdaad. Inderdaad, het is niet structureel, het lost het probleem niet op. We hebben elkaar vaker in commissiedebatten gesproken. We voelden een gedeelde frustratie. Die hebben we ook gedeeld tijdens het debat. Dit is het minste wat we kunnen doen, hoop ik, omdat we inderdaad constant moeten wachten op allerlei vervolgtrajecten, terwijl de commissie-Van Aartsen duidelijk aangeeft dat we alle tien punten nodig hebben om verandering te bewerkstelligen.

Het tweede punt gaat over de dekking. Zoals ik gister al aangaf, zijn wij niet voor het instorten van wegen en bruggen, in tegenstelling tot wat hier wordt beweerd. We hebben heel expliciet gekeken naar hoe wij de dekking willen regelen. Dat zal niet gaan uit onderhoud of uit noodzakelijke zaken. Wij hebben expliciet gekeken naar wat er niet meer zou kunnen. Ik heb het er gister ook over gehad: onzinsnelwegen! Waarom gaan we geld besteden aan dingen die we niet nodig hebben, terwijl er expliciet iets op de kaart staat wat duidelijk een probleem is, waar heel veel mensen direct last van hebben? Ondertussen wordt er wel geld gereserveerd voor zaken die onnodig zijn, slecht voor het klimaat en slecht voor de gezondheid.

Van Weyenberg:

Ik ben het volledig met mevrouw Bouchallikh eens over het belang van alle tien aanbevelingen van de commissie-Van Aartsen. Ik was heel verheugd om te zien dat dat eigenlijk Kamerbreed werd erkend. Ik ben demissionair, dat kan ik niet veranderen, dat is de realiteit. We hebben nog geen nieuw kabinet. Dat is ook niet iets wat ik hier kan veranderen. Dat is ook de realiteit. Wat ik heb gedaan, is dat ik de grens heb opgezocht, samen met u, in dat commissiedebat, zo enthousiast en ambitieus mogelijk, nu al. Niet zeggen: het nieuwe kabinet maakt een kabinetsreactie, maar nu met alle voorstellen komen. Wij zijn alles juridisch aan het bekijken. Wat kun je doen? Dan kan een nieuw kabinet zo snel mogelijk beslissen. Afhankelijk van hoelang dat nog duurt, zijn wij op een paar punten aan het kijken wat mis-

schien zelfs nog demissionair zou kunnen. Er wordt dus met man en macht aan gewerkt.

Ik ben het eens met dat gevoel van urgentie; een wanhoopsdaad, noemde u het. Een gevoel van ongelofelijke haast heb ik ook. Maar u dekt het uit iets, en dan snap ik dat mevrouw Bouchallikh zegt: die A27 hoeft voor mij niet, en er zijn meer partijen in deze Kamer die dat vinden. Maar het punt is dat het wel komt uit een groot fonds waarin ik 2 miljard per jaar tekortkom, niet om te bouwen, niet om mooie nieuwe dingen te doen, om het ov nog mooier te maken, wat ik ook graag zou willen en mevrouw Bouchallikh ook, maar puur om onderhoud, renovatie en vervanging goed te doen. En dan vind ik het gewoon niet verantwoord om daar geld uit te halen.

De voorzitter:

Helder. De heer Madlener en dan gaan we eten.

Van Weyenberg:

Tot slot. Ik heb ook nooit beweerd — en ik hoop dat mevrouw Bouchallikh dat ook niet zo bedoelt — dat zij zou vinden dat onderhoud niet belangrijk is. Dat heeft ze mij niet horen zeggen. Dat is wel even belangrijk voor de notulen.

De voorzitter:

De heer Madlener. U gaat iets voorlezen uit het boek.

De heer Madlener (PVV):

Ik wil dankzeggen voor het mooie boek. Misschien wilt u het straks signeren. Ik vroeg mij wel af of hier ook de blunders van het milieubeleid in staan. Ik noem het grootschalig kappen van oerwoud, doordat wij palmolie zo subsidiëren, of de biobrandstoffen die leiden tot enorme boskap. Ik zie het even niet staan, maar ik ga ernaar op zoek.

Van Weyenberg:

Ik heb enthousiastere ontvangsten gehad, maar ik wens de heer Madlener desalniettemin veel leesplezier.

De voorzitter:

En ik wens u allen smakelijk eten. Om 20.45 uur gaan we beginnen met de tweede termijn. Dan mag u uw bijdrage leveren, moties indienen et cetera.

De vergadering wordt van 20.05 uur tot 20.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de tweede termijn. De heer Madlener staat al klaar om te gaan spreken, zie ik. Hem wordt wel verzocht om dat even bij het kathedraal te doen en niet midden in de zaal. Dan zet ik zelfs even de microfoon voor hem aan. Liever niet, zegt hij. Oké. Het woord is aan de heer Madlener.

□

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb zes moties, dus ik zal snel voorlezen. Meer tijd heb ik niet. Sorry. Er zitten vast wel een paar goede bij, zou ik zeggen.

Voorzitter. Ik begin met de motie die gaat over waar ik ook mijn betoog mee begon. Het gaat om de visie op mobiliteit. Wat dat betreft, voel ik me altijd een eenzame man in deze Kamer. Ik vind de auto zo belangrijk, omdat die belangrijk is voor veel mensen en hier altijd tekort wordt gedaan. De automobilist is altijd de sjaak. Ik heb daarom de volgende motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Integrale Mobiliteitsanalyse stelt dat het gebruik van de auto zal toenemen;

constaterende dat het CBS stelt dat de bevolking in 2040 met 1,7 miljoen inwoners zal groeien;

spreekt uit de groei van mobiliteit per auto te onderkennen en meer te investeren in aanleg en onderhoud van weginfrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 17 (35925-XII).

De heer Madlener (PVV):

De tweede motie gaat over de N-wegen. Even kijken.

De voorzitter:

Neem de tijd, hoor.

De heer Madlener (PVV):

Ja. Dit gaat ook van mijn tijd af, voorzitter.

De voorzitter:

Ja. Welke tijd?

De heer Madlener (PVV):

Een overzicht van de top tien N-wegen met ongevallen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel N-wegen relatief onveilig zijn;

van mening dat er in het MIRT naast de fileproblematiek nadrukkelijk aandacht moet zijn voor verkeersveiligheid;

verzoekt de regering een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen waar de meeste ongevallen plaatsvinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 18 (35925-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Dan heb ik de motie over N-wegen verkeersveilig maken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat N-wegen een belangrijke rol vervullen voor de bereikbaarheid van de regio en voor toekomstige woningbouw;

constaterende dat veel N-wegen relatief smal en onveilig zijn;

verzoekt de regering, in samenwerking met de provincies, haast te maken met het opwaarderen van N-wegen naar fysiek gescheiden twee-keer-tweebaans en waar mogelijk een snelheidsverhoging door te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 19 (35925-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Dan heb ik een motie over de infrastructuur.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat digitalisering een steeds grotere rol krijgt binnen de infrastructuur;

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat onder andere bruggen en riolen kwetsbaar zijn voor hackers;

constaterende dat cybercrime op de loer ligt;

verzoekt de regering een leidende rol te nemen in het beveiligen en up-to-date brengen van software van de weginfrastructuur, bruggen, sluisen en tunnels;

verzoekt de regering de Kamer te informeren over de tekortkomingen van de gebruikte software en de bijbehorende veiligheidsrisico's van onze weginfrastructuur, sluisen, bruggen en tunnels,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 20 (35925-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Dan heb ik ...

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is om tot 1 miljoen woningen bij te bouwen;

constaterende dat in veel nieuwe wijken amper parkeerplaatsen aangelegd zijn;

overwegende dat goede infrastructuur noodzakelijk is om gebruik te maken van deze woningen;

van mening dat goede infrastructuur bijdraagt aan de marktwaarde van nieuwbouwwoningen en daarmee aan de economie;

verzoekt de regering bij het investeren in woningbouw nadrukkelijk rekening te houden met de weginfrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 21 (35925-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Dat waren ze. Die laatste doe ik dan maar niet.

De voorzitter:

Die slikt u in? U maakt het wel erg spannend. En misschien is dat net de motie die iedereen gaat steunen. Nou ja, het is allemaal op uw eigen risico.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is een motie die ik al heel vaak heb ingediend.

De voorzitter:

Uw "greatest hits"-motie. Heel goed. Nu de heer Peter de Groot van de fractie van de VVD.



De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. En ook dank aan de bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. De VVD wil de goede kwaliteit van onze spoor-, auto-, fiets- en vaarwegen behouden, zodat iedereen die naar zijn of haar werk moet, naar school, naar familie of waar dan ook heen, dat veilig en zonder te veel files en vertragingen kan.

En ik ga nog één keer terug naar het ministerie van oplossen. Want er wordt hard gewerkt aan zaken, en er worden zaken opgelost door Rijkswaterstaat en ProRail. Ik heb nog één vraag aan de minister hierover. Is het zo dat Rijkswaterstaat en ProRail de komende jaren, de komende vijf of de komende tien jaar, als je kijkt naar de opgave die er aankomt, voldoende kennis en capaciteit in huis hebben om deze opgave te doen? Hoe ziet dat eruit?

Daarnaast kan niet helemaal voorkomen worden dat er toch vertragingen zullen zijn; die zullen toch voorkomen. En het is echt heel goed om te horen dat de minister opener en transparanter spreekt over de opgave, over die vertragingen, en dat met name ook doet richting weggebruikers. Meer inzichtelijk krijgen van de werkzaamheden, meer daarover communiceren. De VVD wil dat ook, alleen nog iets specifiek, en in de koppeling met gevoeligheden van het netwerk ook vooral. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er regelmatig werkzaamheden of volledige afsluitingen van wegen plaatsvinden op zowel het hoofdwegennet als ook het onderliggende wegennet;

constaterende dat recentelijk een aantal noodgedwongen beperkingen kort van tevoren gecommuniceerd zijn naar weggebruikers;

overwegende dat dit alles voor veel hinder zorgt voor weggebruikers en de transportsector;

overwegende dat de komende jaren veel zogenaamde babyboomkunstwerken, kunstwerken die tegen de eindfase van de levensduur aan lopen, onderhouden of vernieuwd moeten worden naast aanlegprojecten;

verzoekt de regering op korte termijn door middel van regionale kaarten toekomstige grootschalige werkzaamheden overzichtelijk in beeld te brengen voor automobilisten, reizigers, vervoerders en schippers;

verzoekt de regering om samen met andere overheden tot een voorstel te komen hoe deze kaarten kunnen worden doorontwikkeld om gebruikers en bestuurders beter inzicht

te geven in de meest gevoelige bestaande hoofdinfrastructuur met een groot risico op uitval;

verzoekt de regering om in dit voorstel op te nemen op welke wijze deze informatie gecommuniceerd kan worden naar gebruikers en bestuurders zodat verrassingen minder vaak zullen voorkomen en sturing kan worden gegeven op de minste hinder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot, Geurts en Hagen.

Zij krijgt nr. 22 (35925-XII).

De heer Peter de Groot (VVD):

Dan heb ik ten aanzien van het onderhoud nog een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat afgelopen september de A12 in de richting van Den Haag tussen Utrecht en Nieuwerburg volledig werd afgesloten voor negen dagen;

constaterende dat deze afsluiting voor ernstige verkeershinder heeft gezorgd;

constaterende dat Rijkswaterstaat een korte, aaneengesloten afsluiting van de snelweg als noodzakelijk achtte om relatief meer werk te kunnen verzetten en de veiligheid van weggebruikers en wegwerkers te kunnen blijven garanderen;

overwegende dat er bij wegwerkzaamheden keuzes moeten worden gemaakt tussen volledige of gedeeltelijke afsluitingen;

overwegende dat de keuze van volledige of gedeeltelijke afsluiting gebaseerd dient te worden op verschillende factoren zoals verkeersveiligheid, veiligheid van wegwerkers, verschil in kosten tussen gedeeltelijke en gehele afsluiting, hinder voor de omgeving, verwachting in vertraging van weggebruikers, druk op onderliggend wegennet, verlies van bedrijfsactiviteiten door afsluiting, in de buurt zijnde andere wegwerkzaamheden en mogelijkheid voor alternatief vervoer of routes;

verzoekt de regering de Kamer te informeren hoe een goede afweging en keuze wordt gemaakt tussen een volledige of gedeeltelijke afsluiting, waarbij niet alleen de uiterst belangrijke onderdelen, uitvoeringskosten of de veiligheid van wegwerkers worden meegenomen maar ook de bovenstaande overwegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Peter de Groot.

Zij krijgt nr. 23 (35925-XII).

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik heb naar aanleiding van de antwoorden van de staatssecretaris nog twee moties op het gebied van spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de "modal shift"-transitie van goederenvervoer van weg naar spoor een belangrijke bijdrage levert aan de ambitie om de filedruk op wegen te verlagen en ambities op het gebied van duurzaamheid te vergroten;

overwegende dat het goederenvervoer over het spoor in de Randstad onder druk staat doordat dit concurreert met het personenvervoer over spoor;

constaterende dat de spoorgoederentafel de ambitie heeft uitgesproken het goederenvervoer over spoor te laten groeien naar 78 miljoen ton in 2040;

verzoekt de regering de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuwe-route te onderzoeken, te bekijken op welke wijze deze gerealiseerd kan worden en de Kamer hierover in Q1-2022 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot, Minhas, Boulakjar en Amhaouch.

Zij krijgt nr. 24 (35925-XII).

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

Dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de treinverbinding van Zwolle via Enschede naar Münster de internationale reistijd kan verkorten;

overwegende dat voor financiering van deze lijn internationale samenwerking vereist is;

verzoekt de regering om bij de herziening van de TEN-T-verordening eind 2021 in overleg te treden met Duitse collega's en te bezien of deze verbinding meegenomen kan worden bij de brede prioriteitsafweging voor internationale spoorverbindingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Peter de Groot en Minhas.

Zij krijgt nr. 25 (35925-XII).

Dank u wel. Krijgen we ook nog een bijdrage van de heer Heerema in de tweede termijn? Nee, dat is niet het geval.

Dan gaan we luisteren naar mevrouw Beckerman van de fractie van de SP, die nog hoopt de laatste trein naar Groningen te halen.



Mevrouw Beckerman (SP):

Zeker, voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er ontzettend veel asbeststof vrijkomt in de lucht bij renovaties van gebouwen met aangetaste asbestvezels;

overwegende dat daardoor de gezondheid van mensen in gevaar komt;

overwegende dat de Europese Commissie een ambitieus rapport heeft goedgekeurd waarin ze pleit voor een versterkte Europese aanpak van asbestverwijdering;

verzoekt de regering asbestlocaties per regio te inventariseren, waarna regio en saneerders zo snel mogelijk tot uitvoering van een saneringsplan komen;

verzoekt de regering met regio's een financieringsplan te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Beckerman, Bouchallikh en Van Esch.

Zij krijgt nr. 26 (35925-XII).

Mevrouw Beckerman (SP):

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 1998 het Convenant Instituut Asbestslachtoffers is ondertekend waarin partijen verklaren dat

het noodzakelijk is de juridische lijdensweg van asbestslachtoffers te bekorten;

constaterende dat deze noodzaak nog hetzelfde is omdat de latentietijd van asbestziekten tussen de 30 en 50 jaar is en de kans op verjaring daarom groot is;

overwegende dat het Instituut Asbestslachtoffers (IAS) een brief stuurde naar het kabinet om met de Raad van Toezicht en Advies van het IAS in gesprek te gaan over wat hij noodzakelijk acht;

verzoekt de regering nog dit jaar met het Instituut Asbestslachtoffers in gesprek te gaan, en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Beckerman, Bouchallikh, De Hoop en Van Esch.

Zij krijgt nr. 27 (35925-XII).

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Alkaya, eveneens van de SP.



De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb geen vragen meer, maar ik heb wel drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering meer geld vrij te maken voor de instandhouding van infrastructuur en dit te dekken met lastenverzwaringen voor grote bedrijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 28 (35925-XII).

De heer **Alkaya** (SP):

Het is er zo veel over gegaan. Het is een hartenkreet van het kabinet aan de Kamer, niet alleen aan de formerende partijen maar ook aan ons. De grootste partij laat het liggen, dus ik dacht: ik geef dit cadeautje gewoon mee aan het kabinet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat bereikbaarheid in de regio meer investeringen verdient;

verzoekt de regering af te zien van de verbreding van de A27 bij Utrecht/Amelisweerd en dat geld te besteden aan bereikbaarheid in de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (35925-XII).

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat omwonenden en medewerkers van Schiphol worden blootgesteld aan schadelijke concentraties van ultrafijnstof;

van mening dat luchthavens hoofdvantwoordelijk zijn voor een veilige werkplek en medeverantwoordelijk voor een veilige en gezonde leefomgeving;

van mening dat de ambitie om pas in 2030 duurzaam te taxiën onnodig laat is;

verzoekt de regering om zich tot het uiterste in te spannen om duurzaam taxiën zo veel mogelijk te versnellen, zodat dit eerder dan 2030 is gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Alkaya en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 30 (35925-XII).

Dank u wel. Dan mevrouw Hagen van D66.



Mevrouw **Hagen** (D66):

Dank, voorzitter. Ik heb in mijn inbreng aandacht gevraagd voor onder andere milieucriminaliteit, en dan vooral het belang van datadeling, het belang van inzicht in de textielindustrie en misleiding van consumenten door modeketens. Daartoe heb ik drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de datakwaliteit in informatiesystemen (zoals Inspectieview) betreffende milieucriminaliteit tekortschiet, zowel als het gaat om toezicht door inspecties zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als strafrechtelijke handhaving door politie en justitie;

overwegende dat correcte informatievoorziening noodzakelijk is voor het effectief uitoefenen van toezicht en het garanderen van aansluiting op de strafrechtketen, zoals door verschillende rapporten in 2021 is bevestigd;

overwegende dat tientallen teams binnen het OM, politie, justitie en handhavingsdiensten zich bezighouden met milieucriminaliteit, maar deze niet centraal worden aangestuurd;

overwegende dat huidige verbeteringen in de informatievoorziening zich voornamelijk richten op de ILT en omgevingsdiensten en niet zozeer op de informatiedeling tussen de verschillende instanties;

verzoekt de regering om een met privacywaarborgen omkleed gedeeld informatiesysteem op te zetten waarvan alle bestuurlijke en strafrechtelijke diensten die betrokken zijn bij opsporing en handhaving van milieucriminaliteit gebruik kunnen maken, zodat de handhaving van het milieurecht en de slagvaardigheid en effectiviteit van VTH-taken worden verhoogd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hagen en Sneller.

Zij krijgt nr. 31 (35925-XII).

Mevrouw Hagen (D66):

De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een massabalans van het ingezamelde afgedankte textiel in Nederland en de route en resultaten van de verwerking helpen bij het inzichtelijk krijgen van de textielketen en de gezette stappen;

overwegende dat het Beleidsprogramma circulair textiel 2020-2025 tussendoelen voor 2025, 2030 en 2035 stelt om uiteindelijk in 2050 een volledige circulaire economie te bereiken;

overwegende dat wordt geadviseerd om het inzicht te vergroten van de milieu-impact van hergebruik in relatie tot recycling;

verzoekt de regering om tegelijkertijd met het ingaan van de invoering van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid een tweejaarlijkse massabalans van textiel op te zetten met als nulmeting het jaar dat de UPV ingaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Hagen.

Zij krijgt nr. 32 (35925-XII).

Mevrouw Hagen (D66):

De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de consument uit moet kunnen gaan van feitelijke claims, zodat een eerlijke keuze gemaakt kan worden in de aanschaf van een (kleding)product;

overwegende dat het Europees beleid, dat tot uiting komt in de Textielverordening en in horizontale wetgeving, momenteel de consument niet voldoende beschermt tegen inaccuraat en/of misleidende informatie op of over textiel;

overwegende dat misleidende claims de transitie naar een circulaire textielketen ondermijnen;

constaterende dat een handelspraktijk misleidend is indien informatie wordt verstrekt die feitelijk onjuist is of die de gemiddelde consument misleidt of kan misleiden, al dan niet door de algemene presentatie van de informatie;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe via het aanscherpen van nationale en Europese productregelgeving (bijvoorbeeld via het Europese wetgevingsinitiatief duurzame producten en circulaire-economieactieplan) misleidende informatie op textiel en kledingproducten actief kan worden tegengegaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Hagen.

Zij krijgt nr. 33 (35925-XII).

Dat wilde ik nog even horen. De heer Boulakjar, eveneens van D66. Mevrouw Hagen, vergeet uw moties niet te geven, anders was al het werk voor niets geweest.



De heer Boulakjar (D66):

Voorzitter, dank u wel. Gisteren heb ik het in mijn bijdrage onder andere gehad over de nachttreinen. De staatssecretaris is daar niet heel uitgebreid op ingegaan. In december komen we er nog over te spreken, maar ik ga daar zo een motie over indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nachttrein Amsterdam-Wenen is teruggekeerd, de nachttrein naar Praag afgelopen maand is gaan rijden en in december de nachttrein naar Zürich van start gaat;

overwegende dat uit het onderzoek van het KiM naar het potentieel van de internationale nachttrein andere bestemmingen zijn geïdentificeerd als kansrijk voor de exploitatie van nachttreinen vanuit Nederland;

overwegende dat de markt voor nachttreinen steeds groter wordt en de eerste nachttreinen al weken voor vertrek zijn volgeboekt, maar dat het nog lastig is voor vervoerders om toegang te krijgen tot de infrastructuur en dat zij daardoor tegen risico's aanlopen;

verzoekt de regering om risico's voor toetreding van (nieuwe) nachttreinvervoerders verder te identificeren en in kaart te brengen wat nodig is om drempels te doen verdwijnen en te onderzoeken hoe een meer gelijke behandeling met binnenlands vervoer bij capaciteitsaanvragen en toegang tot de opstel- en servicevoorzieningen daarbij kunnen helpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Boulakjar.

Zij krijgt nr. 34 (35925-XII).

De heer **Boulakjar** (D66):

De tweede motie gaat over het ov-Klimaticket.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verschillende instrumenten worden ingezet om duurzame mobiliteit te stimuleren in het buitenland, zodat reizigers gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer (voorbeelden hiervan zijn het Klimaticket in Oostenrijk, het Europese Interrailticket voor jongeren en het gratis openbaar vervoer in Luxemburg);

overwegende dat zulke maatregelen gericht moeten zijn op meer mensen naar het openbaar vervoer krijgen die anders met de auto zouden gaan, en dat deze niet een modaliteitsverschuiving van voetgangers en fietsers naar het ov teweeg moeten brengen;

verzoekt de regering te analyseren welke instrumenten ingezet kunnen worden om de modaliteitsshift verder uit te breiden daar waar nog mogelijkheden en capaciteit zijn voor het Nederlandse openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 35 (35925-XII).

De heer **Boulakjar** (D66):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De volgende spreker is de heer De Hoop zelf. Hij is nog steeds van de Partij van de Arbeid.



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

Dank, voorzitter. Naast het amendement dat wij hebben ingediend nog een drietal moties, beginnende bij het mijden en spreiden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het mijden en spreiden van verkeer een grote bijdrage kan leveren aan het voorkomen van files;

van mening dat de rijksoverheid andere werkgevers en onderwijsinstellingen hier pas geloofwaardig op kan aanspreken als zij zelf het goede voorbeeld geeft, bijvoorbeeld door te stimuleren dat rijksambtenaren op bepaalde momenten van de werkdag niet fysiek vergaderen;

verzoekt de regering een significante stap te zetten in het voorkomen dat rijksambtenaren pendelen tijdens de spitsuren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Bouchalikh, Alkaya, Stoffer en Van Esch.

Zij krijgt nr. 36 (35925-XII).

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

De tweede motie gaat over vervoersarmoede.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen een randvoorwaarde is voor volwaardige deelname aan de samenleving;

overwegende dat voorlopige resultaten van het lopende PBL/CBS-onderzoek naar vervoersarmoede redenen geven voor zorg en urgentie;

verzoekt de regering om beleidsalternatieven om vervoersarmoede aan te pakken in kaart te brengen en te delen met de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Bouchalikh en Alkaya.

Zij krijgt nr. 37 (35925-XII).

De heer De Hoop (PvdA):

Dan nog een derde motie, voor het noorden van Nederland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een Deltaplan Noord-Nederland ligt om woningbouw te combineren met nieuwe spoorlijnen;

constaterende dat er brede steun is in de Kamer voor een Lelylijn, ook bij de formerende partijen;

verzoekt de regering om de nodige voorbereidingen te treffen zodat een tracébesluit tot aanleg van de Lelylijn zo snel mogelijk uitgevoerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 38 (35925-XII).

De voorzitter:

Heel goed. Een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

De motie over de vervoersarmoede spreekt me natuurlijk erg aan. Mobiliteit is een eerste levensbehoefte voor mensen; daar geef ik de heer De Hoop helemaal gelijk in. Maar ik bekommer me om de automobilist. De heer De Hoop lijkt alleen te spreken over mensen die de trein niet meer kunnen betalen, maar de meeste Nederlanders kunnen de auto niet meer betalen, door de hoge benzineprijzen en de hoge belastingdruk. Bedoelt de heer De Hoop nadrukkelijk dat het gaat om vervoersarmoede bij iedereen, ook automobilisten?

De heer De Hoop (PvdA):

Dit punt is in eerste instantie wel echt gericht op openbaar vervoer. Maar daarnaast erken ik meteen dat bereikbaarheid niet alleen gaat over openbaar vervoer. Dat gaat ook over de weg. Dus de Partij van de Arbeid vindt ook dat er natuurlijk nog steeds ook geïnvesteerd moet worden in infrastructuur op het gebied van wegen, juist ook in de combinatie met woningbouw. Dus ik denk dat wij als Partij van de Arbeid op die lijn helemaal niet ver van de PVV af liggen.

De voorzitter:

Heel goed. Dat was uw bijdrage?

De heer De Hoop (PvdA):

Ik zie nog een interruptie van de heer Amhaouch.

De voorzitter:

Nog meer enthousiasme. De heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Voordat we de trein naar Limburg pakken ... Ik heb nog een vraag over de Lelylijn. De Kamer heeft volgens mij heel breed uitgesproken dat dat plan als onderdeel van het Deltaplan voor Noord-Nederland onderzocht zou moeten worden. Dit betekent de spoorlijn, grootschalige woningbouw en werkgelegenheid. Het kabinet is bezig met dat totaalplan. Dan vind ik het een beetje flauw dat wij hier de Lelylaan daar los uithalen. We moeten een beetje constructief samen met elkaar optrekken. Het is een groot project, waar serieus naar gekeken moet worden. Het gaat over miljarden, dus dan kun je niet zomaar even een motie ertussen jassen — ik zeg het even in mijn eigen woorden, voorzitter, als u dat toestaat — en doen of het gaat om een klein lijntje. Dat wilde ik toch even gezegd hebben voordat we dadelijk weer de trein naar Limburg pakken.

De heer De Hoop (PvdA):

Daar wil ik wel even op reageren. Allereerst wil ik de heer Amhaouch complimenteren met zijn inzet voor het Deltaplan voor Noord-Nederland. Dat is ontstaan uit een motie van het CDA. Ik waardeer dat zeer. Met deze motie betracht ik het volgende. De formatie duurt ontzettend lang. We hebben afgelopen week ook weer de oproep vanuit Noord-Nederland gezien: jongens, zet nu stappen; schiet nu op. Iedereen is daarvoor. Het heeft ook een breed draagvlak in de Kamer. Dus ik wil gewoon dat wij, op het moment dat het besluit genomen wordt, zo snel mogelijk stappen kunnen zetten. Dat kan door het voorbereiden van het tracébesluit. Door dat uit te werken kan dat project zo snel mogelijk ook opgepakt worden. Dan hoop ik tegelijkertijd dat de heer Amhaouch, met de VVD, D66 en de ChristenUnie aan de formatietafel, ervoor zorgt dat die Lelylijn er ook daadwerkelijk komt. Dan kunnen wij die zo snel mogelijk realiseren.

De voorzitter:

Prima. Heel goed. Dank u wel. Dan de heer Geurts van de fractie van het CDA.



De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter. Drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mensen uit landen buiten Europa hun buitenlandse rijbewijs alleen kunnen omwisselen voor een Nederlands rijbewijs als Nederland met het land van afkomst, na een zorgvuldige beoordeling van het buitenlandse rijbewijsstelsel door de RDW, een overeenkomst heeft afgesloten;

overwegende dat met het oog op de verkeersveiligheid een onverklaarbare uitzondering geldt voor kenniswerkers, inclusief hun inwonende gezinsleden, uit landen waar Nederland geen overeenkomst mee heeft afgesloten;

overwegende dat Nederland het enige land in Europa is dat deze uitzondering kent en Nederlandse rijinstructeurs al langere tijd melden dat ze in de praktijk zien dat een groot deel van deze kenniswerkers totaal niet kan autorijden;

verzoekt de regering deze uitzondering op te heffen, zodat kenniswerkers uit landen buiten Europa waar Nederland geen overeenkomst mee heeft afgesloten gewoon de reguliere procedure moeten volgen om een Nederlands rijbewijs te kunnen krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Geurts.

Zij krijgt nr. 39 (35925-XII).

Er is een vraag over deze motie van de heer De Groot.

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

Ik begrijp waarom de heer Geurts gisteren de vraag stelde hoe de VVD ertegen aankijkt. De VVD vindt verkeersveiligheid een topprioriteit. Dat heb ik gisteren ook aangegeven. U had net een onderonsje met de minister over de vraag hoeveel ongevallen hier nou uit voortkomen. Dat is eigenlijk helemaal niet inzichtelijk, terwijl u nu met deze motie zegt: streep erdoor. Ik reik u graag de hand en doe een tegenvoorstel. Wat zou u ervan vinden als we bij de arbeidsmigranten waarover het gaat een vaardigheidstoets afnemen wanneer ze hier komen? Slagen ze daarvoor, dan krijgen ze een rijbewijs. Slagen ze er niet voor, dan zullen ze hier een rijbewijs moeten halen, willen ze rijden op de Nederlandse weg. Hoe kijkt u aan tegen dit voorstel van de VVD?

De heer **Geurts** (CDA):

Enige nuance: het zijn geen arbeidsmigranten, maar het zijn kenniswerkers. Zij kunnen in landen buiten Europa voor een aantal roepies — ik heb India maar als voorbeeld genomen — een rijbewijs krijgen en dat hier in Nederland zo omwisselen zonder dat ze ooit een stuur in handen

hebben gehad. Dan kun je gevoelig aannemen ... De uitzending van EenVandaag laat dat bijvoorbeeld ook zien. EenVandaag heeft hierover een uitzending gemaakt met de rijsschoolhouders, waar sommige kenniswerkers dachten even een opfriscursus te kunnen gaan doen om dan hier in Nederland de weg op te gaan. Kijk die uitzending... die uitzending, zou ik zeggen. Dat is blijkbaar een moeilijk woord op de donderdagavond. Ik denk dat u dan helemaal overtuigd bent om de motie van de CDA-fractie te ondersteunen.

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

Nog een kleine vervolgvraag. Natuurlijk, het gaat om kenniswerkers. Excuus daarvoor. Maar de VVD vindt het belangrijk dat er ook echt bewijs op tafel ligt dat er verkeers- onveilige situaties ontstaan. Daar stapt u wel heel gemakkelijk overheen. U zegt: kijk eens even naar de televisie en u kunt met uw onderbuik wel aanvoelen dat dat zo is. Maar we nemen hier in deze Kamer besluiten gebaseerd op feiten. Dat is eigenlijk wat de VVD hier ook op tafel wil hebben.

De heer **Geurts** (CDA):

In wat u een "onderonsje" noemt en wat ik een interruptie op de minister noem, heb ik toch ook aangegeven dat er in de Nederlandse databestanden niet wordt bijgehouden of je een Nederlands rijbewijs hebt met de kenmerken van die kenniswerkers. Dat wordt bij een ongeluk niet geregistreerd. Daar kun je allemaal data-analyses op loslaten en dat zal nooit naar boven komen. Dat zal dan ook wel blijken. Maar goed, ik ben benieuwd of de VVD-fractie de verkeersveiligheid echt serieus neemt. Maar dat gaan we meemaken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid in 2019 aangaf dat mede door druk vanuit de Tweede Kamer veiligheid ondergeschikt is gemaakt aan de wens tot innovatie in het wegverkeer;

overwegende dat de SWOV aangeeft dat er nog weinig bekend is over de veiligheid van lichte elektrische voertuigen;

overwegende dat Nederland de ambitie heeft om het aantal verkeersslachtoffers flink te verlagen;

verzoekt de regering om de lichte elektrische voertuigen uit categorie 1b, zoals e-steps, alleen toe te staan op de openbare weg als onafhankelijke experts aangeven dat volstrekt helder is dat de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd en de voertuigveiligheid kan worden gegarandeerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Geurts.

Zij krijgt nr. 40 (35925-XII).

De heer **Geurts** (CDA):

Dan de laatste motie, voorzitter. Althans, voor mij.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Tweede Kamer als sinds 2019 via meerdere moties heeft gepleit voor een snelle invoering van de helmplicht voor snorfietsers in verband met de verkeersveiligheid, maar er nu toch weer uitstel wordt gepleit door de minister;

verzoekt de regering de helmplicht voor snorfietsers niet uit te stellen en 1 juli 2022 in te laten gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Geurts en Hagen.

Zij krijgt nr. 41 (35925-XII).

Eén vraagje van de heer De Groot.

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

Ik heb één praktische vraag. Ik ken het CDA als een partij die zich ook zorgen maakt of het goed gaat met de ondernemers in het land. Deze helmplicht op 1 juli zorgt gewoon voor een andere vraag rondom snorfietsen, snorscooters et cetera. Zoals de heer Geurts misschien weet, heeft de inkoop voor het volgende seizoen al plaatsgevonden. Daarmee komen die ondernemers best wel in het gedrang wat betreft het op voorraad hebben van voldoende producten. Hoe kijkt het CDA aan tegen de tekorten die er zijn in de leverantie van producten aan deze ondernemers met de korte termijn die nu wordt voorgesteld?

De heer **Geurts** (CDA):

Dat is op zichzelf een goede vraag. Daarover heeft de minister in de schriftelijke beantwoording ook een aantal woorden gebezigd. De CDA-fractie is er net als de D66-fractie nog niet van overtuigd dat dit echt een probleem gaat opleveren, zeker omdat de minister ook aangeeft dat je meerdere typen helmen kunt gaan gebruiken. Daar gaan we op een ander moment nog wel even over praten, want dat is nog niet vastgesteld. Maar er zijn echt mogelijkheden en ik denk dat die eerst maar eens uitgenut moet worden. We moeten dat doen voordat we weer tot uitstel overgaan, want de noodzaak voor de verkeersveiligheid en de oproep uit Nederland om dit te doen zijn erg groot.

Voorzitter. Dan nog even de binnenvaart. Ik zag in de media dat een belangenbehartiger, de Algemeene Schippers Vereeniging — voor de Dienst Verslag, Algemeene en Vereeniging zijn met dubbel e! — de ASV, vindt dat het jammer was dat de binnenvaart maar één keer was genoemd. Ik dacht toen: nou, tel je zegeningen in dit huis. Als je niet genoemd wordt, dan betekent dat meestal ook dat het je geen geld kost. Als je wel wordt genoemd, kost het je meestal wel geld. Maar namens het CDA wil ik de binnen-

vaartschippers en de binnenvaart aangeven dat wij trots zijn op de Nederlandse binnenvaart en dat wij van mening zijn dat zij een essentiële bijdrage levert aan de Nederlandse economie.

Voorzitter, afsluitend de volgende zinnen. Dit is een traditie die ik, sinds ik in de politiek zit, mezelf bij begrotingen heb opgelegd.

Het CDA heeft vertrouwen in mensen, vertrouwen in de samenleving en daarmee vertrouwen in de toekomst. Bovendien doen we als CDA ons werk in de overtuiging dat Gods schepping ons is gegeven om goed te beheren en haar beter achter te laten voor onze kinderen en kleinkinderen. Ik wens ons als Kamer, de regering en de ambtenaren bovenal Gods zegen toe.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Mooi. De heer Amhaouch.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ik ga verder waar mijn collega was gebleven, bij Gods schepping. Dan moeten we ook in actie komen. Ik wacht nog de beantwoording van de minister af over de duurzame brandstoffen. Ik weet niet of dat vandaag nog kan, maar zo niet, dan krijg ik graag een brief hierover, zodat het toch iets meer diepgang krijgt. Want de luchtvaart moet verduurzamen! Zonder verduurzaming geen luchtvaart.

Twee. De basis moet op orde zijn. We hebben het vandaag maar ook gisteren gehad over de problemen bij ProRail. De mensen die daar zitten, doen hartstikke goed hun werk. Ze doen maximaal hun best, maar verkeersleiders horen bij de basis van ons hoofdrailnet. Het baart ons zorgen en het moet structureel opgelost worden. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de afgelopen periode treinverkeer op belangrijke trajecten op het hoofdrailnet moest worden stilgelegd vanwege een personeelstekort bij de verkeersleiding van ProRail;

overwegende dat het van groot belang is dat de treinreizigers zo min mogelijk gedupeerd worden door de structurele problemen van het personeelstekort;

overwegende dat het van belang is dat snel duidelijk wordt hoe het bestaande personeel meer behouden kan blijven;

verzoekt de regering om in samenwerking met ProRail en NS ervoor te zorgen dat de treinreizigers zo min mogelijk de dupe worden van het personeelstekort bij ProRail door te bezien hoe treinvuistal zo veel mogelijk kan worden

voorkomen, en de Kamer voor het commissiedebat Spoor te informeren welke opties hiervoor zijn;

verzoekt de regering een onafhankelijk onderzoek naar het structurele probleem rond het personeelstekort bij ProRail zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Boulakjar.

Zij krijgt nr. 42 (35925-XII).

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan het tweede punt. We hebben het er gisteren over gehad en op een gegeven moment ging het debatje dat we hadden over goede of slechte hufters natuurlijk met een knipoog. Maar uiteindelijk gaat het wel over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, iets wat we allemaal belangrijk vinden. Het is gisteren ook gezegd, maar de graffiti kost de NS al 10 miljoen euro per jaar, en dat staat dan nog los van de beperking van de inzet van de trein. Maar lik-op-stukbeleid voor de mensen die in de trein over de schreef gaan, moet beter, want de cijfers laten geen verbetering zien. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal agressie-incidenten richting ov-personeel het afgelopen jaar wederom is gestegen;

overwegende dat het ov-personeel het wettelijke recht heeft op een veilige werkomgeving;

overwegende dat er in 2015 een sociaal veiligheidsakkoord is gesloten;

verzoekt de regering te onderzoeken of en op welke wijze persoonsgegevens van reizigers die zich misdragen in het openbaar vervoer, makkelijker kunnen worden gedeeld tussen ov-bedrijven, en de Kamer te informeren over hoe de regering dit wil bevorderen;

verzoekt de regering tevens in samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid de vervoerders, het Openbaar Ministerie en de politie het lik-op-stukbeleid voor veelplegers op basis van de ZSM-aanpak — zorgvuldig, snel en op maat — te evalueren en de uitkomsten van deze evaluatie zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Minhas.

Zij krijgt nr. 43 (35925-XII).

Heel goed. Dank u wel. U moet uw moties hier even zelf inleveren. Loket twee. Dan gaan wij luisteren naar mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen. Ik heb vijf moties en zal geen lange, mooie inleiding houden, maar ze gewoon voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de stikstofcrisis het realiseren van projecten rondom snelwegen bemoeilijkt en juridisch uitdagend maakt, in het bijzonder voor de projecten ViA15, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere, Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid;

constaterende dat het PBL-rapport Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit laat zien dat we steeds meer thuiswerken en er daardoor minder sprake is van piekbelasting van wegen en dat daarom geplande investeringen in snelwegen niet meer nodig zijn;

constaterende dat er een brede parlementaire meerderheid is voor het toepassen van het bredewelvaartsbegrip bij infrastructuurprojecten;

van mening dat de middelen die nu bestemd zijn voor de uitbreiding van snelwegen veel beter kunnen worden ingezet voor onderhoud, nog hoogwaardiger openbaar vervoer, het oplossen van vervoersarmoede, bereikbaarheid van de regio en fietsinfrastructuur;

verzoekt de regering de uitvoering van bovengenoemde MIRT-projecten te stoppen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh, Alkaya, Van Raan en Simons.

Zij krijgt nr. 44 (35925-XII).

Dank u wel. Een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ik zou die vraag nog liever aan de heer Alkaya stellen! Die heeft mij in mijn eerste termijn gezegd dat de SP het zo goed voorheeft met de automobilist, en nu gaat hij deze motie steunen! Mijn vraag is: hier wordt gesteld dat het fileprobleem eigenlijk niet meer bestaat. Ik ben hier vanavond naartoe gereden in de spits. Ik heb ongeveer een halfuur stilgestaan of langzaam gereden rond Rotterdam en ik kan u vertellen dat dat heel vaak gebeurt. Het aantal files is eigenlijk gewoon weer op het niveau van voor de coronacrisis. Ik wil aan de woordvoerder van GroenLinks vragen onder welke steen zij heeft gezeten of dat zij bereid

is zich toch even te verdiepen in het lot van de automobilist heden ten dage.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik wil hier in deze Kamer graag voorstellen doen niet op basis van persoonlijke ervaringen van de heer Madlener op de weg, maar op basis van onderzoek en beleid. Zoals ik zojuist al zei heeft het PBL aangegeven dat door het thuiswerken minder belasting van de wegen mogelijk is. Wij vinden dat een kans om voor brede welvaart te zorgen en om ervoor te zorgen dat die weg minder belast wordt. Dan gaat de heer Madlener misschien ook minder vaak in de file staan. Wat mij betreft zit daar totaal geen tegenstelling in.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan raad ik de woordvoester van GroenLinks toch aan om zich eens te verdiepen in de rapportages over de filedruk, want die is enorm toegenomen. Ik begrijp dat u daar niet vaak in staat, omdat u waarschijnlijk bij een station woont en met de trein komt of weet ik hoe. Maar ik zou zeggen: stap toch eens in die auto of vraag het eens aan iemand om u heen die u kent en die een auto bezit.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik weiger in deze Kamer op dit soort persoonlijke aantijgingen in te gaan en laat het hierbij.

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

In het MIRT-overleg van juni heb ik de vraag die ik nu ga stellen, ook al gesteld, maar daar kwam geen duidelijk antwoord op. Ik ga die vraag dus nog een keer stellen. In alle onderzoeken, of het nu gaat om de integrale mobiliteitsanalyse, om de bevolkingsgroei, om hoe we op dit moment ons leven leiden in Nederland, zegt u: dat thuiswerken, 2% tot 8%, gaat ervoor zorgen dat we al die wegverbredingen niet meer nodig hebben. Maar in datzelfde onderzoek staat ook dat we de projecten die al gepland zijn, wel moeten afmaken en dat we dan in de toekomst alsnog files zullen hebben. Hoe gaat u dit uitleggen aan al die automobilisten en vrachtwagenchauffeurs die dagelijks vaststaan? Die passen namelijk niet in het ov. Er gaan op dit moment dagelijks 400.000 mensen met de trein, als die vol zit. U zegt gewoon: doe daar maar 200.000 of 300.000 bij. Waar wilt u die mensen laten? Dat is gewoon onrealistisch. Ik stel dus nog een keer de vraag: hoe wilt u dit uitvoeren?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Mij worden hier wederom woorden in de mond gelegd die ik niet heb uitgesproken. Ik heb niet gezegd "doe maar 200.000 of 300.000 erbij". Ik heb gisteren gepleit voor een systeemverandering en dat heb ik inderdaad eerder ook al gedaan in commissiedebatten. Ja, we hebben een kans omdat mensen meer thuis gaan werken. We gaan niemand verplichten om dat te doen, maar we zien dat een klein verschil in de belasting van snelwegen tot significant minder snelwegen leidt. Het probleem is dan niet helemaal weg. Wij willen daarom ook investeren in het ov, om zo alternatieven mogelijk te maken en daarmee spreiding te bewerkstelligen. Het een sluit het ander niet uit, en ik wil heel graag

uit dat kip-en-eiverhaal stappen, zoals ik gisteren ook al heb aangegeven.

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

Nog een korte aanvulling, als het mag, voorzitter. Ik stel mevrouw Bouchallikh toch nog de volgende vraag. De VVD zegt ook: het is eigenlijk en-en-en; we moeten daarin investeren. Maar dat thuiswerken waar u het over heeft — u baseert zich op onderzoeken; dat doe ik in deze vraag ook — zit al in de Integrale Mobiliteitsanalyse. Hiermee wordt het probleem dus alleen maar groter. Heeft u dat door? Dat is de vraag.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik gaf zojuist ook al aan dat het een onderdeel van de oplossing is. Het gaat vooral om de piekbelasting. Als er dan minder auto's op de snelweg rijden, maakt het al heel veel uit voor de files. Aan de hand van onder andere dat onderzoek, maar ook bijvoorbeeld betere investeringen in infrastructuur en ov, denken wij een puzzel te kunnen leggen die uiteindelijk iedereen helpt. Het is dus niet of-of-of, maar inderdaad en-en-en.

De **voorzitter**:

Prima. U continueert.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat, mocht Lelystad Airport niet geopend worden, het rechtvaardig is dat de regio op een bepaalde manier wordt gecompenseerd, bij voorkeur door op alternatieve wijze de regio beter bereikbaar te maken;

verzoekt de regering mogelijke vormen van compensatie uit te werken;

verzoekt de regering bij het uitwerken hiervan het bredewelvaartsbegrip toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 45 (35925-XII).

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Het is inderdaad een controversieel onderwerp, maar wij willen niet wachten tot we eindelijk erover kunnen praten voor wij over alternatieven nadenken, dus vandaar toch de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er sinds de invoering van statiegeld op kleine flesjes steeds meer signalen zijn dat een toenemend aantal drankproducenten overstappen naar drankverpakkingen die formeel buiten het statiegeldsysteem vallen, zoals drankenkartons of aluminium flesjes;

overwegende dat een verschuivingseffect onwenselijk is in de strijd tegen zwerfafval;

verzoekt de regering om voor het einde van het jaar in kaart te brengen of er inderdaad sprake is van ontwijkingsgedrag, en zo ja, de betreffende producenten hierop aan te spreken en hiertegen maatregelen te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh, De Hoop, Hagen, Beckerman en Van Esch.

Zij krijgt nr. 46 (35925-XII).

Een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb eigenlijk een vraag over de vorige motie, over Lelystad. Die vind ik heel interessant. Ik zou graag willen weten of er vanuit GroenLinks ook ideeën zijn hoe je die betere bereikbaarheid van de regio daadwerkelijk vormgeeft. Denkt mevrouw Bouchallikh dan aan versterking van de treindienst tussen Zwolle en Utrecht bijvoorbeeld, met intercitystations in Harderwijk, of is de verbreding van de A28, waar heel hard behoefte aan is in de regio, ook een optie? Waar hebben het precies over, is mijn vraag, ook om wat richting mee te geven aan het kabinet en zeker ook aan ons, als we naar deze motie kijken.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Deze motie is mede ingestoken door gesprekken met mensen uit het specifieke gebied. Ik heb daarin niet een heel specifiek idee, vandaar ook een vrij open motie. Ik wil graag weten wat mogelijk goed zou zijn voor de bereikbaarheid. Aan de hand daarvan kunnen we het verdere gesprek voeren.

Dan de vierde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de invoering van statiegeld op kleine plastic flesjes en blik een belangrijke stap is om zwerfafval

tegen te gaan en om de 90% gescheiden inzameldoelstelling te halen;

constaterende dat supermarkten blikjes zelf niet willen innemen en er momenteel zelfs voor pleiten dat er zo'n 3.600 tot 6.000 extra inleverlocaties in de publieke ruimte worden geplaatst;

overwegende dat dit een experimenteel en duur proces is, tot verwarring en afnemend draagvlak bij consumenten zal leiden én het zeer onwaarschijnlijk is dat zo'n alternatief systeem voor de deadline van 31 december 2022 gerealiseerd zal zijn;

constaterende dat andere grote verkopers van kleine plastic flesjes, zoals bioscoopketens, momenteel statiegeld heffen maar deze statiegeldflesjes weigeren in te nemen en het statiegeld terug te geven;

verzoekt de regering om een innameplicht voor verkooppunten in te voeren voor statiegeld op plastic flesjes en blikjes en hierbij een mogelijke uitzondering te maken voor kleinere verkooppunten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh, De Hoop, Van Esch en Beckerman.

Zij krijgt nr. 47 (35925-XII).

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dan tot slot, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er vanuit algemene middelen een afdracht van 213 miljoen euro aan de Europese Unie wordt betaald voor niet-gerecycled plastic afval;

overwegende dat niet de burger maar de vervuiler voor deze kosten zou moeten opdraaien door invoering van een belasting op virgin plastic, die tevens leidt tot meer gebruik van gerecyclede materialen en structurele investeringen in recycling;

constaterende dat CE Delft heeft geconstateerd dat een belasting op polymeren de makkelijkste manier is om een belasting op virgin plastic vorm te geven;

verzoekt het kabinet om samen met de staatssecretaris van Financiën een belasting op polymeren uit te werken, hierbij rekening te houden met mogelijke wegleffecten en in te voeren per 1 januari 2023,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en Van Esch.

Zij krijgt nr. 48 (35925-XII).

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Tot slot wat laatste woorden, gezien de tijd. In deze Kamer hebben we eerder gesproken over systeemverandering en het belang daarvan in de aanpak van de klimaatcrisis, voor de gezondheid van mensen en ook om mobiliteit op een juiste manier in te richten. Zoals ik ook al aangaf, is bereikbaarheid daarin ontzettend belangrijk. Ik vind het heel belangrijk om samen met z'n allen vanuit het bredewelvaartsbegrip te kijken hoe wij die keuzes hier integraal kunnen gaan maken en daarbij constant het gedeelde belang vooropstellen. Ik kijk ernaar uit om dat verder op deze manier te blijven doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Nee, geen vraag. Ik ben zojuist vergeten uit te spreken dat mevrouw Bouchallikh ook mijn motie over ultrafijnstof steunt, dus dat wil ik bij dezen, met excuses, rechtgezet hebben.

De voorzitter:

Dat is bij dezen voor de eeuwigheid vastgesteld.

Dan is het woord aan mevrouw Van Esch van de fractie van de Partij voor de Dieren.



Mevrouw Van Esch (PvdD):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de staatssecretaris de Kamer in het eerste kwartaal van 2022 zal informeren over de monitoring en modellering van de ultrafijnstofconcentraties;

overwegende dat de Gezondheidsraad stelt dat het, gezien de steeds sterkere aanwijzingen dat ultrafijnstof de gezondheid kan schaden, niet nodig is om te wachten met het treffen van (extra) maatregelen;

verzoekt de regering de Kamer voor het einde van 2022 te informeren over welke concrete extra stappen er worden genomen om de uitstoot van ultrafijnstof terug te dringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 49 (35925-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een run is op hardhout sinds de gasprijzen zijn gestegen;

constaterende dat de voorlichting over houtstook momenteel vooral bestaat uit houtstooktips;

overwegende dat houtstook niet duurzaam is en gepaard gaat met luchtvervuiling en gezondheidsschade;

verzoekt de regering om de focus in de voorlichting over houtstook te leggen op ontmoediging in plaats van stooktips,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch.

Zij krijgt nr. 50 (35925-XII).

Dank u wel. In de coulissen staat het beademingsapparaat voor u klaar. Ik had nog 49 seconden staan, mevrouw Van Esch. Als je dan 1 minuut en 29 seconden spreekt, maken we daar dan ook 1 minuut van. U had dus gewoon nog 40 seconden door kunnen praten.

Het woord is aan de heer Van Raan, die eerst een kunstje uitvoert.



De heer Van Raan (PvdD):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet in haar Luchtvaartnota aangeeft dat geen sprake meer kan zijn van ongeclausuleerde groei;

constaterende dat ICAO ongeclausuleerde groei van de luchtvaart sinds 1944 expliciet in haar statuten heeft en al het beleid toetst aan deze doelstelling;

verzoekt de regering bij de komende triënnale van ICAO voor te stellen om de ongeclausuleerde groei uit haar statuten te schrappen en in de voorbereiding daarvoor actief bij andere landen steun te zoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 51 (35925-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit kabinet voornemens is ondanks de klimaat-, biodiversiteits-, stikstof- en gezondheids crisis de komende jaren miljarden te besteden aan nieuwe (snel)wegen;

verzoekt de regering geen nieuwe of bredere snelwegen aan te leggen en waar mogelijk het vrijkomende geld te investeren zodat het openbaar vervoer in de stedelijke omgeving aantrekkelijker wordt dan de auto,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 52 (35925-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de rekenmethodiek voor de stikstofdepositie voor luchtvaart eenduidig vastligt;
- dat hierbij voor bronkenmerken is uitgegaan van de waarden die het RIVM toepast;
- dat het RIVM in de berekeningen in alle jaren een warmte-inhoud van 0 MW heeft toegepast;
- maar dat in de geactualiseerde PAS-meldingen voor Lelystad Airport van 2018 en 2019 opeens is gerekend met 43 MW, waardoor de maximale depositietoename onder de 1 mol/ha/jaar bleef en er minder stikstofruimte hoefde te worden afgeboekt;
- dat dit de schijn heeft van een dubbele stikstofboekhouding;

verzoekt de regering forensisch accountantsonderzoek te laten uitvoeren naar alle stikstofdepositieberekeningen in de periode 2014 tot en met 2020 rondom Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 53 (35925-XII).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Stoffer van de Staatkundig Gereformeerde Partij.



De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Het beviel vanavond goed, dus wat mij betreft mag u volgend jaar terugkomen, maar dan wel met 1,5 of 2 miljard op de begroting erbij alstublieft. Ik heb één motie, die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat reparatie en verlenging van de levensduur van apparaten een belangrijk onderdeel is van een circulaire economie;

overwegende dat het voor consumenten makkelijker moet worden om een bewuste keuze te kunnen maken voor een goed te repareren product;

overwegende dat Frankrijk op 1 januari 2021 het eerste land in Europa was dat een reparatiescore invoerde voor producten als laptops en smartphones;

verzoekt de regering om, naast inzet in de EU voor betere repareerbaarheid van producten, ook nationaal maatregelen te nemen voor verlenging van de levensduur van apparaten en betere repareerbaarheid, waaronder de invoering van een reparatiescore naar Frans voorbeeld, zodat consumenten beter geïnformeerd worden over de repareerbaarheid van (elektronische) producten, en een voorstel hiervoor aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Grinwis.

Zij krijgt nr. 54 (35925-XII).

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. De afsluiting van collega en broeder Geurts – de SGP'er in het CDA, zeg ik altijd en dat zegt hij zelf ook – was zo mooi. Daar sluit ik me graag bij aan. Dank u wel.

De voorzitter:

Daar komt niemand meer overheen. Dat was motie nummer 38. Volgend jaar moet dat beter kunnen, zou ik zeggen. Kunnen de bewindspersonen meteen antwoorden? Nee, hè? Ik dacht dat dit gewoon even routine was, maar zo werkt dat niet. Ik schors een kwartiertje, en dan gaan we luisteren naar de minister en de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 21.39 uur tot 21.56 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister Visser:

Voorzitter. Volgens mij begint iedereen weer terug te komen naar zijn of haar plek. Dus ik stel voor dat ik begin met de beantwoording. Een tweetal vragen staat nog open. Eén daarvan is in ieder geval de vraag van de heer Amhaouch, die de trein naar Limburg nog moet pakken. Ik stel dus voor om daarmee te beginnen.

We hebben even kunnen bellen met een van de bedrijven, in Delfzijl. De andere twee hebben we nog niet te pakken kunnen krijgen. Dus die houdt u nog van mij tegoed. Maar het klopt inderdaad dat de planning 2022 was; inmiddels is die 2024. Uiteraard geldt dat dit een bedrijf is, een commercieel project, dus dat wij daar zelf geen invloed op hebben. Maar we hebben wel specifiek gevraagd of er hindernissen zijn waar wij als overheid in ieder geval een rol in spelen. Er zijn een aantal verklaringen waarom het langer duurt. Die zal ik met u delen. De eerste verklaring is dat de organisatie aangeeft dat ze uitvoerige financiële risicoanalyses heeft moeten laten uitvoeren, of deze heeft uitgevoerd, waarschijnlijk voor de financiering. Dat heeft veel tijd gekost. De tweede verklaring was de covid-situatie. Het was lastig om met internationale partners bijvoorbeeld het ontwerp van de fabriek en de productieprocessen door te kunnen spreken. Dat heeft dus ook tot vertraging geleid. De derde verklaring is dat dit de eerste dedicated SAF-fabriek zou moeten worden. Er moeten dus ook nieuwe technieken gebruikt worden. Daarmee heeft de ontwikkeling ook meer tijd nodig. Voor zover wij dat dus hebben kunnen nagaan: op dit moment dus niet richting de overheid vergunningen of wat dan ook. Laat ik het zo zeggen: er is geen enkel signaal dat overheidsoptreden tot vertraging heeft geleid. Voor die andere twee bedrijven zal ik het ook nagaan. Maar het is uiteraard een private aangelegenheid. Ik denk dus dat het goed is als we daar apart op terugkomen in een verzamelbrief of iets op het terrein van luchtvaart. Dan kunnen we expliciet aangeven of dit ook het beeld van die andere twee is of dat er nog andere dingen naar boven zijn gekomen.

Dat was de eerste vraag. Dan heb ik nog de vraag van de heer De Groot. Hij vroeg naar de capaciteit — zo noem ik het maar even — bij zowel ProRail als RWS. Voor beide organisaties geldt dat de huidige capaciteit onvoldoende is en zal zijn, ook gezien de capaciteit en de kennis die nodig is. Dat betekent dat er ook iets moet gebeuren. Vandaar dat de staatssecretaris en ik in onze brief hebben opgeschreven dat lange lijnen van belang zijn. Je moet dus perspectief kunnen bieden, naar beide organisaties, zodat zij de juiste mensen kunnen aannemen, weten te behouden en kunnen inplannen, niet alleen voor de eigen organisatie, maar ook voor de markt zelf. Waarom is dat bijvoorbeeld zo relevant voor Rijkswaterstaat? Het zou heel mooi zijn als we daar in de komende periode het uitgesteld onderhoud zouden kunnen inhalen, zodat je ook voldoende capaciteit weet vast te houden. Dat is ook sneller in de markt te zetten. Het zou mooi zijn als je je vervolgens kunt voorbereiden op de grote vervangings- en renovatieopgave die er vanaf 2026 is. De voorbereidingen daarvoor kun je nu ook starten. En

verder heb je natuurlijk de gewone aanlegprojecten, zowel die op de hoofdvaarwegen als bijvoorbeeld aanlegprojecten in het wegennet. Je zou daar stabiliteit in moeten weten te bieden. Je zou moeten kunnen zeggen: dit is wat wij gaan doen. Je moet dit langjarig kunnen doen. Dat geldt ook voor ProRail, hoewel die organisatie net iets anders in elkaar zit. Je zou langjarige stabiliteit moeten kunnen bieden en de organisaties zouden over meer jaren heen contracten moeten kunnen sluiten. Dat zou zowel Rijkswaterstaat als ProRail heel erg helpen bij het vasthouden van de juiste mensen, maar ook bij het aantrekken van de juiste mensen uit de markt. En richting de markt kun je op die manier komen tot innovatie en standaardisatie. Dit heeft u kunnen lezen in onze brief. In het rapport van PwC/Rebel wordt ook aangegeven dat je eigenlijk rekening zou moeten houden met termijnen van acht jaar. Dan kan je het goed wegzetten en kan je ook je mensen behouden.

Dat waren de antwoorden op de twee vragen die gesteld waren. Ik wil nu overgaan op de behandeling van de moties en amendementen. Ik begin met het ene amendement waar ik op in zal gaan. De staatssecretaris heeft volgens mij alle andere amendementen al behandeld in zijn eerste termijn. Volgens mij is het amendement van de heer Omtzigt bij alle begrotingen ingediend. Het zal u dan ook niet verbazen dat er bij alle begrotingen hetzelfde op wordt gereageerd door de verantwoordelijke minister. Wij zullen deze amendementen ontraden, in lijn met hetgeen eerder al is gedeeld. Bijvoorbeeld bij covid, maar ook bij alles wat er speelt rond openheid en transparantie, is het juist van belang dat je goed communiceert met je bewoners en met je bedrijven, om daar inzicht in te geven. Daarvoor is gewoon communicatiecapaciteit nodig, in brede zin.

Dan wil ik overgaan tot de beoordeling van de moties. Ik begin bij de motie op stuk nr. 17 van de heer Madlener. Dat is een spreek-uitmotie, dus die is gericht aan uw Kamer.

De motie op stuk nr. 18 vraagt in het kader van de verkeersveiligheid om ervoor te zorgen dat de top tien van N-wegen in het MIRT-overzicht wordt opgenomen. Ik zal dat doen, dus ik geef de motie oordeel Kamer. Zoals u heeft kunnen zien, hebben we nu ook voor het eerst een integrale mobiliteitsanalyse gemaakt. Ook gelet op de aandacht van uw Kamer voor verkeersveiligheid, denk ik dat dit een goede toevoeging zou kunnen zijn.

Dan de motie op stuk nr. 19, ook over de N-wegen. Ik heb u eerder deze week een brief gestuurd waarin we aangeven hoe we willen omgaan met verkeersveiligheid op de N-wegen, ook naar aanleiding van een motie van uw Kamer. De heer Madlener heeft al direct de oplossing, namelijk dat het overal op deze manier moet. Daarom ontraad ik de motie. Ik heb in de brief aangegeven dat het belangrijk is dat we de N-wegen veilig maken en dat we daar extra geld voor beschikbaar hebben gesteld, maar dat we dit per situatie willen kunnen beoordelen en dat we maatwerk willen leveren. U heeft in de brief kunnen lezen welke N-wegen in ieder geval in aanmerking zouden komen, gezien de cijfers. Maar ik ontraad deze motie, omdat de heer Madlener aangeeft dat het bij alle wegen op deze manier moet.

Dan de motie op stuk nr. 20, ook van de heer Madlener, over cyber. Ik ga aan de heer Madlener om een interpretatie van de motie vragen. Ik kan de leidende rol van Infrastructuur en Waterstaat ten aanzien van onze eigen kunstwerken,

zoals dat zo mooi heet, op mij nemen. Daar heb ik ook de verantwoordelijkheid. Mag ik de motie zo lezen, het eerste verzoek? Ik zie de heer Madlener knikken. Ik kan het namelijk niet voor al mijn collega's, voor de gehele rijksoverheid doen. Wat betreft het tweede verzoek: ik kan dat niet in openbaarheid doen. Ik ben bereid om de Kamer mee te nemen in de risico's die er spelen op het gebied van cyber als het gaat om onze kunstwerken, maar dat zou ik dan vertrouwelijk willen doen door middel van een briefing. Als de heer Madlener het zou bedoelt, kan ik de motie oordeel Kamer geven. Anders moet ik de motie ontraden.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben in het algemeen natuurlijk voor openbaarheid, maar als daar risico's aan kleven, dan wil ik daar wel mee instemmen. De motie krijgt dan oordeel Kamer, begrijp ik.

Minister Visser:

Ja.

De heer Madlener (PVV):

Dan breng ik haar gewoon in stemming en dan kan de minister het zo interpreteren.

Minister Visser:

Dat is al eerder gedaan; dank daarvoor aan de Kamer. Uiteraard, alles wat openbaar kan, zullen we ook openbaar doen. Maar over een aantal zaken zullen we u toch op een andere manier moeten informeren.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 21 is ook van de heer Madlener. Ook hier weer een vraag naar aanleiding van zijn verzoek aan ons. Als ik de motie zo mag interpreteren dat bij het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk de mobiliteit en de woningbouwopgave aan elkaar worden gekoppeld, dan zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Als de heer Madlener zegt "overall, in iedere woonwijk alleen maar parkeerplaatsen" — ik chargeer bewust — dan moet ik een ander oordeel geven.

De heer Madlener (PVV):

Het is inderdaad ... Als het beleid is om voor goede ontsluiting van die woonwijken te zorgen, dan kan de minister de motie zo interpreteren. Ik ben alleen bang ... Ik zie juist het omgekeerde. Ik zie allerlei wethouders en gedeputeerden met trots zeggen dat er geen autovoorzieningen meer aangelegd worden of minimaal, opdat mensen toch maar niet verleid worden om een auto te kopen, terwijl we de staatssecretaris net hebben horen zeggen "die mensen moeten ook hun auto voor de deur kunnen opladen". Als het beleid zo is — laat ik de minister het voordeel van de twijfel geven — dat mensen die graag een auto willen bezitten, dat kunnen blijven doen in die nieuwe woonwijken.

Minister Visser:

Zoals u weet, gaan wij niet over de parkeernormen die gemeenten hanteren. Maar als uw vraag is om ervoor te zorgen dat in de nieuwe woonwijken de mobiliteit wordt meegenomen, in brede zin ook, dan geef ik de motie oordeel Kamer. Ik zie de heer Madlener ja-knikken.

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 22 van de heer De Groot, de heer Geurts en mevrouw Hagen; ik zal niet de fout maken door er een voorzetsel voor te zetten. Daarin wordt gevraagd om met de regio te bekijken hoe we de communicatie kunnen verbeteren. Dat is een terechte oproep. Ik heb ook al iets gezegd over de slag die we willen maken. Ik zie het dan ook als ondersteuning. Daarmee geef ik de motie oordeel Kamer. Ik zal dit ook meenemen in de gesprekken die wij eind november met de bestuurders hebben om te kijken hoe we dit kunnen oppakken. Dus oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 23, ook van de heer De Groot. De motie vraagt om de afwegingen inzichtelijk te maken. We hebben dat recent gedaan bij de A12, waarbij de weg volledig werd afgesloten. Daar wordt een specifieke afweging in gemaakt, waarbij meerdere dingen worden afgewogen. Ik zal dat ook kenbaar maken. Dus oordeel Kamer.

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 28. Als het goed is, geeft de staatssecretaris een oordeel over de moties hiertussen. Ik zie de staatssecretaris knikken. De heer Alkaya verzoekt in zijn motie een lastenverzwaring voor grote bedrijven door te voeren ten behoeve van de instandhouding van infrastructuur. Zoals u weet, is het hartstikke belangrijk en noodzakelijk om de instandhouding voor elkaar te krijgen, maar niet met deze dekking. Dat heeft zowel de staatssecretaris als ikzelf gezegd. Dus ik ontraad deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 29. Daarvoor geldt hetzelfde met betrekking tot de dekking. Uiteraard ben ik het met u eens dat de bereikbaarheid in de regio maar ook daarbuiten — dat was ook mijn betoog — zowel in stedelijke regio's als in niet-stedelijke regio's in orde moet komen. Daar is extra geld voor nodig. U heeft in onze instandhoudingsbrief kunnen zien dat het schrappen van een enkel project niet de problematiek gaat oplossen. Daar is echt meer voor nodig. Dus ik ontraad deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 30, van de heer Alkaya en mevrouw Bouchallikh over ultrafijnstof. Als ik de bedoeling van de motie zo kan verwoorden dat het binnen de randvoorwaarden van de veiligheid gebeurt en de veiligheid voorop blijft staan, zodat zowel de luchtvaartmaatschappijen als de luchtvaartleiding als Schiphol ook de tijd krijgen om dat te kunnen doen — ik heb dat ook in mijn eerste termijn aangegeven — dan zie ik de motie als een inspanningsverplichting en dan zal ik 'r oordeel Kamer geven. Mogelijk ziet u het als een resultaatsverplichting, maar ik lees de motie echt als een inspanningsverplichting, dus dan geef ik 'r oordeel Kamer. Het moet dus wel binnen de randvoorwaarden gebeuren. Dat wil ik nog expliciet hebben opgenomen in mijn beoordeling.

Dan de motie op stuk nr. 36, van de heer De Hoop en flink wat andere ondertekenaars over spreiden en mijden. Ik ga dus van de motie op stuk nr. 30 naar de motie op stuk nr. 36. Datgene wat we kunnen doen wat betreft thuiswerken, willen we ook graag doen. Dat hebben we ook met elkaar gewisseld in het debat. Maar ik zou de heer De Hoop willen vragen om deze motie aan te houden. Ten eerste omdat de rijksambtenaren voor een deel ook de verantwoordelijkheid zijn van mijn collega van BZK, minister Ollongren. Er loopt nu een onderzoek bij BZK. Ik zou deze motie daar juist dan bij willen betrekken, maar ik wil niet voor haar spreken. Zij moet dit ook kunnen beoordelen, want BZK is ook verant-

woordelijk voor de arbeidsvoorwaarden van het Rijk en zal dit dus ook moeten meenemen. Er ligt nu een conceptvoorstel voor een nieuwe cao. Er worden door het Rijk goede voorbeelden gegeven. Maar nu zou ik u eigenlijk willen vragen om de motie aan te houden en het onderzoek van BZK ook even af te wachten.

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

Dan zou ik wel graag weten op welke termijn we dat onderzoek kunnen verwachten.

Minister **Visser**:

Dat ga ik voor u na. Daar kom ik zo op terug.

De **voorzitter**:

Maar ...

Minister **Visser**:

Ik weet geen datum, voorzitter.

De **voorzitter**:

Maar u gaat het uitzoeken. Wanneer weten wij het dan?

Minister **Visser**:

Als de staatssecretaris ...

De **voorzitter**:

... zijn appje heeft verstuurd.

Minister **Visser**:

Precies. Dat kan ik nu even niet doen, vandaar. Ik ga dat dus even navragen. Ik stel voor dat ik daar zo even op terugkom.

De **voorzitter**:

Maar afhankelijk daarvan wordt de motie wel of niet aangehouden?

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

Ja.

De **voorzitter**:

Heel goed. We komen erop terug.

Minister **Visser**:

Dan de motie op stuk nr. 39, van de heer Geurts over de rijbewijzen van kennismigranten. Ik ben het meer dan eens met de heer Geurts dat de verkeersveiligheid voorop moet staan en dat we ervoor moeten zorgen dat we alle maatregelen nemen die we ook kunnen nemen. Daarbij geldt wat mij betreft wel dat we dat doen op basis van onderzoeken en op basis van feiten. Dat doen we ook heel vaak zo met verkeersveiligheid. SWOV adviseert ons daar ook in. Ik zou

de heer Geurts dus echt willen vragen de motie aan te houden in verband met het onderzoek dat wordt gedaan. Als de heer Geurts de motie niet aanhoudt, dan ontraad ik 'r. Ik heb op dit moment namelijk niet de informatie om te kunnen zeggen dat wij het direct op deze manier moeten doen.

De **voorzitter**:

De heer Geurts schudt op nogal nadrukkelijke wijze nee.

Minister **Visser**:

Het oordeel over de motie op stuk nr. 39 is "ontraden".

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 40. Misschien kunnen we elkaar daar wel vinden. De heer Geurts wijst terecht op het OVV-rapport, waarin is gesproken over de wijze waarop het proces is gegaan en waarop de toelating wordt gedaan. Naar aanleiding van het OVV-rapport hebben we een nieuw proces afgesproken, waarbij niet alleen de RDW een rol speelt, maar ook SWOV. Die kijken dus ook of het nieuwe voertuig kan worden toegelaten. Alleen bij een positief oordeel van de RDW wordt een voertuig toegelaten. Uiteraard speelt ook het weggedrag van iemand zelf een rol. Maar met de aanvulling dat in ieder geval RDW en SWOV gewoon hun oordeel kunnen vellen — ik ga niet aangeven op welke manier — kan ik de motie oordeel Kamer geven. U zult uiteraard de rapporten daarover ontvangen.

De **voorzitter**:

Een korte vraag, één vraag, van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik had in mijn eerste termijn ook aandacht gevraagd voor de e-steps. Het is iedereen bekend dat er al 200.000 van rondrijden in Nederland. Bij iedere Lidl kun je ze kopen. Het is voor consumenten niet te zien of iets is toegelaten of niet. Er rijden er al heel veel rond. Het gaat deels om kinderspeelgoed, deels om steps voor volwassenen. Dit lijkt mij een onwerkbaar situatie worden. Het is onoverzichtelijk voor de consument. Ik vraag de staatssecretaris hoe de consument daar straks mee moet omgaan.

De **voorzitter**:

U stelt de vraag aan de minister.

Minister **Visser**:

E-steps zijn niet toegelaten op de openbare weg. Een van uw kinderen — u sprak daarover — beschikte over zo'n e-step. Die is niet toegelaten op de weg, dus je mag er niet mee op de openbare weg. De heer Geurts vraagt aandacht voor het punt dat we op zeer pijnlijke wijze, namelijk door het ongeval met de Stint, erop gewezen zijn dat de verkeersveiligheid echt een afweging moet zijn bij de toelating van dit soort nieuwe voertuigen. Ik heb ook het LEV-kader, het kader voor lichte elektrische voertuigen, aan de Kamer gestuurd. We hebben op 2 december een commissiedebat. Ik denk dat het goed is om het dan ook inhoudelijk met elkaar te bespreken. U kunt dan ook kijken of u het eens bent met hoe we het hebben beoordeeld. Maar de heer Geurts geeft nadrukkelijk aan in zijn pleidooi: vergeet nou

niet welke aanbevelingen door de OVV zijn gedaan, namelijk dat verkeersveiligheid onderdeel hoort te zijn van de toelating en dat het op een onafhankelijke manier hoort plaats te vinden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 41.

Minister Visser:

Bij de motie op stuk nr. 41 zullen de heer Geurts en mevrouw Hagen en ik elkaar niet vinden. Ik ontraad de motie en dat is echt vanwege de uitvoerbaarheid. We zullen het er waarschijnlijk ook over hebben in het commissiedebat. Ik heb aangegeven wanneer de publicatie is. Ik vind dat zowel bedrijven als mensen die het treft, moeten weten wat de nieuwe regels zijn en vervolgens ook een helm moeten kunnen kopen, die dan ook beschikbaar is. Dat kan ook een nieuwe helm zijn. Mijn voorstel is ook om een nieuwe helm toe te laten naar aanleiding van SWOV-rapporten. Volgens mij ligt er een heel duidelijk voorstel. Ik zou u echt willen oproepen om mensen en bedrijven die het treft, de ruimte te geven om zich aan de wet te kunnen houden.

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 44 van mevrouw Bouchallikh en nog een aantal andere mensen. Ik ontraad deze motie. In het interruptiedebat werd er net ook al over gesproken. Uiteraard ligt er een PBL-rapport. Volgens mij is daar ook een technische briefing over. Er ligt ook een Integrale Mobiliteitsanalyse, waarbij de PBL-gegevens zijn meegenomen, als het gaat om thuiswerken. Mevrouw Bouchallikh heeft het een paar keer genoemd: we moeten kijken naar systeemverandering en brede welvaart. Juist in de Integrale Mobiliteitsanalyse wordt breed gekeken, ook als het gaat om klimaatverandering, ook als het gaat om thuiswerken. Dat zit allemaal al in die analyses verwerkt. Er is een scenario met lage economische groei en met hoge economische groei. Er zitten ook economische factoren in. Er zit de woningbouwopgave in. In die IMA kunt u eigenlijk al die factoren bij elkaar nemen en dan zien we dat we in alle modaliteiten moeten investeren. Ik ontraad deze motie, ook omdat de IMA ervan uitgaat dat we al die projecten die u noemt, gerealiseerd hebben. We moeten daarom én in stand houden én beter benutten en ook gewoon blijven investeren, ook in wegen.

Dan ga ik naar de motie op stuk nr. 45, ook van GroenLinks. Zoals u weet, is het onderwerp Lelystad controversieel verklaard. Wij zullen daar geen besluit over nemen. Ik ontraad daarom ook deze motie.

Dan de motie-Van Raan op stuk nr. 51. Naar aanleiding van zijn vragen heb ik 7 december 1944 ook even opgezocht. Ik ontraad de motie. Ik snap wat de heer Van Raan vraagt. Ik heb artikel 44 in het statuut ook opgezocht. Mooi Nederlands, als je het vertaalt vanuit het Engels, kan ik u vertellen. Mijn inzet zal ik uiteraard ook met de Kamer delen voordat de ICAO-vergadering plaatsvindt. Er zijn twee wezenlijke dingen die door Nederland zullen worden ingebracht, en die ik ook al heb ingebracht, een paar weken geleden. Dat is veiligheid, bijvoorbeeld het vliegen over conflictgebieden, als belangrijk item, en het tweede is het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Dat zijn echt de belangrijke dingen die ik wil. Inzetten op herziening van een verdrag met meer dan

190 landen, waar ieder land het vetorecht heeft, is bijna onmogelijk, denk ik. Ik denk dat het beter is om te pleiten op de inhoud, om partijen mee te nemen op de inhoud, ook als het gaat om vliegen over conflictgebieden, dan om in te zetten op een herziening van het statuut. Ik denk dat we dan heel lang bezig zijn.

De voorzitter:

De heer Van Raan. Of de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

We hebben een gedeeld belang. Mooi dat de minister even aangeeft welke prioriteiten zij aanbrengt bij ICAO, maar er ligt ook een aangenomen motie van de Kamer om in dat verband te pleiten voor accijnsverhoging op vliegtickets of brandstof. Mijn vraag is of die derde prioriteit ook al meegenomen wordt.

Minister Visser:

Dat zit onder het kopje terugdringen van de uitstoot. Ik denk dat het goed is, ook in het kader van zorgvuldigheid, dat de inzet van Nederland eraan voorafgaand met de Kamer wordt gedeeld, anders lijkt het of dit het enige is. Dan kunnen we ook het gesprek met elkaar hebben, om dat ook richting de heer Stoffer aan te geven, en dan kan de heer Van Raan waarschijnlijk zijn punt nog een keer inbrengen.

De voorzitter:

De heer Van Raan, kort.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik begrijp dat de minister redeneert zoals ze redeneert, binnen het systeem dat er is. Maar gelet op de systeemverandering die nodig is, op de brede welvaart die we willen bereiken en op het feit dat in Nederland de ongeclausuleerde groei van de luchtvaart door dit kabinet met een luchtvaarnota aan banden is gelegd, is het toch wel heel bijzonder dat de minister kennelijk niet bereid is om het aan banden leggen van die ongeclausuleerde groei door te zetten naar internationale verdragen.

De voorzitter:

Helder.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is toch eigenlijk wel verrassend dat ze dat niet wil doen. Eigenlijk zegt ze: groei maar ongeclausuleerd door, dan ga ik wel dweilen met de kraan open. Dat is toch best bijzonder.

Minister Visser:

Dat vind ik niet helemaal recht doen aan wat ik net heb gezegd, en dat weet de heer Van Raan net zo goed als ik. Wat ik heb gezegd, is dat ik de inzet van Nederland met u zal delen en dat die conform de Luchtvaarnota zal zijn. Alleen, Nederland kan in dezen niet zelfstandig een statuut veranderen. Uw samenvatting van het statuut en artikel 44 klopt ook niet helemaal, maar ik wil hier niet een wedstrijd ontlede van artikel 44 gaan doen. De inzet van Nederland

is in ieder geval conform de Luchtvaartnota, en dat is ook zo ook als het gaat om bijvoorbeeld vliegen boven conflictgebieden. Wat ik aangeef, is dat ik dit met alle liefde zal brengen, maar ik wil ook verwachtingen managen. Zo'n verdrag aanpassen terwijl ieder land een vetorecht heeft: ik kan u vertellen dat ik denk dat het beter is om in te zetten op landen overtuigen van de inhoud dan op het veranderen van een statuut.

De voorzitter:
Heel kort.

De heer Van Raan (PvdD):
De minister spreekt zichzelf nu tegen. Aan de ene kant zegt ze dat ze het verdrag op dit gebied niet wil gaan aanpassen of zich daar niet voor wil inzetten, want: 190 en veto. Maar op het andere gebied, namelijk de veiligheid — inderdaad, zij heeft gelijk; die waardering moeten we nog even uitspreken; goed dat de minister dat doet — wil zij dat wel doen. Dat wrikt intern met elkaar.

De voorzitter:
Helder.

Minister Visser:
Ook op die andere dingen ... Tot op heden is alles wat we hebben gedaan ...

De voorzitter:
Wel thuis, mevrouw Beckerman. Groeten aan Groningen.

Minister Visser:
... niet gebeurd met het oog op een verdragswijziging. Al onze inzet rondom vliegen boven conflictgebieden heeft dus niet plaatsgevonden vanuit een verdragswijziging, maar was erop gericht andere landen te overtuigen van nut en noodzaak van meewerken om daar wat aan te doen. Als ik kijk naar wat op dit gebied de afgelopen periode is gebeurd, mede door steun van uw Kamer, dan zie ik dat er binnen ICAO-verband heel grote stappen zijn gezet. Dat is wat ik u zeg. Het verdrag wijzigen is ontzettend lastig, maar dat ontslaat je er niet van om op de inhoud te pleiten voor een wijziging. En dat is ook wat we doen. Dat hebben we ook met de conflictgebieden zo gedaan.

De voorzitter:
De volgende motie.

Minister Visser:
Volgens mij spreek ik mezelf daarbij niet tegen.

De motie van de heer Van Raan op stuk nr. 52 verzoekt de regering om geen nieuwe of bredere snelwegen aan te leggen. De heer Van Raan was niet bij het eerste deel van mijn termijn. Daarin heb ik aangegeven dat het niet een kwestie is van of alleen ov of alleen wegen of alleen de fiets — laten we een paar modaliteiten noemen — maar dat en-en noodzakelijk is. De mobiliteitsopgaven zijn enorm.

We moeten dus alles wat we hebben benutten. Ik heb juist aangegeven dat je per gebied moet bekijken wat nodig is. We zien bijvoorbeeld dat het ov sterk is in de stedelijke omgeving, maar daarbuiten minder. We willen allebei faciliteren en graag in stand houden. Om die reden ontraad ik deze motie. Ik ben ervan overtuigd dat je naast investeren in het openbaar vervoer juist ook moet blijven investeren in de wegverbreding, die de heer Van Raan niet wil.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 53. Die is een beetje buiten de orde. In de eerste termijn hebben we het daar niet over gehad. Ik ontraad deze motie. Zoals u weet, heeft uw Kamer hierover meerdere malen met mijn voorgangster gedebatteerd. Ook de Commissie m.e.r. zelf heeft heel specifiek naar het proces gekeken en een oordeel geveld over de beoordeling die toen is gedaan. Op 31 maart 2020 is dat met uw Kamer gedeeld. Ik wil dat onderzoek niet opnieuw doen. Ik ga ervan uit dat de Commissie m.e.r. haar onderzoek gewoon zorgvuldig heeft gedaan en een aantal dingen met u heeft gedeeld. Ik denk dat het er nu vooral om gaat dat het ministerie van LNV het verificatieproces doorloopt en opnieuw naar de casus Lelystad kijkt, en dat het dus met een oordeel zal komen. Dus volgens mij is er heel veel onderzoek gedaan en is daar ook een goed oordeel over gekomen uit de Commissie m.e.r., dat met uw Kamer is gedeeld. Het gaat nu vooral om: wat doen wij nu en wat vindt het ministerie van LNV als het gaat om Lelystad Airport?

De heer Van Raan (PvdD):
Over de vorige motie: ik kan leven met het oordeel.

De voorzitter:
En deze motie?

De heer Van Raan (PvdD):
Maar deze motie vraagt eigenlijk toch wat anders dan de minister hier kenschetste. Er zijn inderdaad onderzoeken gedaan. Maar wat er nou juist uit die onderzoeken gekomen is, en ook uit de vragen, en wat het ministerie zelf bevestigd heeft, waar journalisten nu ook bovenop zitten, is dat er tegenstrijdigheden zitten in de verschillende rapporten en de verschillende berekeningen. En dat is ook de reden waarom wij dat uitgezocht willen hebben, want die tegenstrijdigheden gaan niet weg omdat de MER opnieuw is uitgevoerd. Sterker nog, die komen er alleen maar meer naar boven. Dus het zou de minister en het kabinet sieren als ze inderdaad zouden zeggen: wij zijn het er intern niet helemaal over eens, getuige de antwoorden op de vragen die gekomen zijn hierover; journalisten hebben geconstateerd dat er toch wat verschillen zitten tussen de verschillende berekeningsmethoden; burgers hebben dat geconstateerd ... Het zou dit kabinet sieren als het zou zeggen: daar nemen wij ook geen genoegen mee, en we willen het tot op de bodem uitgezocht hebben. En vandaar deze motie, want het gaat niet weg.

De voorzitter:
Helder.

Minister Visser:

Maar dat is er ook gebeurd. Volgens mij zijn er meerdere onderzoeken gedaan, allemaal met uw Kamer gedeeld. Er zijn ook gegevens openbaar gemaakt, om te kijken welke berekeningen er zijn gemaakt. Er zijn ook conceptstukken daarover met uw Kamer gedeeld. Ik pak haar er dan toch maar gewoon bij, die evaluatie van de Commissie m.e.r., die ook terecht ingaat op alle punten die u in de motie heeft genoemd, en daar ook een oordeel over velt. Daar is dus al een oordeel over geveld. En ook al die berekeningen waarvan u zegt dat daar discussie over is ontstaan, daar is opnieuw naar gekeken, op verschillende manieren, en is er opnieuw een oordeel over gekomen. Waar het nu vooral om gaat, denk ik, is dat er ook een oordeel over de huidige situatie plaatsvindt, want naar de oude situatie is er gekeken, en er is ook gekeken naar hoe we de verschillen kunnen verklaren en welke verschillende zienswijzen er liggen. En dat is allemaal met uw Kamer gedeeld. En ik denk niet dat ... Als u zegt "dat Commissie m.e.r.-rapport dat er lag, daar heb ik nog allerlei vragen bij", dan heeft u dat volgens mij al met de toenmalige minister kunnen bespreken. Maar ik zie niet een meerwaarde in daar nog een keertje naar te laten kijken, gelet op alle second opinions die ook allemaal met uw Kamer zijn gedeeld als het gaat om de invoergegevens, als het gaat om alle zaken die al meerdere malen met uw Kamer zijn gedeeld.

De voorzitter:

Prima. Heel kort nog.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, voorzitter. De m.e.r. heeft inderdaad een aantal zaken onderzocht. Maar juist omdat er daarna nog stukken zijn gewobd door Nieuwsuur, er daarna nog een heel vragenproces op gang is gekomen, zijn juist daardoor die verschillen aan het licht gekomen. En omdat die verschillen er zijn en niet verklaard worden door wat er in het Wob-rapport staat, is eigenlijk mijn oproep dat de minister zelf daar ook geen genoegen mee zou moeten nemen. En vandaar deze motie. Ik herhaal het nog maar een keer. Het zal niet weggaan.

Minister Visser:

Ik ontraad de motie nog steeds, want het gaat erom dat er nu iets nieuws voorligt wat nu wordt beoordeeld. Dat is waar u ook — zeg maar — het oordeel over zult krijgen. Dat is, denk ik, ook waar u zich op moet baseren als het gaat om het verleden. Als ik kijk naar het dossier zoals het voorligt, dan is daarnaar gekeken, op alle mogelijke manieren, en staan daar ook al die verschillen — en dat ziet u inderdaad in al die Wob-verzoeken terugkomen — op een rijtje. Ik zie op dit moment geen meerwaarde in een forensisch onderzoek. Want volgens mij gaat het om de inhoud, en wil je ook dat een zorgvuldige beoordeling op dit moment kan plaatsvinden door het ministerie van LNV.

De voorzitter:

De staatssecretaris.

□

Van Weyenberg:

Mag het spreekgestoelte iets omhoog? Mijn dank is groot, voorzitter. Dank aan de leden voor de vragen in tweede termijn. Ik had nog één vraag open, van de heer De Groot, over kennis over circulaire economie bij decentrale overheden, als ik hem even kort zo mag samenvatten. Die kennisuitwisseling is inderdaad een heel belangrijk punt. Dat zegt bijvoorbeeld ook het Planbureau voor de Leefomgeving. Er is door het PBL een verkenning gedaan, Samen leren, in 2020 en 2021: waar zitten nou kennisbehoeftes die de voortgang rond circulaire economie beperken? Dan is kennisopbouw en -deling wel echt een van de manieren om het te versnellen. Er is toen vooral gekeken naar de kennisbehoefte op het gebied van circulair bij verschillende regionale overheidspartners en de wijze waarop dat ingevuld zou kunnen worden. In het geactualiseerde UPCE is het verbeteren van de kennisdeling geborgd en een van de drie uit te werken actielijnen van de gezamenlijke regioaanpak. De komende tijd wordt nader onderzocht op welke manier er een vervolg kan worden gegeven aan die verkenning. Daarbij zullen we ook voortbouwen op bestaande kennisplatforms en structuren, want dat is meestal sneller. Mag ik voorstellen dat ik gewoon probeer om u in het voorjaar van 2022 te informeren over waar dat toe leidt? Ik dank de heer De Groot ook voor de suggestie.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de moties, want dat was voor zover ik kon nagaan de enige vraag die ik nog had liggen.

Eerst de motie op stuk nr. 24 van onder anderen de heer De Groot met een vraag over de noordtak van de Betuwe-route. Ik heb daarbij één verzoek aan hem. In de motie staat: "te informeren in Q1". Maar er loopt nu al een onderzoek, waarnaar wordt gevraagd in de motie. Dat onderzoek moet natuurlijk ook wel z'n beslag hebben, want anders heb ik u eigenlijk weinig te melden, zeg ik via de voorzitter. Als ik het dus zo mag interpreteren dat ik dat doe in de MIRT-brief in het volgende najaar, als we die onderzoeksdingen hebben, dan neem ik dit daarin mee. Is dat werkbaar? Want ik heb niks om te melden. Ik zou het waarderen als u "Q3" in de motie zet, ook voor de geschiedschrijving. Ik zie de heer De Groot knikken, dus dan geef ik die motie oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 25 van de heren De Groot en Minhas gaat over Zwolle-Münster via Enschede en verzoekt om daarover in contact te treden met de Duitse collega. Ik vind dat ingewikkeld, aangezien de vorige of eigenlijk de huidige Duitse minister niet erg enthousiast was. Hier zit ook een demissionair kabinet. Ik zou hem willen verzoeken de motie aan te houden, zodat we als er aan beide kanten een nieuwe regering is, verder kunnen kijken hoe we dit doen. Daarbij geef ik in alle oprechtheid wel de volgende winstwaarschuwing. We hebben het gehad over heel veel lopende prioriteiten en over onderhoud. Geld is dus extreem schaars. Ik wil ook geen valse verwachtingen wekken, maar volgens mij hebben we het dan goed geregeld in de tijd. Ik wil hem dus verzoeken om die motie aan te houden.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Peter de Groot stel ik voor zijn motie (35925-XII, nr. 25) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Van Weyenberg:

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 26 van mevrouw Beckerman over asbestlocaties in de regio. Die motie moet ik ontraden. Ik ben het helemaal met haar eens over asbestvezels in de lucht. Dat is een groot probleem. Daarom hebben wij een wettelijk verbod op asbestdaken voorgesteld, dat het in de senaat niet heeft gehaald. Ik ben niet van plan hier nu op dit voorstel, dat veel breder is, rijksbeleid te creëren. Regio's kunnen hier zelf met financiering mee aan de slag. Deze motie zou ik dus willen ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 27, ook van mevrouw Beckerman, met een aantal collega's dit keer. Die vraagt om in gesprek te gaan met het Instituut Asbestslachtoffers. Dat heeft een brief gestuurd. Die brief hebben wij zo snel niet kunnen achterhalen, zeg ik eerlijk. Ik hou me daarvoor aanbevolen, zeg ik via de heer Alkaya. Maar ik zal vragen of mijn ministerie samen met het ministerie van SZW, aangezien die bij asbest ook vaak een rol hebben, met hen in gesprek wil gaan. U vraagt namelijk om een gesprek. Ik ben nieuwsgierig welk punt men dan met ons wil bespreken, maar ik ben altijd bereid om een gesprek toe te zeggen. Ik zal vragen of dat op afzienbare termijn kan worden gevoerd.

De voorzitter:
Dus?

Van Weyenberg:

Oordeel Kamer. Sterker nog, ik zou die motie ook wel willen overnemen. Wat u wil. Oordeel Kamer, want dan kunnen de handen ook nog omhoog. Ik vind het helemaal prima. Ik herken dit.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 31, van de leden Hagen en Sneller, over informatiedeling. Die is vrij ingrijpend, want die raakt ook breder aan informatiedeling, ook met allemaal systemen van de collega's van JenV: OM, politie. Ik zou eigenlijk het verzoek willen doen om deze motie aan te houden, want ik werk, ook met betrokkenheid van dat ministerie, aan die notitie voor onder de kerstboom over het VTH-stelsel. Dan kan ik dit ook meenemen in goede afstemming met de collega van JenV. Mijn verzoek zou dus zijn om de motie aan te houden.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik ben benieuwd of de staatssecretaris onderkent dat dit nodig is. Dat is eigenlijk mijn vraag.

Van Weyenberg:

Brede informatiedeling, bijvoorbeeld tussen de OD's is een punt waar we het zelfs al uitgebreid over hebben gehad. Ik snap de zoektocht. U vraagt ook om het waarborgen van privacy. Dat lijkt me relevant. U noemt, behalve de OD's, ook allemaal organisaties van het ministerie van Justitie. Ik kan dus niet helemaal overzien tot hoever dit reikt. Ik wil daar gewoon eerst beter naar kijken, voordat we daar een oordeel over vellen.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik denk namelijk dat een gesprek met JenV de eerste stap is waar deze motie toe oproept. Ik snap niet zo goed

waarom ik de motie dan zou aanhouden, als dit er gewoon onderdeel van uitmaakt.

Van Weyenberg:

Omdat u meteen vraagt om allerlei dingen op te gaan zetten. Ik weet niet wat de collega's van JenV daarvan vinden. Ik weet ook niet wat ik daar zelf van vind. Daar moet ik echt beter over nadenken.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik hou de motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Hagen stel ik voor haar motie (35925-XII, nr. 31) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Van Weyenberg:

Dank u wel. Ik beloof mevrouw Hagen dat het beter wordt. Ik zeg namelijk helemaal niet dat ik tegen ben. Ik kan het gewoon echt oprecht niet overzien, ook niet wat ik aan de JenV-kant opentrek. Ik vind het dan gewoon niet netjes ten opzichte van de collega's van JenV.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 32 van mevrouw Hagen gaat over de massabalans. Het klopt dat die in 2012 en 2018 is gedaan. Ik vind het een goed idee om die ook in 2022 of over het jaar 2022 — ik moet het precies zeggen — te doen. Dat betekent dat de uitvoering van het opmaken van die balans in 2023-2024 plaatsvindt. Het gaat dan over het jaar 2022. Of we daarna dan een tweejaarlijks ritme doen, wil ik dan gewoon even bezien op basis van wat we eruit opmaken. Ik kan dat dan meenemen in de Voortgangsrapportage Textiel. Ik zie mevrouw Hagen al knikken. Ik geef de motie met deze kanttekening met plezier oordeel Kamer.

Dan hebben we de motie op stuk nr. 33, ook van mevrouw Hagen. Die verzoekt de regering om te kijken hoe nationale en Europese productregelgeving misleiding van de consument rond textiel, de kledingmarkt en duurzaamheidsclaims kan tegengaan. Dat is een belangrijk punt. Als je dit als consument wil doen, dan wil je ook weten dat het ook echt is wat er wordt beloofd. Je wilt weten dat het geen greenwashing is en het uiteindelijk helemaal niets voorstelt. We zijn daar in Europa ook druk mee bezig. Ik geef deze motie oordeel Kamer.

Dat brengt me bij de motie op stuk nr. 34 van het lid Boulakjar over de nachttreinvvoerders. Ik ondersteun die zoektocht. De nachttreinen zitten in de lift. Ik weet niet of je het zo kunt zeggen. We zijn bijvoorbeeld ook aan het kijken naar de regels rondom capaciteitsverdeling, want er moet ook plek zijn. Ik wil het verzoek van de heer Boulakjar graag meenemen in het traject dat ik nu al heb. Ik wil daarnaar kijken en ook naar die meer gelijke behandeling. Ik geef de motie oordeel Kamer.

Voorzitter. Dat brengt me bij de motie op stuk nr. 35, over het Klimaticket. Maar de motie is wat preciezer, zeg ik eerlijk. De motie vraagt eigenlijk vooral: welke instrumenten heb je nou om die modal shift, die modaliteitsverandering,

verder uit te breiden? Welke mogelijkheden zijn er nu? Je hebt bijvoorbeeld tariefdifferentiatie. Je kunt allerlei interessante opties bedenken. Ik volg natuurlijk ook nog heel specifiek hoe het met het Klimaticket gaat. Ik zal dus ook de vinger aan de pols houden. Ik vind het een interessante vraag welke instrumenten je nu voor die modaliteitsshift kunt inzetten. Ik geef deze motie dus oordeel Kamer.

Dan hebben we de motie over de vervoersarmoede van de leden De Hoop, Bouchallikh en Alkaya. Daar hebben we al uitgebreid over gepraat. Het is de motie op stuk nr. 37. Het Planbureau voor de Leefomgeving is onderzoek aan het doen. Dat is vertraagd. Nogmaals, dat ligt geheel bij mij. De heer De Hoop is op zoek naar beleidsopties. Ik was beducht voor beleidsopties zonder dat je de analyse hebt, maar ik hoop dat ik de oplossing gevonden heb waar ook de heer De Hoop blij van wordt. We hebben even contact gehad met het Planbureau voor de Leefomgeving en gevraagd of zij bereid zijn om in dat onderzoek ook het verkennen van beleidsopties mee te nemen. Dan borgen we dat het in één hand blijft, met de analyse waaruit blijkt wat er echt aan de hand is. Als de heer De Hoop dat ook een goed idee vindt, dan geef ik de motie oordeel Kamer.

De voorzitter:

De heer De Hoop knikt ja.

Van Weyenberg:

Dat is hartstikke fijn, voorzitter. Ik ben blij dat het Planbureau voor de Leefomgeving hier zo snel een reactie op kon geven. Dat wil ik ook gezegd hebben.

Voorzitter. Dan de Lelylijn. Dit is de motie op stuk nr. 38, zeg ik tegen de heer Heerema. De heer Amhaouch vroeg: kunnen we niet gewoon zeggen dat we het tracébesluit voor de Lelylaan gaan voorbereiden? Volgens mij hebben we een heel zorgvuldig traject neergezet. Dit gaat om een heel omvangrijk, een heel belangrijk en ook een heel gevoelig dossier. De verbinding tussen het noorden en de Randstad is belangrijk. Ik weet hoe zwaar dit leeft in het noorden, en terecht. We hebben dat nu met het Deltaplan voor het Noorden in gang gezet. De heer Amhaouch is er niet meer, maar hij heeft daar een belangrijke rol bij gespeeld. Het is de bedoeling om dat juist ook bijvoorbeeld te gaan koppelen aan woningbouw en de 220.000 extra woningen, om op die manier te kijken of we het rond kunnen maken, zodat het ook maakbaar en betaalbaar wordt. Dat totale proces zou ik wel willen aflopen. Ik zou het dus niet zorgvuldig vinden om de lijn er nu uit te halen. Ik zou eigenlijk willen vragen om de motie aan te houden. We zijn bezig met dat deltaplan. Mocht de heer De Hoop dat niet willen, dan moet ik de motie om deze reden ontraden.

De voorzitter:

De motie wordt niet aangehouden en wordt dus ontraden.

Van Weyenberg:

Dat is het goed recht van de heer De Hoop. Ik hoop wel dat we hier de eendrachtigheid kunnen behouden. Maar dat is natuurlijk niet aan mij.

Dan de motie op stuk nr. 42 van de heer Amhaouch, met twee verzoeken over de situatie rond de verkeersleiders en ProRail. Het zit heel dicht bij datgene waarvan ik volgens mij al had gezegd dat ik het van plan was en waarvan ik uw hele Kamer het belang van heb horen benadrukken. Ja, er moet een onderzoek komen. Ik heb al gezegd dat er twee komen. Ik heb met ProRail gewisseld hoe belangrijk ik het vind dat het onafhankelijke onderzoeken zijn. Zij hebben een plan van aanpak voor de korte en lange termijn. Dan is het altijd goed om dat extern te laten toetsten, nu het gaat om iets wat zo gevoelig is en potentieel zulke grote impact heeft op de reiziger. ProRail heeft hier dus zelf voor gekozen. Het eigenaarschap van ProRail van dit onderzoek vind ik belangrijk. Zij zullen het moeten oplossen. Ik zal er natuurlijk zeer nauw bovenop blijven zitten. Tegelijkertijd heb ik het vertrouwen dat ProRail dit voortvarend doet. Dus ik geef deze motie oordeel Kamer. Het is ondersteuning van beleid. Ik heb ook geen zin om iets te ontraden wat we met elkaar willen. Dus oordeel Kamer, voorzitter.

Dan heb ik de motie op stuk nummer 43 van de heren Amhaouch en Minhas. Die motie heeft twee aparte elementen. Het eerste is: kunnen de persoonsgegevens van reizigers niet beter gedeeld worden? Ik wil hier toch nog een keer gezegd hebben dat ook nu de rechter na één geweldsdelict mensen de toegang tot het ov kan onttrekken. Dat laten we aan de rechter over, want het is ingrijpend. Openbaar vervoer is voor veel mensen echt van belang voor hun deelname aan de maatschappij. Ik wil toch één keer hier nog zeggen dat dit wel sterk zo is. Voor dat delen van gegevens doen we nu een pilot. Dat is wat er op dit moment gebeurt, om te kijken hoe op een verantwoorde manier persoonsgegevens kunnen worden gedeeld. Ik vind het wel erg ingewikkeld om op die pilot vooruit te lopen. Dat zou mijn eerste reactie zijn.

Het tweede deel, over lik-op-stukbeleid en de andere aanpak, is echt het beleidsterrein van de collega van JenV, met wie ik zou willen overleggen. Op dat tweede deel zou ik u willen vragen de motie aan te houden, maar vanwege dat eerste deel zou ik zeggen: houd de motie aan, want anders moet ik haar ontraden, want die pilot loopt al. Volgens mij hebben we juist die uitkomsten nodig. De heer Amhaouch is al weg volgens mij, dus ik kijk ook even naar de heer Geurts. Als de motie niet wordt aangehouden, moet ik haar ontraden.

De heer Geurts (CDA):

Ik zal met mijn collega, de heer Amhaouch, even overleg plegen. Maar ik houd de motie niet aan.

Van Weyenberg:

Dank dat u postillon d'amour wilt zijn.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb eigenlijk nog een vraag over de vorige motie, als dat mag. Het heeft misschien met het tijdstip van de avond te maken of met het feit dat ik nog even de antwoorden moest processen.

Van Weyenberg:

De motie op stuk nr. 42 bedoelt u?

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

Het gaat over de motie op stuk nr. 42. Het tweede verzoek gaat erover dat de regering een onafhankelijk onderzoek moet uitvoeren. Ik hoor u de hele avond over die tekorten praten. ProRail is goed bezig. U spoort ProRail aan en legt het vooral daar neer. Mijn verwachting was eigenlijk dat u deze motie zou ontraden. Kunt u nog iets verder toelichten waarom u toch deze motie nu oordeel Kamer geeft?

Van Weyenberg:

Ik dank de heer De Groot. Dat had ik zelf moeten doen. Dat is omdat ik de tekst niet zo lees. Ik lees in deze motie het verzoek om het onafhankelijke onderzoek dat ProRail laat doen ook naar de Kamer te sturen. Dat kan ProRail niet zelf doen; dat doe ik. Er staat hier niet: "verzoekt de regering een onafhankelijk onderzoek te doen." Dat komt namelijk al. Dat heb ik gezegd: dat doet ProRail. Er is zelfs aan twee instituten gevraagd dit te doen. Dat onderzoek stuur ik dan naar u toe. Zo heb ik de motie begrepen, namelijk om wat ik al aan het doen ben ook naar uw Kamer te sturen. Even voor de goede orde: dank voor deze precisering. Ik ga niet zelf onderzoek doen. ProRail doet onderzoek. Ik zie dit als een oproep om dat onderzoek ook met uw Kamer te delen. Zo heb ik dit punt begrepen en dat leidde tot dit oordeel. Ik dank de heer De Groot voor de verduidelijking van dit misverstand. Ik kijk met een schuin oog ook naar de heer Minhas.

De voorzitter:

Dan de heer Geurts nog even.

De heer **Geurts** (CDA):

Er is nog een geest die over mijn schouder meekijkt. In de motie op stuk nr. 42 staat bij het verzoek de NS, dus de Nederlandse Spoorwegen, maar daar wordt wel "alle vervoerders" bedoeld.

Van Weyenberg:

Als u het bij de microfoon uitspreekt, kunt u volgens mij de tekst nog laten veranderen, maar ik sta al een paar maanden niet meer aan die kant van de zaal. Dit lijkt me verder een terechte aanvulling.

Dan de motie op stuk nr. 46, van mevrouw Bouchallikh, mevrouw Hagen, de heer De Hoop, mevrouw Beckerman en mevrouw Van Esch over het statiegeld, en dan met name voor de drankkartons voor water. Ik ga zelf praten met de industrie. Ik maak afspraken, maar als er sprake is van ontwijkgedrag, zeg ik: dat is niet hoe wij getrouwd zijn. Ik zie het dus als een steun in de rug om in dat gesprek heel goed uit te zoeken wat er aan de hand is en ook om handelend op te treden als daar sprake is van ontwijking. Ik geef deze motie dus oordeel Kamer.

Dat geldt niet voor motie 47. Deze motie vraagt mij om zelf uitvoering te geven aan hoe die innameplicht eruit moet komen te zien. Wij hebben gewoon gezegd: "90% van die blikjes moet terug. Het is aan uw industrie om daarvoor te zorgen". Ik ga het ze niet zo makkelijk maken door dat van hen over te nemen. Die bal ligt bij hen, dus ik ontraad de motie.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de motie op stuk nr. 48.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Bouchallikh. Kort en puntig, want we willen naar de uitgang.

Van Weyenberg:

Die indruk kreeg ik al, voorzitter.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik zal het proberen kort te houden. U gaf zojuist aan: ik ga het ze niet makkelijk maken. Kunt u misschien vertellen wat u dan gaat doen? Kunnen we misschien een idee krijgen van de plannen die er liggen? Kunnen we samen enige vinger aan de pols houden?

Van Weyenberg:

Ik vind het ingewikkeld dat altijd als ik iets zeg over hoe ik het zou willen, het op dat moment aan mij is. Ik wil dat op geen enkele wijze doen. 90% moet terug, en je regelt het maar; dat is even een beetje onaardig gezegd. Als die 90% niet wordt gehaald, gaan we handhavend optreden. De industrie is nog bezig, volgens mij met de vorm. U zei al: als dat innovatief wordt, dan lukt dat niet op 31 december. Nou, het moet lukken op 31 december, want dat staat in de wet. Ik weet niet welke vorm ze kiezen. Ik ga ervan uit dat zij binnen niet al te lange termijn een keer zullen gaan vertellen, ook aan u, hoe zij dat doen. Maar ik wil echt niet de persoon worden die daar tussen gaat zitten en daar met u over gaat discussiëren. Zij moeten die 90% gewoon doen. Dus ik ontraad haar.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 48 gaat over de Plastic Tax. Daar zou ik twee dingen op kunnen zeggen. De eerste is dat ik daar demissionair niet over ga. Maar het is ook echt een verzoek aan de staatssecretaris van Financiën. Laat ik het er maar op houden dat ik aan de staatssecretaris van Financiën zal vragen om hierop te reageren. Ik sluit niet uit dat de demissionaire status in het antwoord komt, maar dan hebben we het in ieder geval gedaan door degene die er echt over gaat.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 49 van mevrouw Van Esch en mevrouw Bouchallikh gaat over de uitstoot van ultrafijnstof. Ik zit een beetje na te denken over wat ik met deze motie wil doen. Zou ik aan u mogen vragen om hem aan te houden? Een volgend kabinet moet namelijk gaan beslissen. Ik deel de urgentie, maar we zijn ook echt demissionair. Ik zou nu kunnen zeggen "ik ontraad haar, want dat ga ik nu niet meer doen", maar ik geef u in overweging om haar aan te houden. Ik doe niets af aan het grote probleem van ultrafijnstof, maar ik zou denk ik echt over mijn graf regeren als ik dit nu oordeel Kamer zou geven. Ik zou eigenlijk willen suggereren om haar aan te houden en dan heel snel aan de nieuwe bewindspersoon te vragen hoe hij dat rapport een plek geeft, want de studies zijn serieus. Mevrouw Van Esch, excuses, ik had naar u moeten kijken.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik wil de motie best aanhouden met het verzoek of de staatssecretaris kan regelen dat er zeer snel een regering komt, want anders blijven we de hele tijd moties aanhouden en dan komen we nooit verder. Als deze staatssecretaris dat kan beloven, dan houd ik haar aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Esch stel ik voor haar motie (35925-XII, nr. 49) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Van Weyenberg:

Ik heb in dit huis geleerd dat als mensen je dit soort krachten toedichten, slechts nederige dankbaarheid past.

Voorzitter Dat brengt mij bij de motie op stuk nr. 50. Deze gaat over voorlichting over houtstook. Je zou deze motie zo kunnen lezen, dat hier staat: als u voorlichting geeft over houtstook, geef dan niet alleen maar stooktips, maar geef ook heel veel aandacht aan wanneer je beter niet kunt stoken. Dat is wat mij betreft ook wel belangrijk. Als het gewoon windstil is, dan word je geacht niet te stoken. Als dat de bedoeling is, dan zou ik ... Ik denk eerlijk gezegd, mevrouw Van Esch een beetje inschattend, dat deze motie iets verdergaand is bedoeld, meer als: stop nou met stooktips en zeg gewoon dat mensen niet moeten stoken. Dan zou ik ook moeten stoppen met voorlichting over houtstook en het geven van stooktips. Dat ben ik niet van plan. Ik kijk dus even naar mevrouw Van Esch of het de eerste of de tweede interpretatie is.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Spannend, spannend. Mijn idee met deze motie is inderdaad om te stoppen met het geven van voorlichting aan mensen over stoken als het stoken niet duurzaam is. Volgens mij weet deze staatssecretaris precies wat ik hiermee bedoel. Ik vrees ook dat het het woordje "ontraden" bij deze motie gaat zijn. Ik denk dat ik een heel mooie motie met oordeel Kamer kan krijgen, maar dan is de hele intentie van mijn eigen motie verdwenen. Dat zou ik zelf ook weer erg jammer vinden.

Van Weyenberg:

Mijn hoop gaat in rook op, maar dan moet ik deze motie ontraden.

Dat brengt me bij de laatste motie, de motie op stuk nr. 54, van de heren Stoffer en Grinwis. Deze motie gaat over de repareerbaarheid van producten. Ik vind dat een hartstikke mooi initiatief. Ik zie nu toch een beetje de schaduw van de heer Grinwis — ik zie hem bijna letterlijk achter de heer Stoffer staan. Ik worstel wel een beetje met het volgende. Wij zijn echt heel hard bezig met het Europese energielabel. Dat Europese voorstel verwacht ik volgend jaar concreet te hebben. Om nu apart iets nationaals te gaan doen ... Ik ben bang dat dat niet zo veel oplevert.

Zou ik mogen suggereren dat de heer Stoffer deze motie in nauw overleg met de heer Grinwis aanhoudt? Zij kunnen dan even kijken of dat Europese voorstel, dat echt snel gaat,

hun beiden bevalt. Dan is er altijd nog ruimte om nationale discussies te voeren. Maar iets nationaals te gaan doen terwijl we zo ver zijn met die Europese aanpak, lijkt me niet de meest effectieve vorm.

De heer Stoffer (SGP):

Laat ik helder zijn: het gaat ons niet om twee systemen naast elkaar. Dus als dat voorstel uit Europa heel snel komt, dan kunnen wij daar natuurlijk over denken. Ik moet dat even overleggen met de heer Grinwis, want anders heb ik volgende week misschien ruzie en dat wil ik niet. Dan gaat de coalitie ook zo moeizaam. Maar tot hoe lang moet ik de motie dan aanhouden?

Van Weyenberg:

U stelt mij een exacte gewetensvraag over een tijdpad van de Europese Commissie. Als u mij tien seconden geeft, dan kijk ik even of ik mijn antwoord nog preciezer kan maken. Maar ik kan het niet zo snel vinden. Ik ga u even laten weten wanneer ik dat Europese voorstel verwacht. Mij is verteld dat dit voorstel volgend jaar al heel ver moet zijn.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, maar "volgend jaar" kan over twee maanden zijn, maar ook over veertien maanden ...

Van Weyenberg:

Dat kan ik hier nu niet ...

De heer Stoffer (SGP):

... maar een antwoord iets later past mij prima. Ik wacht het antwoord even af.

Van Weyenberg:

Ik had nog een afsluitende opmerking, maar ik zie de heer De Hoop nog.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik had nog geen reactie gehad op de termijn voor het aanhouden van de motie op stuk nr. 36.

Van Weyenberg:

Voordat ik daarvoor het woord aan de minister geef, wil ik de Kamer danken voor deze begrotingsbehandeling — voor mij was het in deze vorm mijn maidenspeech. Ook dank ik alle medewerkers van het ministerie van IenW. Achter onze antwoorden zitten altijd veel heel hardwerkende mensen. Dat geldt overigens niet alleen voor ons, maar voor alle mensen die ik daar op de achterste rij zie zitten. Die dank ik dan ook maar.

De voorzitter:

Maar wanneer krijgt de heer De Hoop een antwoord? O, dat gaat de minister doen. Het woord is aan de minister.



Minister Visser:

Ik hoop dat ik nu mag spreken, ook al is de microfoon nog niet schoongemaakt.

De voorzitter:

U moet alleen niet inademen. Dat is het enige.

Minister Visser:

Oké. Ik stel de heer De Hoop voor dat de collega van BZK u informeert. Op dit moment krijgen we even geen contact. Mensen hebben gewoon recht op hun slaap, zeg ik tegen de heer Geurts. Het is echter een terechte vraag, die een zorgvuldig antwoord verdient. De cao moet nog worden vastgesteld. Die is nu in consultatie bij de achterban. Daar staat ook in dat we meer thuiswerk mogelijk gaan maken voor rijksambtenaren. Ook loopt er een nader onderzoek om dat te ondersteunen, maar wanneer exact dat af is, weet ik echt niet.

De voorzitter:

Maar dat krijgen we nog schriftelijk te horen, neem ik aan.

Minister Visser:

Ja, via Binnenlandse Zaken.

De voorzitter:

En voor de stemmingen van dinsdag, neem ik aan.

Minister Visser:

Dat ga ik vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Ja. Bij dezen geregeld. Nog één korte vraag van mevrouw Bouchalikh. We willen echt naar huis, mevrouw.

Mevrouw Bouchalikh (GroenLinks):

Volgens mij hebben we nog geen appreciatie gehad van de motie op stuk nr. 48. Tenzij ik me ontzettend vergis.

De voorzitter:

Het was de minister van Financiën die dat gaat leveren. U heeft die appreciatie niet gekregen, wij hebben die niet gekregen, maar de minister van Financiën gaat het regelen, want het is zijn beleidsterrein.

Mevrouw Bouchalikh (GroenLinks):

O ja, dat was zo. Ik weet het weer. Super! Dank u wel.

Minister Visser:

Bij dezen ook dank aan de Kamer voor de inbreng en voor het debat. Het is een rare begroting, denk ik, voor ons beiden. Een andere begroting ken ik vrij goed, maar aan deze heb ik iets minder een bijdrage kunnen leveren. Dank ook

aan alle Kamerleden voor het goede debat. Zoals de staatssecretaris al zei: dank aan eenieder, ook de medewerkers van de Kamer, maar ook de medewerkers van het ministerie van IenW.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank ook aan u en de staatssecretaris. Dank voor uw werk van de afgelopen dagen en ook dank aan de ambtenaren die de begroting hebben voorbereid.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Aanstaande dinsdag stemmen wij over de moties en over de begroting. O, mij wordt nu ingefluisterd dat wij begin december stemmen over de moties en over de begroting.