

9

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2020

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020 (35300-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (35300-A).

De voorzitter:

Aan de orde is de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Wij beginnen met de eerste termijn van de Kamer, maar niet dan nadat ik de beide bewindslieden hartelijk welkom heb geheten.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Wij gaan snel beginnen en ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.



De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter.

Voorzitter, weet u het nog? Toen de binnenlandse vaarwegen de meest betrouwbare vorm van reizen en transport waren? Toen koning Willem I volop investeerde in de binnenvaart en prachtige kanalen liet graven? Toen ruwe schippers nog de waardering kregen die ze verdienden?

Voorzitter. De PVV wil deze begroting graag aftrappen met het slaken van een noodkreet. Het gaat namelijk extreem slecht met onze Nederlandse binnenvaart, dusdanig slecht dat als onze noodkreet nu niet tot de minister doordringt en deze regering niet overgaat tot directe en concrete acties, het voor deze schippers gewoon klaar is. Dan kan hun schip ver onder de prijs verkocht worden of naar de sloop worden gebracht en wacht deze eens trotse ondernemers een karige en onzekere toekomst.

Voorzitter. Er is helaas allemaal weinig van over. De PVV spreekt al jaren met die schippers van onder andere de Algemeene Schippers Vereeniging. Eén ding is wel duidelijk: het water staat ze aan de lippen. Ze worden genekt door doorgeslagen regelgeving, Europese richtlijnen, hoge kosten door absurde verduurzamingsprojecten en verpauperende vaarwegen. De kleine binnenvaart lijkt eind dit jaar om te vallen en de rest zal spoedig volgen, en dat terwijl deze minister de mond maar vol heeft van de modal shift. Het is om je kapot voor te schamen. De PVV wil dat deze minister die mooie woorden een keer inruilt voor mooie daden en zal daarom bij deze begroting een motie indienen die dat zal gaan regelen.

Voorzitter, dan is deze minister helemaal gek geworden door de automobilist op te zadelen met dat achterlijke stikstofprobleem. Het knettergekke GroenLinks-idee om de snelheid op onze wegen naar beneden te gooien wordt

zonder commentaar door deze VVD-minister uitgevoerd. Jesse Klaver beveelt en Cora van Nieuwenhuizen volgt. De PVV is kennelijk nog de enige partij met een beetje gezond boerenverstand. Daarom zullen wij bij deze begroting ook een motie indienen die ervoor gaat zorgen dat de maximumsnelheid op onze snelwegen juist omhooggaat. Wég met die onuitstaanbare sneeuzen die heel Nederland in één groot slakken spoor willen veranderen met hun linkse gezeik. Gewoon gas op de plank en gaan, en laat die groengekkies dan maar lekker op de elektrische fiets gaan.

Voorzitter. Als we dit dan geregeld hebben, zal meer ruimte op de snelweg ook welkom zijn. Wat extra asfalt zou sowieso geen overbodige luxe zijn, ook aangezien de ANWB al heeft aangegeven dat Nederland onder de neus van deze minister in één groot verkeersinfarct aan het veranderen is. Maar ja, wat kan je anders verwachten van een minister die televisiekijken in vak-K interessanter vindt dan de Algemene Beschouwingen? Het is diep triest. Hoe zit het nou bijvoorbeeld met de N35? Telkens moet de PVV de minister weer aan het werk zetten om die weg eens een keer goed aan te pakken en telkens komt er weer niets van terecht. Gaat ze nu wel een keer die aangenomen motie uitvoeren en prioriteit aan deze weg geven of is ze te druk met haar Europese hobby's?

Voorzitter. De duurzaamheidswaan van dit kabinet pakt de gewone man en vrouw op allerlei manieren. Het is namelijk zover dat Nederlandse pomphouders dankzij dit kabinet verplicht E10 moeten gaan aanbieden. Voor veel kleine pomphouders betekent dit dat ze Euro 95 niet meer kunnen aanbieden, waardoor mensen die E10 niet kunnen tanken de dupe zijn. Daarbij is inmiddels al aangetoond dat E10 helemaal niet beter is voor mens en milieu. Maar nee, de ideologische dogma's worden weer verkozen boven het gezonde verstand. Is de minister of de staatssecretaris bereid deze maatregel direct terug te draaien, zodat Euro 95 weer gewoon beschikbaar wordt voor onze voertuigen?

Voorzitter. Niet alleen het transport over de weg wordt gepakt. Ook onze spoorgoederensector gaat gebukt onder dit halfbakken infrastructuurbeleid. Continu gelazer met ProRail zorgt ervoor dat ondernemers een knauw krijgen waar ze recht zouden moeten hebben op steun. De PVV wil daarom het volgende voorstel nogmaals doen: bevries de gebruikersvergoeding voor het spoorgoederenvervoer totdat de boel weer op de rails is. Wel zo eerlijk, vinden wij. Onze motie die hiertoe oproept zou dan ook weleens een mooie kans kunnen zijn voor deze staatssecretaris om te laten zien dat ze wel hart heeft voor de logistieke sector.

Voorzitter, dan het volgende hete hangijzer in de transportsector. Als een omgekeerde Robin Hood rooft deze minister straks met haar vrachtwagenheffing de zakken van onze transportondernemers leeg, om al dat geld vervolgens weer onder haar vriendjes in de duurzaamheidssector uit te delen. De vrachtwagenondernemers moeten bloeden omdat dit kabinet naar het pijpen van de linkse klimaatgekte danst. De PVV wil dat deze vrachtwagenheffing vandaag nog van tafel gaat en dat er door deze communistische geldstelerij direct een dikke vette streep gaat.

Voorzitter. De PVV verklaarde dit jaar de oorlog aan het tuig in ons openbaar vervoer. Hoewel die oorlog nog in alle hevigheid woedt, zijn enkele slagen nu gewonnen. Zo zijn we blij dat onze oproep om boa's ook in winkels op het station te kunnen laten optreden, effect heeft gehad en dat

deze onzinnige belemmering nu eindelijk is opgeheven. Ook is het goed om te horen dat de app-alert in het openbaar vervoer een succes is. Het is een goede zaak om reizigers te betrekken bij de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De PVV zou dan ook graag zien dat deze app-alert landelijk uitgerold gaat worden. Kan de staatssecretaris ons vertellen of zij deze uitrol inmiddels al geregeld heeft, en dat ook geregeld heeft met alle vervoerders?

Voorzitter. Waarom worden ov-data nog steeds niet optimaal ingezet om criminaliteitscijfers compleet in beeld te brengen? Er ligt hier een door de Kamer aangenomen motie waarin gewoon wordt gevraagd om die cijfers met elkaar te delen. Want criminaliteit in het openbaar vervoer is onacceptabel. Je wilt immers toch weten op welke trajecten de meeste problemen zijn, zodat we daar volop aanwezig kunnen zijn met onze handhaving? Daarbij wil je ook gewoon optimale informatie over verschillende vervoersbewegingen in Nederland, zodat je passend werk kan leveren. Zit de staatssecretaris hier nu echt bovenop? En waarom is bepaalde informatie van bijvoorbeeld telecombedrijven niet meer beschikbaar voor het ministerie of ProRail? Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Helaas komt het nog té vaak voor dat ons openbaar vervoer toch niet helemaal veilig is. Zwartrijders, aso's of gewelddadig asieltuig halen het bloed onder de nagels vandaan en moeten wat de PVV betreft keihard worden aangepakt. Daar vallen voor ons ook die egoïstische wetsovertreders onder die denken met hun boerka de bus of trein in te mogen stappen, omdat ze als aanhanger van een gewelddadige ideologie boven de wet willen staan. De PVV zal daarom bij deze begrotingsbehandeling een motie indienen om het boerkaverbod veel strikter te gaan handhaven. Het kan niet zo zijn dat ov-bedrijven hierbij een oogje dichtknippen of leden van hun personeel een mes in de rug steken als die wél het lef hebben een boerka de deur te wijzen.

Ook wil de PVV dat ov-tuig een algeheel vervoersverbod krijgt. Dat moet kunnen worden opgelegd. Het is namelijk te gek voor woorden dat een hufter die een boa, machinist of conducteur een mep verkoopt, na een paar uur doodleuk in een andere trein of bus stapt. De PVV zal daarom morgen met een motie komen die hier verandering in gaat brengen.

Voorzitter. Veiligheid houdt niet op bij het station of de trein. Ook de verkeersveiligheid op de weg en het fietspad moet een speerpunt zijn van het overheidsbeleid. Het is mooi dat deze minister uitsprekt dat ze de ambitie heeft om te zorgen voor nul verkeersdoden, maar dan graag geen woorden, maar daden. Die woorden moeten haar toch bekend voorkomen?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter, de heer Van Aalst wil dat verkeersovertreders keihard worden aangepakt. Wat vindt hij van verkeersovertreders die snelwegen lamleggen en met tractoren hiernaartoe rijden, en die zich daarbij niet aan de afspraken met de politie houden? Moeten die ook keihard worden aangepakt?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het lijkt me logisch dat iedereen die zich niet aan de wet houdt, keihard wordt aangepakt. Maar ik wil daar wel bij zeggen dat we voorzichtig moeten zijn met conclusies

trekken als mensen begeleid worden door Rijkswaterstaat onder die rode kruisen door, en dat ook gewoon melden. Ik weet waar u op doelt, maar ik heb ook meldingen gezien van Rijkswaterstaat. Daarin staat: bij hoge uitzondering begeleiden wij deze demonstranten onder de rode kruisen door. Dus voorzitter, ik ben voorzichtig, maar iedereen moet zich aan de wet houden, ook demonstranten. Maar ik vind het wel bijzonder om dit te horen van de Partij voor de Dieren. Ik heb meerdere situaties gezien waarin de Partij voor de Dieren toch iets anders in die regelgeving stond.

Voorzitter, ik ga verder. Het zo snel mogelijk de weg op willen sturen van bijvoorbeeld die Stint, met alle gevolgen van dien, had natuurlijk nooit gemogen. Dit is natuurlijk een totaal slecht voorbeeld van hoe verkeersveiligheidsbeleid zou moeten werken. Maar wij gaan hier binnenkort over spreken nu het OVV-rapport hierover binnen is.

Voorzitter. De PVV zou graag willen lachen om de grootste grap van de eeuw, als het niet om te huilen was. Alexander penthouse Pechtold is de nieuwe directeur van het CBR geworden. De man die zijn eigen partij halsoverkop moest verlaten omdat hij ver over zijn politieke houdbaarheidsdatum heen was, moet nu de enorme puinhoop bij het CBR gaan oplossen, een puinhoop waar onze mensen iedere dag last van hebben. De PVV walgt hiervan. Deze minister bezwijkt voor de druk van de baantjescarrousel. Want dat is wat het is. Niets meer en niets minder. Meneer de renovatiespecialist was klaar met zijn laatste kunstschnabel en belde zijn partijvriendjes, die wel even in de ministerraad regelden dat hij directieurtje mag gaan spelen. Het is om je kapot te schamen. De PVV heeft er dan ook geen enkel vertrouwen in dat deze zakkenvuller orde op zaken gaat stellen.

Voorzitter. Het is nooit een geheim geweest dat de PVV de Nederlandse bergers en de KNRM een warm hart toedraagt. De mannen en vrouwen die hier werken, waarborgen de veiligheid op het water. Daarom heeft de PVV zich ook sterk gemaakt voor het conflict dat speelt tussen de reders en de KNRM. De minister is hiermee bezig geweest. Wij zouden graag weten hoe het er nu voor staat. Is het conflict nu eindelijk voor het eind van het jaar opgelost?

Voorzitter, tot slot. De PVV wil afsluiten met de boodschap dat Nederland zo veel meer verdient dan wat er nu op tafel ligt. Meer veiligheid in ons openbaar vervoer met minder agressief tuig. Meer verkeersveiligheid op de weg en minder verkeersdoden. Meer waardering voor het werk dat al onze helden in de logistieke sector doen en minder heffingen en regelgeving. Meer controle en orde op het CBR en minder schandalige wantoestanden. Meer asfalt en minder snelheidsbeperkingen. Kortom: meer, meer, meer PVV!

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.



De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De begroting Infrastructuur en Waterstaat. Op water, waterveiligheid en infrastructuur

richten we ons zo meteen in aparte overleggen, maar nu eerst de begroting.

Nederland is een prachtig land in een waterrijke delta. Een aanzienlijk deel ervan ligt onder de zeespiegel. Als je kijkt naar onze infrastructuur, is dat best knap geregeld. De rest van de wereld komt ook kijken hoe we dat hier met elkaar doen. Kijk eens hoe mooi dat Nederlandse landschap is: rijk aan natuur en water. Iedereen zal dat wel beamen. Of vlieg over ons land en zie in vogelvlucht de enorme afwisseling: van historische binnensteden tot nieuwbouwwijken, van polders en duinen tot bossen. In Nederland is het dus lekker wonen en goed recreëren. Dat is een prestatie van formaat in een dichtbevolkt land met meer dan 17 miljoen mensen. Al die mensen moeten natuurlijk ergens wonen en werken. In onze vrije tijd willen we sporten, naar familie toe, van de natuur genieten, winkelen of een terrasje pakken. Om al die plekken te bezoeken, verplaatsen we ons voortdurend. De mobiliteit die dat met zich meebrengt, is geen reden voor schaamte, maar is gewoon hard nodig. Het is de vrijheid om je te bewegen, om jezelf te ontwikkelen. Mobiliteit is een keuze die liberalen waarderen. Of je dan met de auto, de fiets of het ov gaat, of op welke manier dan ook, maakt ons eigenlijk niet uit. Als het maar veilig en comfortabel is en het liefst met zo min mogelijk oponthoud.

Feit is wel dat het steeds drukker wordt. Het aantal files groeide al met 20% afgelopen jaar en het blijft toenemen. De kosten op het hoofdwegennet bedragen nu alleen al bijna 4 miljard euro. Ook de drukte op het spoor blijft toenemen met een groei van ruim 4%. De dienstregeling kan over een paar jaar eigenlijk nauwelijks meer uitgebreid worden. De fiets is populair in de steden. Daarbuiten nemen de mensen graag het openbaar vervoer als dat er is. Ook het volume van het goederenvervoer steeg. Van de Rotterdamse haven en onze binnenvaart profiteren we allemaal. Vliegen is populair en brengt ons veel, waaronder internationale verbindingen met de rest van de wereld. Daarom zijn wij een aantrekkelijk land. Het is daarom goed dat het kabinet veel geld uittrekt voor beheer, onderhoud en aanleg van onze infrastructuur. Wat de VVD betreft mag dat ook meer.

Laat ik wat successen noemen van de afgelopen jaren. Neem de A13/A16. Neem de A24. Neem de Blankenburgtunnel, die we in gang hebben gezet. Neem de verbredingen van de A67, de A20 en de A15. Neem het besluit — dat was vorige week nog, geloof ik — over de A7. Ook op spoor- en waterwegengebied gebeurt er heel erg veel. Maar denk ook aan andere dingen, zoals de signalering in de files door matrixborden voor de veiligheid. Of aan de komst van het aantal truckparkings, dat fors is uitgebreid. Vorig jaar hebben we daarop gehamerd. Je ziet dat het gebeurt. Ook de bergers zijn sneller ter plekke, zodat de files korter worden. Dan het megaproject dat de minister zelf aankondigde als het gaat om onderhoud en renovatie van bruggen en viaducten in Nederland. Er is echt werk aan de winkel. Er gebeurt veel.

Al die ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan steeds sneller. Denk aan de ontwikkelingen in auto's en aan vrachtwagens die automatisch in colonnes gaan rijden via nieuwe technieken en via ICT. De toepassingen zijn echt eindeloos. De rol van de overheid is er dan eentje die onze inwoners en bedrijven een goed netwerk moet bieden van infrastructuur: veilig, betrouwbaar, waarbij je op een goede manier van A naar B kan komen, en ook een beetje snel en

schoon, op een manier die je zelf kiest. Dat geldt dan voor ons hele land, van Groningen tot Zeeland. Geen files, maar doorrijden. Geen overvolle treinen met vertraging, maar een openbaar vervoer waar je ook een zitplek hebt en de zekerheid dat je op tijd aankomt. Zelf keuzes maken dus; niks dwingen. Er bestaat wat mij betreft ook geen goed of fout. Niet extra betalen en vooral eenvoudig. De VVD wil al die uitdagingen oppakken en we realiseren ons dat innovatie ons daarbij kan helpen. We zijn trots op wat we tot nu toe bereikt hebben. Veel gaat goed, maar veel kan nog beter.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik raak inderdaad een beetje in de war door de woorden van de VVD. Is dit nou een vooruitblik op wat zij nog gaat doen? Want alles wat de heer Dijkstra van de VVD net schetst, heeft hij juist niet gedaan. Hij heeft 130 teruggebracht naar 100. Er zijn onder de VVD miljarden bezuinigd en er is een fooi teruggekomen. Het onderhoud is nog nooit zo achterstallig geweest. Was dit nu een vooruitblik op wat de VVD in de toekomst nog gaat doen? Of bent u ook belaagd door het openstellen van die coffeeshops onder de regering van Rutte?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, dat laatste zeker niet. Dan kent u mij niet goed; daar ben ik tegen. Er gaat veel goed. Ik heb net een soort overzicht van Nederland geschetst. De hele wereld komt kijken naar hoe we onze infrastructuur geregeld hebben. Dat doen we goed. We investeren ook fors, maar er is nog meer nodig. Dat ben ik met u eens en er zijn ook nog grote uitdagingen richting de toekomst om te zorgen dat we allemaal mobiel blijven op een manier die we zelf kiezen en waarmee we het betaalbaar houden en vooral vooruitkomen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het mooie woorden van de VVD dat ze van alles wil gaan doen en dat het allemaal méér moet, maar wanneer gaat de VVD dat dan doen? Want ik schetste u net al dat u tot op heden 130 terug heeft teruggebracht naar 100 en dat het onderhoud nog nooit zo achterstallig is geweest. Wanneer gaat de VVD dan ook echt investeren in die automobilist? U was er vroeger voor de automobilist, maar dat bent u al jaren niet meer. Dus geef toe dat u er niet meer bent voor de automobilist of kom nu gewoon met keiharde feiten en kom met geld op tafel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik kom zo bij mijn ode aan de automobilist, het kernthema van mijn betoog, naast verkeersveiligheid. Dat zijn de twee dingen die ik straks na deze inleiding ga benadrukken. Met de komst van het regeerakkoord is er toen natuurlijk extra geld gekomen voor infrastructuur. Als je dat bij elkaar optelt, is dat 3,2 miljard. Dat is fors. Ik moet eerlijk zeggen dat het ook best wel lastig is om dat allemaal uitgegeven te krijgen, want u weet dat projecten gewoon heel erg lang duren. Je hebt ook voldoende capaciteit en kennis nodig om dat goed te kunnen doen, maar we zijn daar druk mee bezig. Als je nu ziet wat er allemaal gebeurt, wat er gebeurd is en wat er nog gaat gebeuren, dan kan ik niks anders zeggen dan dat dit kabinet behoorlijk voortvarend is. Het is aan mij en aan u om het kabinet daar scherp in te houden en te zorgen

dat we nog meer kunnen doen binnen de tijd die we daarvoor hebben.

De heer **Laçin** (SP):

Voordat de heer Dijkstra zijn ode aan de automobilist begint, wil ik het over het openbaar vervoer hebben. Want voordat de heer Dijkstra aan alle A'tjes en N'tjes begon, zei hij in een bijzin dat mensen graag gebruik willen maken van het openbaar vervoer "als het er is". Die bijzin vind ik belangrijk. Omdat ook in het regeerakkoord staat dat het openbaar vervoer in heel Nederland een goed alternatief moet zijn, wil ik de heer Dijkstra vragen wat dit kabinet tot nu toe heeft gedaan om het streekvervoer, waar heel veel mensen gebruik van maken, te verbeteren en op welke punten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Misschien is het goed om te benadrukken dat ik samen met collega Ziengs het woord voer. Net zo goed als er twee kabinetmensen zitten, zitten ook wij met z'n tweeën. Ik stel dus voor dat u die vraag even bewaart voor de heer Ziengs. Hij doet het ov en de leefomgeving. Ik richt me met name op verkeersveiligheid en de automobilist.

De heer **Laçin** (SP):

Dat doe ik graag, maar dan kijk ik wel naar de voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan tellen we deze interruptie niet mee. Zo schappelijk zijn we.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Van de heer Ziengs krijgt u ook een beter antwoord. Dat is dus alleen maar goed. Hij kan hier dan ook even over nadenken.

Voorzitter, ik ga door als dat mag. Vorig jaar sprak ik over het "kopje kleiner maken van het filemonster". Dat weet u misschien nog wel. Volgens mij heeft dat de Dikke Van Dale gehaald. Daar moeten we in ieder geval mee doorgaan, want die files blijven toenemen. Dit jaar breng ik dus een ode aan de auto en kies ik voor verkeersveiligheid, want de auto — om daarmee te beginnen — is een groot deel van ons leven. De auto is vrijheid. De auto is een liberaal product, voorzitter; dat moet u aanspreken. De auto is een ultiem vervoersmiddel. Dat zal nog lange tijd zo blijven en daar is helemaal niks mis mee, want alternatieven zijn er vaak niet of onvoldoende of de beleving is gewoon minder dan met je eigen voertuig, waarmee je zelf kan bepalen waar je heen gaat, met wie en via welke route, op het moment dat je zelf wil. Als je een auto hebt en als je die voltankt, ben je in een halve dag ongeveer in half Europa. Dat is dus vrijheid. Daarom past die auto ook zo goed bij de VVD. De auto is ook een persoonlijk bezit voor dagelijks woon-werkverkeer. Een auto brengt je 's nachts veilig thuis na een feestje of helpt je als je moet verhuizen of als je op vakantie gaat.

De liefde van mensen voor hun auto — ik ben er daar zelf eentje van — gaat best wel ver. Dat is logisch, want een auto bepaalt ook voor een groot deel wie je bent of wie je wil zijn. De auto is ook een kostbaar bezit. Vaak is het de

tweede grote terugkerende uitgave per maand. Helaas is Nederland wel het een na duurste land in Europa als het gaat om autobelasting. Dat vind ik jammer, want het wagenpark is daardoor onnodig verouderd. Mensen kiezen in Nederland vooral met hun portemonnee in plaats van met hun hart. De betaalbaarheid van de auto staat ook fors onder druk. Als je autorijder bent, schrik je van de maandelijks vaste lasten en de prijs aan de pomp. Ik tankte laatst Euro 95, de laatste keer dat het nog kon. Sterker nog, ik kon het niet meer vinden, want het was weg aan de pomp. Ik moest de dure premiumbenzine tanken. Je bent bijna €100 kwijt en als je auto dan niet die E10 lust die wij met elkaar hebben ingevoerd en die Euro 95 niet meer vindbaar is, is dat wel een probleem. Kan de staatssecretaris binnen een aantal maanden aangeven hoe de overgang naar die E10 is verlopen? Ik heb toch het idee dat die Euro 95 echt uitgefaseerd is. Wat was er beoogd en hoe is dat daadwerkelijk verlopen?

De heer **Schonis** (D66):

Een ode aan de auto en vervolgens zegt de heer Dijkstra toch dat het de tweede grote kostenpost van een huishouden is om een auto te bezitten. Bent u het dan met mij eens dat wij niet zozeer het autobezit zouden moeten belasten, maar autogebruik?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik wil heel graag dat autorijden goedkoper wordt en dat het voor meer mensen bereikbaar wordt. Ik wil voorkomen — en dat dreigt wel te gebeuren, zeker als u uw zin krijgt — dat autorijden iets wordt voor de elite, want juist de middenklasse heeft die auto nodig, gewoon om naar het werk te gaan. We moeten autorijden betaalbaar houden voor iedereen in Nederland die daarvan afhankelijk is.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor nog steeds een ja, want door autobezit niet meer te belasten, maar enkel het gebruik, maak je het voor hele grote groepen, inclusief de middeninkomens waar u het over heeft, mogelijk om meer gebruik te maken van hun mobiliteit. Dat zou u dus moeten aanspreken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We kennen dit debat en wij zullen het nog vele keren voeren de komende tijd. U heeft het over rekeningrijden en dat soort dingen. Kijk, je moet daar natuurlijk wel een aantal voorwaarden aan verbinden. Mensen moeten wel een alternatief hebben, de opbrengsten die de auto met zich brengt moeten allemaal ten goede komen aan de automobilititeit — dat is nu niet het geval, ik kom daar zo op — en het moet vooral niet duurder worden. Op het moment dat je zo'n knop installeert, is dat gevaarlijk. Dus ik ben daar huiverig voor.

Voorzitter. Juist gewone mensen kunnen vaak niet zonder de auto en het moet niet zo zijn dat alleen de rijke mensen die op GroenLinks of D66 stemmen, van de auto kunnen genieten. Deelt het kabinet het belang van de automobilist en waar blijkt dat uit?

Ik verzet me dus ook hevig tegen autopesten, wat links vaak doet. Alsof ze auto's haten! Absurde parkeertarieven in

steden, vergunningen worden ontzegd, parkeerplekken worden weggenomen, milieuzonerings terwijl de luchtkwaliteit dat niet eens nodig heeft, terwijl je een goedgekeurde APK hebt. Een grote ergernis! We kennen allemaal de steden waar je niet moet zijn met je auto. Is die beleidsvrijheid voor gemeenten niet gewoon te ver gegaan? Laten wij dit hier allemaal maar gebeuren of stellen wij ook grenzen, voorwaarden en regels?

Denk ook aan het voorstel van GroenLinks en de Christen-Unie voor een autoloze zondag. De overheid gaat toch niet voor ons bepalen hoe mensen hun zondag besteden, of je gaat sporten of naar je familie gaat? De VVD ziet hier echt nul taken voor de rijksoverheid en ook niet in het faciliteren hiervan in de richting van de gemeenten. Ik ben benieuwd hoe het kabinet hierover denkt.

Voorzitter. Als wij vrije keuzes belangrijk vinden en meer investeringen willen, waarom laten wij mensen dan niet rijden op een extra snelweg, bijvoorbeeld op palen? Boven de tol, beneden niet. Dan sta je misschien in de file maar dan heb je in ieder geval een keuze. Infrastructuur die zichzelf kan terugverdienen, die zichzelf kan financieren. Graag een reactie. Hoe komen wij met elkaar tot meer infrastructuur? Want ik denk dat dat een doel is.

De VVD wil dus ook vol doorgaan met het investeren in wegen. Dat is nodig om het filemonster te beteugelen, maar daarnaast is natuurlijk ook een verbetering van het huidige en toekomstige weggebruik mogelijk via slimme technieken en beter aanbesteden. Het kost veel tijd om dat te realiseren en ik snap dus ook dat wij al die innovaties niet zomaar hebben, maar ik vind wel dat wij daarnaar moeten blijven kijken. Ik hoorde iets over een duurzaam asfaltprocedé, maar dat staat blijkbaar nog niet in het handboek van Rijkswaterstaat en kan het niet worden meegenomen in aanbestedingen. Hoe stimuleren we dus innovaties op infragebied van eigen bodem zonder dat wij grote risico's lopen?

Volgens mij passen sommige infraprojecten ook uitstekend in een concurrerend Nederland, zeker als wij straks een verkeersinfarct hebben, want dat schijnt eraan te komen. Dan hebben we behoorlijk wat plannen, maar al die plannen pakken dan wel duurder uit. Dus dan is de vraag of wij de maatschappelijke kosten-batenanalyses nog steeds laten prevaleren, de file top 50 en de nationale markt- en capaciteitsanalyses. Zijn die nog steeds leidend als het gaat om onze infrastructuurprojecten die het verdienvermogen van Nederland op peil houden? Hoe zien beide bewindspersonen dat in de richting van het investeringsfonds dat er misschien aankomt?

De heer Wassenberg (PvdD):

De heer Dijkstra wil met de auto lekker snel door kunnen rijden. Is de heer Dijkstra dan net als de Partij voor de Dieren voor een generieke snelheidsverlaging? Want eigenlijk zijn alle deskundigen het met elkaar eens dat als je de snelheid overal terugbrengt van 130 km/u of 120 km/u naar 100 km/u je minder doden hebt, het verkeer regelmatiger rijdt waardoor je minder files hebt, je minder stikstofuitstoot hebt, je minder brandstof gebruikt en je in heel veel gevallen snel op je bestemming aankomt. Dus de heer Dijkstra, de VVD is het met mij eens dat we eigenlijk naar een generieke snelheidsverlaging zouden moeten?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, dat is niet nodig. Je komt ook niet eerder op je bestemming aan. Er is een onderzoek geweest van de Rekenkamer die zegt dat je toch iets sneller bent met 130. Dus daar wil ik wel aan vasthouden, ondanks wat een aantal andere mensen in de krant daarover beweert. Die 130 is voor ons belangrijk, maar — en daar doelt u misschien op richting het stikstofdebat en dergelijke — je moet niet generiek voor heel Nederland gaan kijken. Je moet dus kijken waar die natuurgebieden zijn, waar je dat dan zou moeten doen en wat voor effect het heeft. Als het geen effect heeft gaan we niet langzamer rijden. Als het wel effect heeft en je daarmee zaken los kunt trekken in Natura 2000-gebieden die nu niet kunnen, dan is dat een overweging, maar laten we vooral goed kijken wat voor effect het heeft en niet zomaar zeggen: voor heel Nederland is dit goed. Zeker niet.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Dan het kopje financiën. Ik had het al een beetje beloofd. De automobilist, zo zeg ik eventjes tegen D66, brengt jaarlijks 20 miljard op aan autogerelateerde belastingen, terwijl dezelfde automobilist er maar 3 miljard voor terugkrijgt in de vorm van wegen en onderhoud. Die verhouding vindt de VVD scheef. Die automobilist betaalt dus niet alleen maar voor het openbaar vervoer, wat we allemaal belangrijk vinden, maar ook nog eens 14 miljard aan zaken zoals onderwijs, ontwikkelingssamenwerking, veiligheid en noem maar op. Het percentage in het bbp van infra daalde; de ING heeft dat netjes in beeld gebracht. Natuurlijk was er een crisis en moesten we overal bezuinigen, maar nu de effecten en schade aan doorstroming van mensen en goederen in onze economie steeds meer worden, meer zelfs dan de investeringen die we doen, vind ik het ook wel logisch dat de mobiliteitsalliantie zegt dat je eigenlijk wel 3 miljard per jaar zou moeten investeren. Dan snap ik best dat dat nu niet kan, maar richting een nieuwe regeerperiode is het wel iets waar we echt over moeten nadenken. Welke stappen kunnen we dus zetten richting zo'n nieuwe periode en wat doen we dan ook met dat Mobiliteitsfonds?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een hele tijd geluisterd naar de ode aan de automobilist en ook naar alle uitlokkingen richting GroenLinks en de voorstellen die we doen, maar ik heb toch een vraag. De heer Dijkstra houdt ervan om de kosten in kaart te brengen voor de automobilist en vindt dat het ook eerlijk moet. Dat lijkt mij ongelofelijk belangrijk. Is het dan ook niet terecht dat we ook serieus gaan kijken naar de 12 miljard aan milieuschade die door verkeer wordt veroorzaakt en dat we die dus ook serieus meenemen in de beleidsafwegingen die we maken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je kunt heel veel onderzoeken doen en je kunt heel veel bedragen noemen. Als je het over milieuschade hebt, is dat lastiger te kwantificeren dan wanneer het gaat om wat je fysiek vanuit je portemonnee stopt in infrastructuur omdat daar een factuur tegenover staat, terwijl tegenover die 12

miljard, als dat klopt wat u zegt, niet direct een factuur staat. Waar ik voor ben, is een gelijk speelveld tussen de modaliteiten. Ik heb nu een ode aan de auto gegeven maar natuurlijk doen alle modaliteiten ertoe; de heer Ziengs gaat daar zo meteen ook op in. Maar als je een vergelijking maakt moet je het wel eerlijk doen en dan moet je ook kijken wat iedere euro die je hebt, oplevert aan voordelen en nadelen. Dan moet je dat ook doen voor ov. De automobilist betaalt op dit moment wel de kosten van het ov. Naast dat u zelf een treinkaartje moet kopen, subsidieert die overheid ook dat ov. Het is denk ik wel essentieel te benadrukken, dat de mensen in het ov niet een eerlijke prijs betalen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Een lang antwoord, waarbij ik eigenlijk alleen in het eerste stukje hoor dat de heer Dijkstra cijfers die van het PBL komen in twijfel trekt. Ik hoop niet dat hij dezelfde weg opgaat als de boeren die bij het RIVM de stikstofcijfers in twijfel trekken. Laten we het oordeel van instituties zoals het PBL die dat serieus berekenen en die zeggen dat er 12 miljard aan milieuschade is, serieus meewegen in een kosten-batenanalyse voor alle besluiten die we gaan nemen in het kader van het Mobiliteitsfonds. Is de heer Dijkstra dat met mij eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat je met cijfers moet uitkijken. Soms kan het geen kwaad om ze te benoemen, om de verhouding en de scheefte daarvan aan te tonen. Ik denk dat er altijd een rekening tegenover staat. Maar hoe je dat precies in kaart brengt, dat is een hele ingewikkelde. Ik weet dat uw partij ook vindt dat er subsidie zit op fossiele industrie. En dan wordt er gezegd: dat is een soort subsidie, want ze hebben een vrijstelling. Ja, als je kijkt naar de definities daarvan, kun je daar echt behoorlijk van mening over verschillen. Dus die mening deel ik ook niet met u.

De heer Laçin (SP):

Ik wil gelijk doorgaan op het laatste wat de heer Dijkstra zei over subsidies voor de fossiele industrie. Wat we ook zien, is dat die fossiele industrie, bijvoorbeeld Shell, belastingdeals sluit met de Belastingdienst, waardoor de rijksoverheid tot nu toe alleen bij Shell al 8 miljard is misgelopen. De vraag aan de heer Dijkstra is de volgende. De autobelastingen leveren 20 miljard op. Hij vindt dat de autobezitter minder moet gaan betalen en wil dus dat dat bedrag van 20 miljard omlaag wordt gebracht. Maar is de VVD het dan ook met mij eens dat we daarover kunnen nadenken, maar dat we dan het geld moeten gaan halen bij multinationals als Shell, die én vervuilen én subsidies krijgen én ook nog eens belastingdeals sluiten, waardoor Nederland heel veel geld misloopt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We kijken wat af. Ik houd het nu even bij de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Ik denk dat die andere zaken bij andere begrotingen terug zullen komen. Ik wil vooral de kosten voor de automobiliteit beheersbaar houden. Het liefste zou ik die een beetje omlaag zien gaan, maar ik begrijp ook wel dat dat moeilijk is, want dan moet je ook een dekking hebben. Daar heeft u net een voorstel voor gedaan. Maar ik wil niet dat autorijden duurder wordt. Dat

is mijn pleidooi. De kans is vrij groot dat dat wel gebeurt. Daar wil ik voor waken, want daarmee wordt autorijden alleen iets voor de rijke mensen. Ik denk dat dat iets is wat wij delen: dat we dat niet moeten hebben. Autorijden moet voor iedereen toegankelijk blijven.

De heer Laçin (SP):

Dat ben ik met de heer Dijkstra eens, dat delen we met de VVD. Maar de vraag die ik hier stel, is heel concreet. Waar haalt de VVD het geld vandaan: bij multinationals als Shell of bij de autobezitter die graag auto wil rijden?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan geef ik weer hetzelfde antwoord. Autorijden wil ik niet veel duurder maken als dat niet hoeft. We zijn nu al het op één na duurste land in Europa als het gaat om autobelastingen. Dat levert echt heel veel op. Ik vind dat de verhouding scheef is als je kijkt naar wat de automobilist ervoor terugkrijgt. Dus ik pleit voor meer investeringen in infrastructuur. En het andere laat ik voor uw eigen rekening.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik wil nog even terugkomen op de ode van de heer Dijkstra aan de huidige mobiliteitsagenda en aan de auto. Dat laatste onderschrijf ik wel. Ik weet zelf nog hoe ik trots ik was toen ik mijn eerste autootje kreeg. Het was een roestig kreng, maar dat even terzijde. Het is ook de PvdA die ervoor gestreden heeft dat de arbeider ook een auto kon krijgen. Maar ik vraag me af of de heer Dijkstra wel voldoende oog heeft voor de keerzijde van het autogebruik. Staat hij niet met de rug naar de toekomst? Wij moeten toch ook oog hebben voor de negatieve fall-out die de auto's hebben, zoals ruimtebeslag en vervuiling.

Ook even over de mobiliteitsagenda. Moeten wij die agenda niet gaan verschuiven? Moeten wij niet een agenda hebben waarbij je een verschuiving krijgt naar meer openbaar vervoer en minder auto, waardoor mensen die in de auto willen rijden, de ruimte krijgen maar er ook een schoner en duurzamer alternatief is voor de automobilist?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Alternatieven, daar ben ik voor. Maar dan moeten ze er wel zijn. Maar voor 80% van de Nederlanders is dat alternatief altijd duurder of niet in de buurt. Of het duurt veel langer of is minder comfortabel. Mijn ode aan de auto is wel dat de auto al die vrijheid biedt. En het klopt inderdaad wat u zegt. Ik las laatst in een artikel dat de heer Den Uyl een van de aanstichters was van "een auto voor iedereen". Ik geloof dat ik toen 1 jaar oud was; ik weet het niet precies. Zo hebben we dat natuurlijk in het verleden ook gezien. De auto is inderdaad een groot goed. Ik ben blij dat wij die liefde voor de auto delen. En ook al was uw auto dan roestig en misschien oud, u heeft vast nog ergens een foto in een album zitten om die liefde af en toe te koesteren en dat dat mooie herinneringen met zich meebrengt. Dus ik ben blij de PvdA ook de automobilist een warm hart toedraagt.

De heer Moorlag (PvdA):

Joop den Uyl wordt aangehaald. Joop den Uyl was wel een denker die telkens op tijd in staat was om zijn denken bij te

stellen. Mijn vraag aan de VVD luidt: is de VVD in staat om het denken bij te stellen? Want om eendimensionaal te pleiten voor het voortzetten van de huidige mobiliteitsagenda ... Die lost de files niet op. De fileproblematiek groeit alleen maar. En ook het verschil tussen regio en Randstad neemt steeds meer toe. Door de NMCA, de Nationale Markten en Capaciteitsanalyse zijn het altijd de projecten in de Randstad die voorrang hebben. Hoe gaat de VVD dat oplossen: de kloof tussen Randstad en regio en de nieuwe mobiliteitsbehoefte die ontstaat en die toch anders is dan automobilisme?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil het zeker heel modern bekijken. De VVD is een moderne, innovatieve partij. Dat probeer ik wel te noemen. Als dat niet goed is overgekomen, dan bij dezen nog een keer. Het is en, en, en. Het is niet alleen maar grijs asfalt, waar u misschien bij de VVD meteen aan denkt. Het is natuurlijk ook het gebruik van data, apps en de toepassing — ik heb geprobeerd dat een beetje te noemen — en investeren in ov. Als je gaat kijken hoe Nederland eruitziet — u heeft het over de Randstad en de rest — zie je dat met name automobiliteit buiten de Randstad aantrekkelijk is, terwijl je binnen de Randstad ruimtegebrek hebt en grote vervoersstromen. Daar zal ov over het algemeen iets logischer zijn om mee te starten. Het gaat mij erom dat het betaalbaar is en dat mensen een keuze hebben, en het liefst ook een alternatief. Dat doen we dan ook nog eens op een groene manier. Dat is ook weer een ander debat waard, maar daar weet u ook alles van.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan kom ik op verkeersveiligheid. Vorig jaar hebben we een groot amendement voor 10 miljoen euro bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gelanceerd met de coalitie samen. Wat is daarvan terechtgekomen? Hoeveel is het daarmee? Deze week kwam er een bericht over de toename van het aantal slachtoffers op de snelweg, onder andere door afleiding en gebrek aan handhaving in het verkeer. Wat de VVD betreft is dat niet acceptabel. Waar blijft die handhaving op de snelweg? We hebben eerder aangedrongen op de handhaving van drugs-, drank- en apphuffers. We zetten daar dus nu grote stappen. We hebben ook flink geïnvesteerd in de N-wegen, maar de snelweg vergt nu nog wel wat aandacht. Kan dat niet komen, zoals ook de SWOV zei, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, doordat verkeershuffers gewoon niet aan de kant worden gezet? Ik heb zelf een steekproef meegeemaakt met de politie op appen achter het stuur, vanuit zo'n bus. Een op de vijf had een mobieltje in zijn hand. Vroeger zag je nog de duidelijke aanwezigheid van agenten in het blauw op straat en werd je meteen aan de kant gezet. Dan kreeg je een bon of erger, werd je rijbewijs ingevorderd bij hardrijden, bumperkleven of wat dan ook. Dan leerde je je lesje wel, maar tegenwoordig heeft de politie 100 van die snelle Audi's. Ik begrijp dat ze nog niet allemaal rijden. Waarom zie ik ze gewoon niet op de snelweg? Kunnen de rijopleidingen voor die agenten niet sneller worden afgerond? Want die verkeershuffers willen we van de weg af halen en we willen ook zichtbare controle. Hoe je dat doet

of hoe je noemt maakt me niet zoveel uit. Het gaat erom dat de pakkans omhoog gaat. Kan de minister samen met haar collega Grapperhaus van Justitie en veiligheid hiervoor met een soort plan komen?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

De noodzaak voor verkeersveiligheid delen we als CDA met de VVD. De VVD heeft ongetwijfeld ons voorstel ook gezien waarin we zeggen: ga met name die verkeershuffers aanpakken en gebruik daarvoor ook de middelen die we eigenlijk al hebben, bijvoorbeeld de camera's die boven de weg hangen, om met name de pakkans te vergroten. Wat vindt de VVD daarvan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb het gelezen in de media. Ik ga zo goed naar uw betoog en de toelichting daarop luisteren. Je hebt daar natuurlijk wel issues met privacy, maar over het algemeen zijn we er niet op tegen als je mensen kan pakken en als daar een camera voor wordt benut. Het gaat om de veiligheid en om huffers van de weg af te krijgen. Ik weet dat van de coalitie. Ik kijk even naar de collega's die daar aan de telefoon zitten; die zullen daar wat genuanceerder in zitten. Maar misschien kunnen we daarin samen optrekken.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Aangezien de meeste ongelukken met ouderen echt op de elektrische fiets gebeuren, vraag ik wat er nu concreet gebeurt. Vorige week was er ook weer een artikel, over het aantal gewonden dat met 31% is toegenomen na een fietsongeluk, vooral ouderen op een fiets. Ik vraag de minister er werk van te maken om het aantal ernstige slachtoffers te beperken. Daarom vraag ik ook specifiek aandacht voor de verkeersveiligheid in provincies en gemeenten. Hoe mobiliseren bijvoorbeeld VNG en IPO gemeenten en provincies om sneller vrijliggende fietspaden te maken en N-wegen zonder obstakels? Want als 80 tot 90% van de slachtoffers in gemeenten en provincies valt, dan moeten we daar aan de bak. Nu is vaak infrastructuur een sluitpost voor die gemeenten. Hoe brengen we met elkaar die infrastructuur op een hoger veiligheidsniveau?

Ik wil ook voorkomen dat we geen geld meer hebben voor de uitvoering van nieuwe projecten, want het is al lastig, en dat zo meteen al het geld opgaat aan onderhoud en renovatie. Nieuwe trajecten wil ik dus ook oppakken, zoals de A50 tussen Brabant en Gelderland. Ik verzoek de minister er echt vaart in te houden, ondanks alle uitdagingen die er zijn.

Dat heb ik nog twee stukjes. Iets over water en over luchtvaart. Want vergeten we bij goederenvervoer de binnenvaart niet? Kan de minister met een plan komen voor een optimalisatie van het aantal binnenvaartterminals in Nederland om betere goederenstromen over water kunnen krijgen? Daar heb je geen files en daar kan zeven keer meer dan nu. Ik heb het weleens eerder gezegd: de Waal is een snelweg van water.

Ik wil hier ook mijn zorgen uiten over de gevolgen van regelgeving voor waterveiligheidsprojecten, denk aan de PFAS en de andere stikstofproblematiek die op dit moment waterveiligheidsprojecten onmogelijk kunnen maken. Mijn collega Ziengs gaat er zo meteen nader op in.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik vind buisleidingen heel interessant. Het is, zeg maar, de vijfde modaliteit, maar wel een modaliteit die vaak vergeten wordt. Ik vind het absurd dat we treinen of vrachtwagens laten rijden met gevaarlijke stoffen als dat gewoon via een veilige buisverbinding kan. Een buisverbinding naar een chemisch complex als Chemelot is recent wel gesneuveld door een Kamermotie. Ik vind dat slecht. Kan de minister contact opnemen met haar collega van Binnenlandse Zaken over dit specifieke project? Dat we dit via de weg of het spoor gaan doen, lijkt me niet handig als het ook via een buisleiding kan.

Ten slotte over water. Hoe staat het met de stresstesten van gemeentes naar wateroverlast? Wat zijn de gevolgen als vitale infrastructuur onder water komt te staan, iets wat niet ondenkbaar is? En hoe beschermen we dan belangrijke tunnels en hoe voorkomen we dat wegen niet onbegaanbaar worden?

Ten slotte de luchtvaart, voorzitter. De luchtvaart in Nederland kan niet langer op slot blijven. Na vele rapporten — er komen er steeds meer — is het tijd om echte politieke keuzes te maken. Er is investeringszekerheid nodig richting de sector en duidelijkheid richting de omwonenden. Een spoedige opening van Lelystad Airport is hierbij onmisbaar. De VVD wil graag het toegezegde rapport ontvangen, waaruit blijkt dat Lelystad Airport voornamelijk als overloop-luchthaven zal fungeren. Wanneer mogen we dat rapport ontvangen? Gezien de schaarste en de animo vanuit luchtvaartmaatschappijen heb ik er alle vertrouwen in dat die uitkomst ook positief zal zijn.

Luchtvaart is ook wel kwetsbaar, want het is natuurlijk een internationaal verhaal. Wat in 100 jaar op Schiphol en in de omgeving van Schiphol is opgebouwd kan je zo verloren laten gaan. Ik vind dus dat die luchtvaart met zijn tijd mee moet, maar dan moet je wel een toekomstperspectief bieden. Mensen in Nederland vliegen ook graag en de VVD vindt dat prima. Wij zijn niet van het opgeheven vingertje om anderen iets te ontzeggen of te verbieden. Innovatie en verduurzaming zijn wel mogelijk en bieden ook mooie kansen. Ik noem de biokerosine, het onderzoek naar nieuwe waterstoftechnologie waar studenten mee bezig zijn en het ontwikkelen van kennis voor de toekomst. Ook hier zijn wij koploper of willen we dat in ieder geval worden en zeker blijven.

Voorzitter. Mijn boodschap: houd Nederland mobiel. Dan geef ik het woord nu aan de heer Ziengs.

De voorzitter:

Meneer Ziengs, aan u het woord.



De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik was eigenlijk voornemens om na de inbreng van collega Dijkstra een warm betoog te houden

over het openbaar vervoer. Dat ga ik verderop in mijn inbreng zeker doen, maar ik kies nu voor een onderwerp dat ik vorige week al aangekondigd heb bij het wetgevings-overleg, namelijk PFAS. Dat is de stofgroep die ervoor zorgt dat grondverzetprojecten stil komen te liggen, met directe effecten voor waterschappen, bouw, transport en aanverwante bedrijven. Want, voorzitter, het broertje van de PAS is geboren!

In juli zag dit broertje het levenslicht, doordat in Europa PFAS onder de zeer zorgwekkende stoffen ging vallen. Onze voortvarende staatssecretaris liet in de eerste week van het zomerreces per brief weten dat er een voorlopig handelingskader werd gehanteerd. In het algemeen overleg Leefomgeving, direct na het zomerreces, hebben wij de staatssecretaris hier ook op bevestigd. Dit handelingskader zou projecten die stil zouden kunnen komen te liggen, weer los moeten trekken, maar het kader werkte averechts. Vrijwel direct na de brief trokken lokale gezagen vergunningen in en verleenden zij geen nieuwe meer. De desastreuze gevolgen van deze paniekreacties tekenden zich af: transportbedrijven, baggeraars, grondverzetbedrijven en bedrijven rondom de sectoren luiden de noodklok. Banen staan op het spel! Hoeveel laten we het komen? Nederland kan en mag niet op slot! Mijn partij dringt daarom ook aan op een aantal specifieke en spoedige acties.

Allereerst wil ik een duidelijk overzicht van de projecten die stil zijn komen te liggen en een plan van aanpak om deze snel weer op gang te brengen. Deze staatssecretaris moet daarin de regie gaan voeren. Daarnaast wil ik een overzicht van de normen die in het buitenland worden gebruikt voor het storten van grond en baggerslib. Zetten we er als Nederland weer een kop op? Ten tweede heeft de staatssecretaris de verantwoordelijkheid te zorgen dat Nederland niet op slot gaat. De staatssecretaris verwacht in maart 2020 tot een definitief kader te kunnen komen aan de hand van meetgegevens die nu verzameld worden door het RIVM. Er zijn echter volop data, onder andere bij het Expertisecentrum PFAS dat een aantal jaren geleden is opgericht. Ik heb de branche gevraagd die data aan te bieden aan het RIVM.

De heer Paternotte (D66):

De heer Ziengs heeft het over PFAS. Nu we daar al een tijdje over praten, lijkt het mij eigenlijk wel goed om te zeggen wat dat is. Het zijn namelijk allemaal stoffen, chemische stoffen, die niet afbreekbaar zijn, die kanker verwekken, waar levers door worden afgebroken, waar mensen blind door kunnen worden. Giftige stoffen, het is gewoon gif. Als u zegt: Nederland mag niet op slot, vindt u dan wel dat er gebouwd mag worden op plekken waar te veel gif in de grond zit? Of dat die giftige grond vervoerd zou moeten worden? U kunt afstand nemen van het tijdelijk handelingskader, maar dat is het kader waarvan is vastgesteld dat het nu veilig is en waardoor er überhaupt nog iets kan gebeuren.

De heer Ziengs (VVD):

Het blijkt dat de heer Paternotte niet bij de technische briefing is geweest, want daarin werd nadrukkelijk gesteld dat het niet kankerverwekkend was. Laten we elkaar hier dus niet bang lopen te maken met zaken die wetenschappelijk absoluut nog niet aangetoond zijn. Wat wel het geval is, is dat het gaat om stoffen die dagelijks gebruikt worden in regenkleding, in lotion, crèmes, kortom in alles wat wij op

onze huid smeren. Kennelijk zitten daar die stofjes in. Het is een verzameling en de vraag is uiteindelijk wat er gebeurt als die stoffen zich gaan verbinden, doordat grondwater zich verplaatst of water zich verplaatst. Wat gaat de verbinding ervan doen met de gezondheid? Daar zijn nog helemaal geen dingen van bekend. Wat dat betreft denk ik dat we elkaar niet bang moeten lopen te maken, want uiteindelijk bleek in die technische briefing ook, ik zei het al, dat er geen sprake was van gevaar voor kanker.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik maak me echt zorgen als Kamerleden hier denken het beter te weten dan wetenschappers. We zitten hier in een land waar we nog steeds bezig zijn asbestresten op te ruimen. Asbest zit in onze huizen en het hééft kanker verwekt. We zijn nog steeds de resten aan het opruimen van tankstations, die aan de onderkant allemaal afval niet konden opvangen. En nu zegt u: ik wil bouwen en ik vind dat het handelingskader dat niet in de weg moet zitten. Vindt u het veiliger om te luisteren naar de norm die onafhankelijke wetenschappers van het RIVM ons adviseren, of luistert u liever naar het Kamerlid Ziengs?

De heer **Ziengs** (VVD):

Het is een heel bijzonder verhaal wat de heer Paternotte vertelt. Wij moeten gaan luisteren naar een norm die het RIVM ons gaat adviseren, maar die norm is er juist niet! Dat is ook mijn stelling in het hele verhaal. Als er nog geen norm is, hoe kun je dan in godsnaam gaan bouwen? We moeten dus zorgen dat we tot een norm komen. Dat is mijn antwoord aan de heer Paternotte.

De **voorzitter**:

Mevrouw Schröder

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kröger, voorzitter.

De **voorzitter**:

Kröger, excuus. Waarom zeg ik nou Schröder?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En dan zijn we nog wel familie, bijna.

De **voorzitter**:

Ja, klopt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik luister echt met stijgende verbazing want het gaat om een groep stoffen waarvan één stof allang verboden is, PFOS. PFOA was allang een ZZS. GenX is als enige recent toegevoegd. Dat zijn stoffen die Europees, en ook in Nederland, als zeer zorgwekkende stoffen worden aange-merkt. Toxisch, mogelijk kankerverwekkend, hormoonversturend, effecten op de lever. Ik zat bij diezelfde sessie, die technische briefing, en dat is wat mij verteld is. Dat is ook wat ik lees in de stukken van het RIVM. Dan is het toch volstrekt normaal dat er getoetst wordt, als iemand grond

wil verplaatsen, een woonwijk wil bouwen, een speeltuintje voor kinderen wil aanleggen, er landbouwgrond van wil maken, of die stof in die grond zit? Dat is wat het tijdelijk handelingskader vraagt, dat het voorzorgsbeginsel, het standstillprincipe wordt gehanteerd. Je kijkt of het erin zit en de plek waar je het heen verplaatst, mag niet slechter worden. Dat is toch volstrekt normaal voor zo'n stof?

De heer **Ziengs** (VVD):

Het is volstrekt normaal dat er gemeten wordt op stoffen. Mevrouw Kröger noemt PFOS, PFOA, GenX et cetera, alleen daar zijn ook al heel andere normen aan toegekend, hogere normen dan op dit moment vastgesteld worden voor de verplaatsing van grond. Dat is een heel vreemd gegeven. We zien namelijk ten aanzien van die totale verzamelnaam PFAS, waar al die stofjes onder vallen, dat bij dat tijdelijk handelingskader de lokale gezagen allemaal de hakken in het zand zetten en zeggen: we gaan even niks doen. Waar het dus de bedoeling was van de staatssecretaris om de zaak weer los te trekken, zien we juist een tegengesteld effect. Het staat allemaal stil.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik raad de heer Ziengs echt aan om zich beter te informeren op dit dossier. Als we het hebben over PFAS wordt er op drie stoffen gemeten, waarvan er twee allang tot de ZZS behoorden. Voor PFOS geldt er onder het Verdrag van Stockholm zelfs een strenger regime. GenX is als laatste toegevoegd en wat het tijdelijk handelingskader vraagt, is dat er gemeten wordt en dat die grond, als die verplaatst wordt, de lokale situatie niet slechter mag maken. Ik denk dat elk weldenkend mens die het RIVM en de wetenschap serieus neemt, het hiermee eens moet zijn. Ik hoop echt dat de heer Ziengs de staatssecretaris hierin ruimhartig steunt.

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij hebben we ons in dezelfde dossiers verdiept, alleen hebben we als partijen een andere insteek. Dat zal zo zijn. Je kunt met elkaar een heel groot angstbeeld scheppen, maar we weten ook dat de stoffen waar we het over hebben zich al 50 jaar in onze grond bevinden. Dat betekent dat je een duidelijk kader moet hebben waar je mee verder kunt om te voorkomen dat al die bouwprojecten stil komen te liggen. Dat is de insteek van mijn inbreng.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Ziengs zegt het juist. De stoffen zitten zo'n 50 jaar in onze bodem, in ons milieu. Dat is de reden dat we er een keer mee moeten stoppen. Het tijdelijk handelingskader dat de staatssecretaris heeft opgesteld zorgt niet voor die stop. Die stop is ontstaan omdat we er 50 jaar lang niks aan hebben gedaan. Daarom gaan sommige bouwprojecten nu niet door. Ik zou de heer Ziengs echt willen vragen om net als heel veel Nederlanders naar de gezondheid en het milieu te kijken en niet los te gaan op het thema dat bouwprojecten door moeten gaan. Onze gezondheid, ons milieu, ons lichaam zijn ons ook heel veel waard. Ik nodig de VVD uit om ook eens een keer die bril op te zetten en hier niet de pleiter voor het bedrijfsleven te zijn zonder de mensen mee te nemen.

De heer **Ziengs** (VVD):

De heer Laçin zet het heel zwart-wit neer. Wij hebben altijd gezegd dat wij gezondheid bovenaan zetten. Het argument dat die stoffen al 50 jaar in de grond zitten, wil niet zeggen dat we nu plotsklaps alles in één keer stop moeten zetten. Mensen willen graag een baan. Bedrijven willen graag door kunnen gaan. Daar zoeken we de ruimte voor, de redelijke ruimte. Daar is mijn inbreng ook op gericht.

De **voorzitter**:

Het gaat heel hard zo met interrupties, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het zij zo, voorzitter. Wat ik de heer Ziengs wil teruggeven, is dat niet de Kamerleden voor mij en ik de angstbeelden schetsen, maar dat de VVD dat doet door meteen te stellen dat allerlei banen op de tocht staan. Voor de mensen die dag in, dag uit met die stoffen werken, is het juist belangrijk dat we goed omgaan met hun gezondheid. Door hier alleen maar aan bangmakerij te doen en te zeggen dat banen verloren gaan zonder de gezondheid van al die werknemers mee te nemen, maakt duidelijk waar de VVD in deze discussie staat.

De heer **Ziengs** (VVD):

Er is een enquête uitgegaan van de branches. Ze hebben een heel snelle quickscan gedaan. Duizenden banen staan op de tocht. Ik weet dat als mensen hun baan kwijtraken, zij in ieder geval kunnen rekenen op een kopje soep van de SP die dan voor de deur staat. Daar hebben ze op dit moment helemaal niks aan. De zaak moet weer vlot getrokken worden, rekening houdend met de normen die ook om ons heen gelden. U zult dat straks in mijn bijdrage horen. Laten we goed kijken wat een normale norm is zodat de branche weer verder kan.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik dacht eerst dat de heer Ziengs zich versprak, maar hij zei het twee, drie keer, dus is het echt fundamenteel. De heer Ziengs zei dat die stoffen zoals PFAS en PFOA al 50 jaar in ons milieu zitten. Hij moet zeggen: die stoffen zitten pas 50 jaar in ons milieu. Het zijn persistente stoffen. Op het moment dat ze zich in het milieu bevinden, blijven ze in het milieu. Ze worden overal aangetroffen, maar ze worden pas 50 jaar gemaakt. Ik zou bijna zeggen dat ze overal voorkomen, terwijl ze een grote gezondheidsschade veroorzaken. Al die gevolgen zijn nog niet helemaal in kaart gebracht. Ik vraag meneer Ziengs of hij weet dat je die stoffen niet kwijtraakt, dat ze bijna niet worden afgebroken. Weet hij dat ze in kleine hoeveelheden al schadelijk kunnen zijn? Weet hij dat het dus heel zorgelijk is dat die stoffen pas na 50 jaar overal worden aangetroffen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Of het nu pas of al 50 jaar is, we zijn het er in ieder geval over eens dat het 50 jaar is. Als je die stoffen al 50 jaar in je grond hebt, moet je dan op stel en sprong alle projecten stilzetten? Moet je dan zeggen: zorg eerst dat het allemaal helderder en duidelijker wordt? Mensen raken daardoor hun baan kwijt. Dat is het punt dat ik wil maken. Even los van de gezondheidseffecten, we zijn het erover eens dat

die stoffen 50 jaar in de grond zitten. Nu kunnen we in ieder geval vaststellen dat we niet op stel en sprong de wereld in een keer gaan veranderen.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Ziengs zei dat PFAS niet kankerverwekkend is. Ik heb dat nog eventjes nagekeken. Het is inderdaad nog niet wetenschappelijk vastgesteld dat het kankerverwekkend is, maar het wordt wel vermoed omdat proefdieren er kanker van krijgen. Er is wel vastgesteld dat het leverfalen veroorzaakt, dat spontane abortussen kunnen optreden en dat mensen er onvruchtbaar of blind van kunnen worden. Dan heb ik even de volgende vraag. Als de staatssecretaris nu maatregelen moet nemen, staat wat u betreft dan voorop dat we weer moeten gaan bouwen of staat voorop dat Nederland een veilig land moet zijn?

De heer **Ziengs** (VVD):

Het zal duidelijk zijn dat het veilig moet zijn, volgens mij heb ik dat net in de beantwoording ook gezegd. Maar we kennen ook allemaal het voorbeeld van de coating in het maisblikje. Die gaf inderdaad effecten op de gezondheid, maar dan moest je er wel twintig kilo per dag van opeten. En ik ben die mensen nog niet tegengekomen. Misschien wel een stal vol kippen maar niet een mens die zo veel mais at die in aanraking kwam met dat stofje. Dus ik denk dat we het ook daarover moeten hebben.

Voorzitter.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel. De bodemkwaliteitskaarten in Nederland zijn nog niet bijgewerkt met de genoemde stoffen. Dat moet dus met de grootste spoed wel gebeuren. Een groot verschil zou al gemaakt kunnen worden door de opwaardering naar de oorspronkelijke meetgrens van 1 microgram. Waarom kiest de staatssecretaris daar niet voor? Er kan dan sneller een norm worden gesteld, eventueel. Geldt dit ook voor de grond en het slib die afgestort gaan worden onder de grens van 1,5 meter, is mijn vraag aan de staatssecretaris.

Dan de lokale gezagen. Wat is dat toch voor bangebroeken-gedrag? Op grond van de brief van de staatssecretaris zetten direct veel bestuurders hun hakken in het zand. Bang zijn ze om verantwoordelijkheid te nemen. Ik verwacht hier van de staatssecretaris directe actie. Hoe gaat zij binnen nu en enkele weken deze afwachtende bestuurders weer in beweging krijgen? Kunnen de bestaande budgetten in de begroting zo spoedig mogelijk worden ingezet om hulp te bieden om achtergrondwaarden vast te stellen? Kunnen er sneller vergunningen worden verleend aan grondbanken die nu geen grond meer in durven te nemen? Kan er gekeken worden naar andere kortetermijnoplossingen om die grond en dat slib kwijt te raken?

Een aangereikt idee was onder andere om bij lopende wegenprojecten extra zand te gaan verwerken. Tja, ik weet niet of dat zomaar kan, maar er zijn ongetwijfeld meerdere ideeën vanuit de branche. Zijn er methodes bekend om de

grond te reinigen? Is er qua innovatie al iets op de markt? Wordt dit aangemoedigd? Zo ja, kunnen er dan zo spoedig mogelijk pilots van start gaan, vraag ik de staatssecretaris.

Nogmaals, de veronderstelde termijn van midden 2020 om meer duidelijkheid te hebben, is te lang. Daar kunnen deze bedrijven niet op wachten. Het gaat hier om banen, banen en nog meer banen. Bulldozers en graafmachines horen niet hier op het Binnenhof geparkeerd, die moeten in beweging blijven.

Dan kom ik bij het kopje over het openbaar vervoer en leefomgeving, en ook bij de oede daaraan. Ik werd in 2010 als Kamerlid voor de VVD gekozen in deze Kamer. Dat was ook het moment waarop ik het openbaar vervoer weer leerde kennen en ook waarderen. Want als verstokt automobilist koos ik ervoor om vanuit mijn woonplaats met de rechtstreekse trein naar Den Haag te reizen. Ik zag jaarlijks de groei van het aantal reizigers, met als gevolg vollere treinen, drukke stations en nog drukker perrons. Ook zag ik de vernieuwingen. Mooie, nieuwe stations, langere en bredere perrons en veiligheidsmaatregelen zoals poortjes.

Voorzitter. Het lijkt dan dweilen met de kraan open als de aantallen reizigers toenemen maar de projecten achterblijven. Vanuit het verleden, waar we van paardentram naar stoomlocomotief en later naar dieselloos en elektrische treinen gingen — ik hoorde net ook nog een andere vorm van vervoer: de koets — moeten we naar een toekomst toe waarin nog meer innovaties worden ingezet om passagiers te kunnen blijven vervoeren op een veilige, snelle en betaalbare wijze. Innovatie moeten we dan ook natuurlijk blijven najagen; mijn collega Dijkstra had het er ook al over, toen hij sprak over de mobiliteit. Want het openbaar vervoer moet toekomstbestendig gehouden worden, onder andere met het oog op de groei in het gebruik van het ov. Het inzichtelijk maken voor meerdere partijen van reizigersdata, uiteraard met respect voor de privacy, is bijvoorbeeld een hedendaagse innovatie die nagejaagd kan worden om meer helderheid te verschaffen over reizigersbewegingen, waardoor ov op maat aangeboden kan worden en problemen rondom drukte op het spoor opgelost kunnen worden.

Een ander mooi en modern gebruik is de hackathon. Ik had er nog nooit van gehoord en heb er ook geen Nederlands woord voor kunnen vinden. Het is een bijeenkomst van technisch verstandige lieden, denk bijvoorbeeld aan ontwikkelaars van websites en software, businessstrategen en designers, om gezamenlijk aan een specifiek thema te werken. In een vooraf bepaalde tijdspanne wordt dan een innovatieve en creatieve oplossing bedacht voor een specifiek probleem in een bedrijf. Dergelijke bijeenkomsten zouden mijns inziens goed ingezet kunnen worden om innovatie op het spoor en in het openbaar vervoer aan te moedigen.

In het noorden van Nederland wist men al vrij snel dat het slechts hebben van een enkele aanbieder van spoorvervoer niet echt zaligmakend is. Als het aan de NS had gelegen, was het regionaal spoorvervoer daar de nek omgedraaid. Door een goede samenwerking in het noorden door het OV-bureau wist men concessies uit te geven waardoor het aantal mogelijkheden toenam, de prijs relatief afnam en de kwaliteit van het gebruikte materiaal verbeterde. Inmiddels zijn er meerdere voorbeelden te noemen in de regio's. Met

de daardoor toenemende klanttevredenheid, steeg ook het aantal reizigers.

Dit bood genoeg redenen om in het regeerakkoord op te nemen dat er gestreefd zal worden naar vier regioliijnen die aanbesteed gaan worden. Vooral nog lijkt het erop dat dit er drie gaan worden. Wat ons betreft kan dit niet snel genoeg gaan. Ook onze staatssecretaris was in haar periode als Kamerlid altijd een warm voorstander van de aanbesteding van deze regioliijnen.

Het wekt dan ook lichte verbazing dat bij een simpel verzoek vanuit de Kamer om een specifieke internationale verbinding te onderzoeken, er plotseling een besluit is genomen om met een ondersteunend bedrag van bijna 7 miljoen in het vooruitzicht, een nachttrein te laten rijden. Inmiddels heb ik hierover samen met mijn collega Amhaouch van het CDA schriftelijke vragen gesteld. Toch maak ik hier van de gelegenheid gebruik om bepaalde prangende vragen sneller beantwoord te krijgen. Is er daadwerkelijk een behoefte gemeten voor een trein naar Wenen die veertien uur onderweg zal zijn? Kan er tussentijds ook geëvalueerd worden? De indruk werd gewekt dat er verder geen aanbieders met geschikt materiaal waren, maar uit de markt heb ik begrepen dat er zelfs partijen waren die een bestaande lijn zo zouden kunnen verlengen indien een dergelijke subsidie in het vooruitzicht was gesteld. Er wordt nu zelfs bedreigd met het Europese Hof in verband met een mogelijke onterechte subsidie. Wat is de visie van de staatssecretaris hierover? En hoe gaat zij om met het rapport van de Rebel Group, waarin een niet onbelangrijke voetnoot staat dat er te weinig tijd was om volledig, dan wel goed onderzoek te doen of er bijvoorbeeld andere aanbieders waren? Dit lijkt heel veel op een haastklus met verstrekkende gevolgen. Moeten we dit zien als een voorbode voor de stand waarin het ministerie staat waar het gaat om het hoofdrailnet? Onze partij heeft de afgelopen tijd stevig ingezet op bijvoorbeeld het dossier van de Eurostar, een project dat zichzelf kan bedripen en waarbij de overheid beperkingen probeert op te heffen. We deden dat destijds samen met GroenLinks. Dit lijkt gelukkig te lukken.

In dat verband wil ik ook nog eens wijzen op de lijn Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen. Een aantal malen heb ik de staatssecretaris laten weten dat wij belang hechten aan het opnemen van Noord-Nederland in het kernnetwerk van TEN-T, het Trans-Europees Vervoersnetwerk, nu nog in het uitgebreide netwerk. Dat werkt ook door in andere beleidsterreinen van het Rijk, zoals de hoofdstructuur in de NOVI, de Nationale Omgevingsvisie. Ook hier valt Noord-Nederland buiten de boot. Toevoeging van de verbinding van Amsterdam richting het noorden, Noord-Duitsland en Scandinavië aan dit kernnetwerk vergroot de kansen op budget en vormt een belangrijke impuls voor het grensoverschrijdend vervoer. Hier ligt dus inderdaad ook een kans voor een mogelijke Europese financiering. Wil de staatssecretaris zich inspannen richting de Europese Commissie om de genoemde verbinding op het TEN-T kernnetwerk te krijgen, en hierbij samen te werken met de betrokken Nederlandse en Duitse steden in Noord-Nederland en de deelstaten?

Reizen met de trein blijft voor veel mensen een dure optie gecombineerd met het bezit van een auto. De prijs van een kaartje is voor velen dan ook een belemmering, ondanks allerlei acties en specifieke aanbiedingen. Nog niet zo lang

geleden hadden we in de Kamer een discussie over de effecten van de verhoging van de btw op het reizigersgedrag in Nederland. Dat roept bij mij de vraag op of er ook niet eens gekeken kan en moet worden naar de efficiency bij de Nederlandse Spoorwegen. Is een onderzoek van bijvoorbeeld de Rekenkamer of een private partij hiervoor mogelijk? Uit cijfers blijkt namelijk dat de loonsverhogingen van de medewerkers praktisch een-op-een zijn doorberekend. In het bedrijfsleven let men altijd op andere zaken om de prijs concurrerend te houden. Bij NS ontbreken daartoe mogelijk prikkels. "Mogelijk", zeg ik erbij. Een onderzoek lijkt ons daarom een goed idee. En ook de eerder door mij genoemde hackathons zouden hier goed van pas kunnen komen, om te komen tot een creatieve, innovatieve oplossing.

Voorzitter. Ik kom op de veiligheid op het spoor. Voor die veiligheid maken wij ons sterk. In de afgelopen periode zijn er vele maatregelen voorbijgekomen die moeten leiden tot een verbeterde veiligheid in het openbaar vervoer. Ik noem de poortjes op het station, een pilot met een app, op afspraak van de PVV, en ook een discussie over de bevoegdheden van boa's op het station. Ik hoor graag van de staatssecretaris welke aanvullende maatregelen genomen zouden kunnen worden. De pilot met de app bijvoorbeeld? We zijn er voorstander van om dergelijke pilots breder uit te rollen om zo niet alleen de NS, maar ook de andere vervoerders erbij te betrekken.

Een ander punt is de door de commissie gevraagde brief met betrekking tot een eventuele uitbreiding van de werkingssfeer van het reisverbod tot een landelijk reisverbod. De PVV heeft daar in een andere vorm om gevraagd. Hoe staat het inmiddels met deze in april gevraagde brief?

Via MaaS — dat is de afkorting van Mobility as a Service — kom ik nog even terug op het idee met betrekking tot de reizigersdata. Onze partij is groot voorstander van een onafhankelijke partij/organisatie die het beheer over deze reizigersdata gaat verzorgen. Te vaak lijkt een concurrentieoverweging nu te prevaleren boven de voordelen van het delen van de data. Natuurlijk dient er rekening te worden gehouden met de privacy van de reiziger, zoals ik al eerder heb gezegd. Er zitten voordelen aan een goed platform waar alle aanbieders hun reizen zichtbaar kunnen maken voor de reiziger en waarop de voor de reiziger meest gunstige mogelijkheden op een overzichtelijke en eerlijke manier worden gepresenteerd, maar dat kan enkel en alleen als het hier om een onafhankelijke partij gaat. Zit de staatssecretaris er ook zo in? Elke schijn van concurrentiebeperkingen opleggen moet immers worden weggenomen. Op deze wijze kan MaaS beter tot stand komen.

Tijdens het AO Spoor van 25 september jongstleden gaf de staatssecretaris met betrekking tot de omvorming van ProRail aan dat de lagere regelgeving en de financiële paragraaf in samenhang met het voorstel zullen worden behandeld. Ik vind dat echt een belangrijk punt. Daarom vraag ik hier nogmaals om de bevestiging dat het wetsvoorstel, de lagere regelgeving en de financiële paragraaf allemaal tegelijkertijd behandeld zullen worden.

Ook het spoorgoederenvervoer kwam tijdens dit AO ter sprake. De VVD pleit voor goede verbindingen voor het spoorgoederenvervoer. In dat verband is het bijzonder dat de tarieven voor de Betuweroute opnieuw verhoogd worden

in 2020. Ook de parkeerkosten voor de wagons in Rotterdam stijgen fors. Dat baart ons zorgen, evenals de geluiden dat het nog niet goed zou gaan op de seinzaal Kijfhoek, die de hele Betuweroute inclusief de havenspoorlijn aanstuurt.

We zetten in op verbetering van het spoorgoederenvervoer. Dat moet veilig gebeuren via routes waarbij zo veel mogelijk woonkernen worden vermeden en met de nieuwste innovatie om geluidsoverlast te beperken. Goederen per spoor hoeven niet over de weg. Dat scheelt weer ruimte voor het doorstromen van het verkeer en de auto's, waar collega Dijkstra zo gek op is. Een mooi voorbeeld zijn de smeerpotten, ook wel "spoorstaaf-conditionerings-systemen" genoemd, die een biologisch afbreekbare substantie op de rails aanbrengen. De staatssecretaris kent dit ook van haar bezoek aan Deventer, waar dat kennelijk inmiddels ook toegepast wordt, zo heb ik begrepen.

Dan het kopje milieu. De circulaire doelen op blikjes worden gehaald. Dan heb ik het over de circulaire doelen. Voor circulair geproduceerde plastic flesjes is dat gesteld op 90%. Toch komen er nog te veel flesjes en blikjes terecht in de natuur. Het doel om plastic flesjes uit het zwerfafval te krijgen is gesteld op 70% tot 90% uit het zwerfafval. Gisteren is daar tijdens het AO Circulaire economie uitgebreid over gesproken. Uit de voorlopige rapportages krijg ik de indruk dat dit nog een hele kluit gaat worden. De gemaakte afspraak is dat er statiegeld op kleine flesjes zal worden ingevoerd indien de branche dit niet haalt. Ik wil hier een aantal vragen over stellen aan de staatssecretaris.

Allereerst wil ik weten of het juist is dat de branche heeft aangegeven de gestelde doelen niet te halen en dat die daarom een vervroegd besluit verlangt om tijdig maatregelen te kunnen treffen om statiegeld te kunnen laten functioneren. Ik heb het hier over het naar voren halen van het voorgenomen besluit dat in het najaar van 2021 genomen zou worden. Is het niet vreemd dat de VNG de met het bedrijfsleven gesloten raamovereenkomst waarbij het zwerfafval aangepakt gaat worden door middel van acties die door het bedrijfsleven bekostigd worden, heeft meegetekend, terwijl veel leden van diezelfde VNG nu een statiegeldalliantie ondersteunen?

En wat te denken van de blikjesdiscussie? Kunnen we het bedrijfsleven zomaar opzadelen met een opgave van meer dan 50 miljoen euro qua investering, terwijl het probleem toch hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door hufterige personen? Hebben gemeentes eigenlijk wel actief beleid gevoerd op het plaatsen van vuilnisbakken en vooral ook op het handhaven in het geval van deze hufterigheid? Gaat de brede aanpak op zwerfafval onder de noemer Nederland schoon niet in gevaar komen, omdat de afgesloten raamovereenkomst nu eenzijdig anders ingevuld gaat worden? Ik hoor het graag van de staatssecretaris.

Dan de eisen aan kachels. Begin dit jaar meldde de staatssecretaris ons dat zij de Ecodesignregeling, die voor 2022 gepland stond, naar voren wil halen, en wel naar 2020. Ik heb toen gevraagd hoe het zou gaan met de handelsvoorraden bij ondernemingen, want geluiden uit de branche leren mij dat het nog een behoorlijke klus is om de aanwezige voorraden in de markt weg te zetten. Bovendien bestaat er in Europa geen volledige en gecommuniceerde lijst van alle houttoestellen die inmiddels wel aan de nieuwe richtlijn voldoen. Kan die duidelijkheid gegeven worden? Zo nee,

kan er dan een verruiming plaatsvinden van de gestelde termijn?

Tot slot de innovaties op het gebied van stalsystemen. Collega Helma Lodders en ik hebben hier vaker schriftelijke vragen over gesteld. Ook hier moet ruimte zijn voor pilots. Mogelijke oplossingen die luchtvervuiling tegen kunnen gaan, blijven te lang op de plank liggen. Om die redenen zullen wij voor het kerstreces met een initiatiefnota komen met voorstellen om dit alles te versnellen. Het leek me goed de staatssecretaris alvast hiervan op de hoogte te stellen. Onze fractie benoemt niet alleen de problemen, maar denkt ook mee over oplossingen om problemen op te lossen.

Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

Ik wil terugkomen op het kopje openbaar vervoer. Ik heb hierover een vraag gesteld aan de heer Dijkstra. Die vraag wil ik nog ondersteunen met wat uitspraken van de heer Dijkstra zelf. Hij zegt dat mensen een alternatief voor de auto moeten hebben. In het regeerakkoord staat dat openbaar vervoer een goed alternatief moet zijn in heel Nederland. Ik wil die vraag ook stellen aan de heer Ziengs, maar dan over het streekvervoer. Het streekvervoer is namelijk ook een belangrijk onderwerp in het openbaar vervoer. Wat heeft dit kabinet gedaan om het streekvervoer, waarvan heel veel mensen in Nederland afhankelijk zijn, te verbeteren?

De heer Ziengs (VVD):

Laat ik beginnen met de initiatieven die worden ondersteund vanuit de provincies, waar er tal van andere vormen van vervoer aangeboden worden. De bussen die voorheen met lucht rondreden van halte naar halte, zijn ingewisseld voor andere vormen van vervoer, waarmee men door middel van een app of door bellen et cetera zelfs dichterbij huis opgehaald kan worden. Ik vind het een prachtig voorbeeld van hoe je op een andere manier invulling geeft aan het starre denken dat je altijd maar gewoon met haltes en met grote bussen moet werken. Deze regering heeft ook voorstellen in de maak, zoals ook in het regeerakkoord staat, voor de regioliijnen. Ik heb u net verteld hoe fantastisch dat heeft plaatsgevonden in Noord-Nederland. We hadden daar anders geen trein meer gehad, maar gelukkig: ze zijn er weer, en nog hartstikke luxe en goed ook. En ja, toevallig weet ik dat uw favoriet de Nederlandse Spoorwegen zijn. Ik heb er ook heel veel mee. Ik reis er veel mee, maar ook is het fantastisch hoe fijn je in de trein zit bij de regionale vervoerders.

De heer Laçin (SP):

De heer Ziengs begon inderdaad met een ode aan het spoor: het is allemaal zo goed. Hij komt zelf ook met de trein vanuit, uit mijn hoofd gezegd, Assen naar Den Haag. Dat komt omdat de NS al jaren heel goed werk doet. De regionale lijnen waar de heer Ziengs het over heeft, zijn lijnen die zo goed werken omdat ze het hoofdrailnetwerk niet raken. Die staan er los van. De heer Ziengs wil juist de kwaliteit van het goede hoofdrailnetwerk verminderen door te gaan versnipperen en meer concurrentie op het hoofdrailnetwerk toe te staan. Maar de vraag gaat over het streekvervoer. Natuurlijk zijn MaaS, kleinere bussen en wat meer flexibili-

teit belangrijk voor een aantal mensen. Maar denk ook aan mensen zoals in Zwolle. De SP voert actie met het verzorgingshuis Het Hoge Huis, want die ouderen missen gewoon een bus, waardoor ze twee uur langer onderweg zijn om in het centrum van Zwolle te komen. Wat zegt de heer Ziengs tegen die mensen, wetende dat dit kabinet volgend jaar 35 miljoen euro minder uitgeeft aan de brede doeluitkering, die bedoeld is voor het streekvervoer? Wat zegt de heer Ziengs tegen die mensen?

De heer Ziengs (VVD):

Ik zou in ieder geval de bestuurders daar in die streek wijzen op de hele goede experimenten die plaatsvinden op het gebied van de vormen van vervoer die ik net benoemde. Want ook daar is kennelijk nog steeds de gedachte dat je met traditionele manieren moet gaan rijden om het openbaar vervoer te vervullen, terwijl er zo veel andere methodes zijn waarmee je veel beter en veel efficiënter — ook voor de klant zelf — het vervoer dichterbij huis kunt brengen. Dat zijn de zaken waar ik altijd aandacht voor vraag en niet gewoon de starre methodes die we met elkaar dachten 40, 50 jaar te moeten hanteren om mensen van A naar B te brengen.

De heer Amhaouch (CDA):

De heer Ziengs vindt het CDA aan zijn zijde dat er tempo gemaakt moet worden wat betreft de decentralisatie van de lijnen, die we ook in het regeerakkoord opgenomen hebben. Maar de heer Ziengs gaf ook duidelijk aan wat de situatie is op het spoor, nu al en met de vooruitblik, de prognoses naar de toekomst toe, van de NMCA en de NS. Hij gaf het zelf al aan: overvolle treinen en perrons die vol staan. Er wordt zelfs flink geld geïnvesteerd om de perrons langer te maken, maar wat vindt de heer Ziengs ervan dat de NS meer dan 800 miljoen wil gaan investeren in enkeldektreinen? Die treinen zullen de komende 20 tot 30 jaar in bedrijf zijn. Dit zijn de nieuwe intercity's. Daarnaast komen er nog 200 sprinters. Wat vindt de heer Ziengs ervan dat dit gaat gebeuren in relatie met het toekomstplaatje dat de trein alleen maar voller wordt en het spoor drukker?

De heer Ziengs (VVD):

Laat ik het volgende vooropstellen. Als een instantie vervoer verzorgt, kan die zelf de beste afweging maken om materieel aan te schaffen om de vervoersvraag te kunnen invullen. Ik ben dus erg voorzichtig met uitspraken over hoe een organisatie moet gaan investeren. Als een organisatie investeert, denk ik dat het goed is als zij op voorhand weet dat er inderdaad een grotere behoefte gaat ontstaan. Bij dit soort investeringen moeten ook wij als politici iedere keer ons verstand er goed bij houden: waarom wordt zo'n investering gedaan? Wordt die echt gedaan in verband met die toekomstige ontwikkelingen of misschien ook om alvast een bepaalde positie veilig te stellen die misschien voor ogen is gesteld? Volgens mij is dat in grote lijnen het antwoord op uw vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor van de heer Ziengs een hoop herhaling van zetten, ook van gisteren, maar ik mis twee hele mooie dingen waarmee we volgens mij heel veel geld vrij kunnen maken. Ik hoor dus graag van de VVD hoe het nou zit met die totaal

absurde 11,4 miljard voor die biomassa. En hoe zit het nou met dat miljard voor die omvorming van ProRail naar een zbo? Dat is bij elkaar 12,5 miljard. Dat lijkt me een mooi potje voor de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dit is zo'n prachtige vrije verhandeling: hoe halen we ergens geld vandaan? Meneer Van Aalst weet naar aanleiding van het debat van gisteren dat in het regeerakkoord met de partners afspraken zijn gemaakt over biomassa. Die discussie vindt eigenlijk plaats in een ander debat. Ik wil die discussie hier dus niet gaan voeren. Wat de discussie over ProRail betreft, ook daarover hebben we de degens regelmatig met elkaar ... Hoe noem je dat? We hebben de degens met elkaar ...

De **voorzitter**:

Gekruist.

De heer **Ziengs** (VVD):

Gekruist. Ik dacht al: kruis je die dingen nou of heet dat anders? We hebben de degens toen gekruist. Meneer Van Aalst weet dat we ook daarover afspraken met elkaar hebben gemaakt, ook over hoe we daar in het vervolg mee omgaan. Ik heb daar net een vraag over gesteld aan de staatssecretaris. Die drie belangrijke elementen, die voor ons natuurlijk meetellen in de hele besluitvorming, moeten op hetzelfde moment ter tafel komen. Daar was mijn vraag op gericht.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is natuurlijk een mooie afleidingsmanoeuvre van de VVD. Dit kabinet heeft wel vaker afspraken gemaakt. Ik kan bijvoorbeeld het woord "dividendbelasting" noemen. De afschaffing daarvan was ook ineens van tafel. Ik stel dus voor dat de VVD tussen de eerste en de tweede termijn even met haar coalitiepartners aan tafel gaat zitten. Dan halen we morgen die 12,5 miljard met elkaar op.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat zou fantastisch snel verdiend zijn, hè?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Toch nog even over de biomassa. Biomassa is niet klimaat-neutraal en is niet duurzaam. Er zijn inderdaad afspraken over gemaakt in het regeerakkoord, maar dat was op basis van de kennis van toen. Heel recentelijk heeft een koepel van Europese wetenschappers een brandbrief naar de Europese Unie gestuurd. Daarin zeggen ze dat biomassa, het kappen en stoken van bomen, op geen enkele manier duurzaam is. Sterker nog, biomassa is nog CO₂-onvriendelijker dan het stoken van kolen. Die informatie was er tweeënhalve jaar geleden nog niet. Is de heer Ziengs het op basis van die informatie met me eens dat het regeerakkoord op dat punt misschien zou moeten worden opengebroken en dat we die 11 miljard subsidie op een betere manier kunnen gebruiken?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik begrijp dat de heer Wassenberg nu aankoerst op het openbreken van het regeerakkoord, waarbij ook dat soort zaken ter tafel kunnen komen. Ik denk dat dat chefsache is, zoals dat heet. Ik ga daar geen uitspraken over doen. We hebben voor deze periode afspraken gemaakt. "Afspraak is afspraak" telt voor ons altijd heel zwaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

□

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en dus wij als commissie staan voor zeer grote uitdagingen. De klimaatdoelen in het Urgendavonnis worden niet gehaald. De luchtkwaliteit blijft helaas onder de maat. De NO_x-uitstoot van het verkeer draagt aanzienlijk bij aan de stikstofcrisis. De problemen die we dachten in het verleden te hebben getackeld, zoals bodem- en watervervuiling, lijken door de duizenden nieuwe chemische stoffen weer urgenter dan ooit. De rode lijn in dat alles is dat we een actieve overheid nodig hebben, een overheid die zorgt voor goede milieuwetgeving en die ook controleert en handhaaft. De tijd van een terugtrekkende overheid die klimaat, milieu en gezondheid overliet aan vrijwillige afspraken met het bedrijfsleven, is wat ons betreft echt voorbij. Daarvoor is de urgentie van de crisis te groot. Dus, minister en staatssecretaris: jullie, wij zijn aan zet.

Het begrotingsonderzoek leidt dan ook tot pijnlijke conclusies. Het lukt de minister en de staatssecretaris niet om al het geld ook daadwerkelijk te besteden. Tegelijkertijd blijft het achterstallig onderhoud van vaarwegen, wegen en spoor een groot probleem. We zijn nu halverwege de kabinetsperiode en wat gaan deze bewindspersonen nu concreet bereiken tijdens deze kabinetsperiode? Ik zie stappen van de staatssecretaris die ook zwaar bevochten zijn in de coalitie, zoals het statiegeld op plastic flesjes of de extra aandacht voor trein en fiets. Maar wat bereikt deze minister? Zij houdt krampachtig vast aan een regeerakkoord dat juist op haar beleidsterrein is achterhaald door een uitspraak van de Raad van State en een snel veranderende maatschappelijke discussie. Wanneer durft deze minister de knop ook echt om te zetten? Weg van die 130, weg van de groei van de luchtvaart en het asfaltmantra. Durf te kiezen voor duurzame mobiliteit.

Ik wil me vandaag op drie thema's richten: duurzame mobiliteit, vieze stoffen — ze kwamen al even voorbij — en handhaving. Ik begin met de verduurzaming van de mobiliteit; dat is echt een grote uitdaging. Zowel de CO₂-uitstoot, de luchtvervuiling en stikstof moeten met urgentie worden aangepakt. Het goede nieuws is dat maatregelen die goed zijn voor het klimaat, ook goed zijn voor onze gezondheid en voor de natuur. Wat GroenLinks betreft gaan we de maximumsnelheid dan ook verlagen in heel Nederland. Dat levert 1,5 megaton CO₂ op voor het klimaat en dat is hoog nodig voor de Urgenda-uitspraak. Ook werkt een generieke snelheidsverlaging tegen de deken van stikstof die op dit moment over ons land ligt. Het is ook nog eens in lijn met de uitspraak van de Gezondheidsraad en gaat gezondheids-

schade door de luchtvervuiling tegen. Tenslotte is een lagere maximumsnelheid goed voor het verhogen van de verkeersveiligheid en het tegengaan van geluidsoverlast. De SWOV liet maandag weten dat het aantal ongelukken op de snelweg is verdubbeld. Wil de minister al deze baten van een generieke verlaging van de snelheid in kaart brengen en zo snel mogelijk met de Kamer delen opdat wij daar verder over kunnen praten?

Het terugdraaien van de 130 is wat ons betreft een eerste stap. Ik zal een amendement indienen om het geld dat nu nog is gereserveerd voor de verdere uitrol van 130 kilometerwegen, in te zetten voor maatregelen om bijvoorbeeld de geluidhinder te bestrijden. Ik wil de minister vragen om gemeenten die verzoeken doen voor het verder verlagen van de maximumsnelheid, zoals op de N3 bij Dordrecht naar 80 kilometer, snel toe te staan. Tenslotte is wat ons betreft rond scholen 30 km/u echt de norm zodat kinderen zo veel mogelijk lopend en fietsend veilig naar school kunnen.

Dan een slepende kwestie: de sjoemeldiesel; stikstofuitstoot die wij veel eerder hadden moeten aanpakken. Er komt steeds weer een nieuw sjoemeldieselschandaal bij. De heer Dijkstra staat op bij het woord "sjoemeldiesel".

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik kom even terug op die 130. U had het over generiek voor heel Nederland. Wat moet het dan worden in heel Nederland? Is dat dan 80, of 60, of 50, of 40, of 10, of stilstaan?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Als je kijkt naar de berekening van de kosten en baten ... Daarom willen wij heel graag dat de baten in kaart worden gebracht. Dat is wat ons betreft de eerste stap. Wij zouden wij graag zien dat de baten van een snelheidsverlaging naar 100 in kaart worden gebracht. Daarbij is het mogelijk om voor ringwegen zoals de N3 bij Dordrecht, te kijken naar 80.

De **voorzitter**:
Dat was het antwoord dat werd verwacht, denk ik. Gaat uw door met uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Oké. Ik hoop op volledige steun van de VVD voor dit voorstel.

Dan de sjoemeldiesel. Nogmaals, stikstofuitstoot die wij veel eerder hadden moeten aanpakken en die ook makkelijk aangepakt kan worden. Er komt eigenlijk steeds weer een nieuw sjoemeldieselschandaal bij. In andere landen worden deze auto's wel aangepakt. Een verplichte software-update kan 25% uitstoot schelen. Samen met D66 doe ik het voorstel om die update verplicht te maken binnen de apk. Deze oproep hebben wij al eerder gedaan en de staatssecretaris ging de mogelijkheden onderzoeken. Wat ons betreft is het nu echt tijd voor actie: een verplichte keuring voor alle auto's waarbij sjoemelsoftware is geconstateerd. Want laten we de dingen die we in het stikstofdossier snel en makkelijk kunnen doen, ook echt zo snel mogelijk doen.

De echte uitdaging is natuurlijk dat we veel te veel in de auto zitten. Steeds meer auto's, steeds meer kilometers. Onze steden slibben dicht. Vandaar dat wij samen met de ChristenUnie ertoe oproepen om de auto landelijk één dag per jaar te laten staan. Een dag om het alternatief voor de auto te vieren: wandelen, fietsen en het ov. Een bewustwording die hopelijk in de rest van het jaar haar weerklink krijgt. Ik hoop heel erg dat de staatssecretaris positief is over dit voorstel vóór schone lucht, leefbare steden en het klimaat. Laten we die autoloze zondag landelijk omarmen. Hopelijk doen dan zo veel mogelijk gemeenten mee. Wereldwijd doen al 1.600 steden mee.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik dacht laat ik GroenLinks eens een enorm compliment maken, want ik vind dit echt een heel mooi initiatief. Mijn vraag is eigenlijk: als dit nu heel goed bevalt, kan het dan ook op de andere 51 zondagen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Als de SGP daar een voorstel voor wil indienen ... Ik ben heel benieuwd. Het is heel duidelijk dat dit een voorstel is dat heel veel debat losmaakt. Ik denk dat het heel goed is om te beginnen met gewoon alle gemeentes te ondersteunen en te faciliteren om dit die ene dag echt te vieren. Laten daarna weer verder zien. Dat wij voor meer autoluwe steden zijn is vanzelfsprekend.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat was natuurlijk niet helemaal mijn vraag, maar ik begrijp dat er ruimte is om naar meer over te gaan. Wat mij betreft smaakt dat naar meer.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Als wij echt mensen de auto uit willen krijgen en het ov in, dan moeten we wel zorgen voor goed ov voor iedereen. Ik heb eerder aandacht gevraagd voor vervoersarmoede: het feit dat mensen niet goed deel kunnen nemen aan de maatschappij doordat er geen betaalbaar ov is. Ik hoop dat deze staatssecretaris bereid is om de verschraving van dat ov echt in kaart te gaan brengen. Daarbij denk ik zowel aan het fysieke aanbod als aan de effecten van bijvoorbeeld de prijsstijging van het busvervoer, die we eerder geconstateerd hebben. De SP zal hiervoor een voorstel doen waar wij ons van harte bij aansluiten.

Voor goed ov zijn investeringen nodig. ProRail en NS luiden de alarmbel over het gegeven dat het spoor overvol is. De grote steden smeken om investering in lightrail. Het goede nieuws is dat er veel geld op de plank ligt. Miljarden zijn vastgelegd in projecten, asphaltprojecten, en die blijven liggen. De PAS-uitspraak biedt in die zin denk ik ook een kans. Neem bijvoorbeeld de verbreding van de A27. Dat tracébesluit moet opnieuw. Ik hoop dat er dan niet zozeer naar een juridische list wordt gekeken, maar echt naar alternatieven voor dit zeer prijzige project.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik zat nog even na te denken over het punt van vervoersarmoede. Volgens mij betreft dit een terecht probleem. We moeten erop letten dat iedereen wel op pad kan. Is GroenLinks het met mij eens dat we eigenlijk nog niet goed in kaart hebben gebracht welke gebieden in Nederland dat precies betreft en dat wij hier misschien maatregelen nemen waarbij dit een soort neveneffect kan zijn? En dan doel ik op de milieuzones. Daardoor hebben mensen die een wat oudere auto hebben die ze weg moeten gaan doen, eigenlijk geen goed alternatief.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als wij het probleem van vervoersarmoede schetsen, dan schetsen we eigenlijk met name het probleem inzake het ov als publieke dienst. Het openbaar vervoer is wat ons betreft een publieke dienst waarbij de overheid ervoor zorgt dat mensen betaalbaar en betrouwbaar van A naar B kunnen. Daar moet de overheid volgens mij voor staan. Je ziet dat door de verschraling — die vindt plaats om verschillende redenen en op verschillende manieren — toch vervoersarmoede optreedt en dat mensen eigenlijk niet het ov hebben waar ze wel gebruik van zouden kunnen maken.

Ik was gebleven bij de A27 en het feit dat dit een kans biedt om echt te kijken naar dat tracébesluit. Door de verlaging van de maximumsnelheid worden tevens extra rijstroken binnen de bak mogelijk en zou er maar liefst 700 miljoen overblijven voor investeringen in ov en bijvoorbeeld snelfietspaden. Dat is een ongelofelijke kans voor duurzaam vervoer. Mijn vraag aan de minister en de staatssecretaris — ik realiseer me dat we nog een MIRT-debat hebben en dat ook het PAS-debat nog gevoerd gaat worden — is of zij bereid zijn om alle projecten binnen het MIRT die nog niet zijn aanbesteed en waar vanuit de PAS toch nogmaals goed naar gekeken moet worden, ook te toetsen aan natuur- en klimaatimpact, zodat we echt goed de alternatieven in beeld hebben voor duurzame mobiliteit en we ook echt goed die afweging kunnen maken. Ik hoop dat de bewindspersonen dat willen toezeggen. Is de minister het met GroenLinks eens dat er een onderscheid gemaakt moet worden in het PAS-dossier op mobiliteit tussen projecten waarbij tijdelijk stikstof vrijkomt en projecten die zorgen voor structurele stikstofemissies? Wil de minister bij het in kaart brengen van de impact van de PAS-uitspraak op de MIRT-projecten, wat toch al is toegezegd, ook dit onderscheid meenemen, dus het onderscheid tussen de tijdelijke aanlegemissies en de structurele emissies, met daarbij een stikstofbegroting die de omvang van het probleem duidelijk maakt?

Een sector die toch altijd een uitzonderingspositie lijkt te hebben, is de luchtvaart. Geen accijns op kerosine, geen btw op tickets, geen harde klimaatdoelen. En ook nu in het stikstofdrama lijkt de luchtvaart weer de dans te ontspringen, want alleen de uitstoot tot 900 meter wordt meegenomen. Bijna alle Nederlandse vliegvelden blijken al jaren zonder vergunning uit te stoten. Dat is toch onvoorstelbaar? Wanneer was het kabinet op de hoogte van het feit dat onze vliegvelden zonder vergunning opereren? LNV bekijkt nu het handhavingsverzoek maar de minister van IenW moet er toch zicht op hebben gehad of luchthavens alle benodigde vergunningen hebben? Waarom is dit na 2004 rond belangrijke besluiten niet met de Kamer besproken? Hoe heeft de bouw van een nieuwe pier om prijsvechters te

faciliteren plaats kunnen vinden? Was dat dan eigenlijk wel legaal?

Toen de minister in het kader van de PAS de gewraakte uitspraak deed over een list, moesten we haar niet zo letterlijk nemen, antwoordde ze op onze Kamervragen hierover. Ze zoekt naar een oplossing, maar mijn vraag is dan: voor welk probleem is dat een oplossing? Voor het beschermen van onze kwetsbare natuur of voor de belemmeringen die er door de uitspraak van de Raad van State liggen voor de groei van de luchtvaart? Graag een reactie.

De minister blijft ondertussen stug doordouwen met haar plannen voor Lelystad Airport. De gemeenten in Overijssel en Gelderland werden geschokt doordat midden in een complex besluitvormingsproces opeens de laagvliegroutes werden vastgesteld. De minister heeft een groep luchtverkeersleiders aan het werk gezet om de routes te implementeren terwijl het hele vliegveld nog niet open is. Er worden nota bene Noorse luchtverkeersleiders ingevlogen terwijl op Lelystad Airport de luchtverkeersleiding duimen zit te draaien, zodat de minister de schijn kan ophouden dat het vliegveld daadwerkelijk snel opengaat. Wat kost dit en op welke begroting duwt dit? Wanneer trekt de minister de conclusie dat Lelystad Airport een fossiel plan is, achterhaald door de bittere noodzaak om ons klimaat, de natuur en de rust te beschermen? Of wil de minister van de ene list in de andere toevalligheid rollen? Kan de minister in ieder geval hier en nu, dus eigenlijk morgen, toezeggen dat er geen besluiten over Lelystad Airport worden genomen totdat de commissie-Remkes ook over de luchtvaart advies heeft uitgebracht?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, dat laatste lijkt mij erg onverstandig. Maar GroenLinks is zo tegen vliegen en alles, maar ze zitten wel in de gemeenteraad van Amsterdam. Volgens mij zijn jullie de grootste daar. Ik zie jullie partijleider echt de hele wereld rondvliegen, Amerika en laatst nog China. Hij vloog laatst ook nog naar Barcelona. U neemt dan nog netjes de trein naar Venetië, maar hij gaat vliegen. Hoe moet ik dat nou duiden? Er zit best wel wat hypocrisie in het standpunt van GroenLinks. Eigenlijk wil ik nooit meer een GroenLinkser, een Kamerlid van GroenLinks althans, in een vliegtuig zien als u zo tegen vliegen bent. Waarom doet u dat dan toch?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het stelt toch altijd teleur om, wanneer je al tweeënhalve jaar een collega hebt tegen we je herhaaldelijk hebt uitgesproken dat we niet tegen de luchtvaart zijn — we zijn niet tegen vliegen — dan toch de heer Dijkstra dit te horen zeggen. Het verbaast me gewoon. Ik ga het nog een keer uitleggen aan de heer Dijkstra voordat hij opspringt. Nogmaals, wij zijn tegen de groei van de luchtvaart. Wij denken dat de luchtvaart de grens heeft bereikt, de grens van klimaat, omwonenden, natuur en veiligheid; dat laatste deelt de OVV overigens ook met ons. We denken dat we echt moeten naar een ander systeem van naar de luchtvaart kijken, waarbij ook het spoor een veel en veel belangrijker rol gaat spelen. Ik ben heel blij dat het voorstel van de heer Amhaouch en mijzelf net is aangenomen door de Kamer. Dat is dus een andere blik op luchtvaart. Ik denk dat de heer Dijkstra het debat tekortdoet door het plat te slaan en het te stellen alsof je voor of tegen vliegen bent. Dat is echt

absoluut niet aan de orde. Dat is een simplificering die het debat jammer genoeg een beetje tekortdoet.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Oké, even de vraag of je voor of tegen vliegen bent daargelaten. Maar hoe kan het dan zo zijn dat je als Kamerlid ... U heeft toch een bepaald streven, een bepaalde visie over hoe die luchtvaart zich moet ontwikkelen, of juist niet, want u vindt juist dat het moet krimpen. Hoe kan het dan zijn dat je als GroenLinks-Kamerlid gewoon niet het goede voorbeeld geeft, als je dat intrinsiek zo beleeft? Dat snap ik niet.

Twee. Waarom zegt u tegen ongeveer half Nederland dat ze niet mogen vliegen? Want u wil het zo duur en zo onaantrekkelijk maken dat iemand zo meteen heel rijk moet zijn — en alleen maar GroenLinks stemt — om te kunnen vliegen. Denk eens aan die mensen die hard sparen en hard werken, die gewoon op vakantie willen gaan: twee weekjes naar Turkije of twee weekjes naar Zuid-Spanje. En dan zegt u: dat mag allemaal niet meer, want wij van GroenLinks mogen wel de hele wereld over voordat we hem gaan redderen, maar die mensen die er hard voor gewerkt hebben, moeten dat niet meer doen, want wij weten wat goed voor ze is. Hoe hypocriet is dat?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Dijkstra vermengt allerlei zaken met elkaar. Dat is ... Tja, dat is van alles. Ik kan er allerlei woorden op plakken. Laat ik het gewoon even bij de feiten houden. Wij zijn heel erg helder: neem de trein waar mogelijk en waar kan. Daarom pleiten wij echt voor het verstevigen van het treinverkeer op de korte afstanden binnen Europa. Nogmaals, wij denken dat groei van de luchtvaart absoluut niet nodig is of aan de orde is. Als er nog steeds 60 vluchten per dag naar Londen plaatsvinden, dan is er echt ruimte genoeg binnen Schiphol om met de huidige capaciteit voort te kunnen. Groei is dus absoluut niet aan de orde. Het is een feit dat op dit moment — naar mijn weten — 8% van de mensen 40% van de vluchten vliegt. Dus het beeld dat de heer Dijkstra schetst, is ook niet conform de realiteit.

Maar goed, de heer Dijkstra was ook meteen glashelder over de inzet van de VVD. Ik hoop echt dat de minister hier anders in staat, want de heer Dijkstra zei net en passant dat er wat hem betreft gewoon een besluit wordt genomen over Lelystad Airport, terwijl we nog op het advies van de commissie-Remkes wachten. De commissie-Remkes is door dit kabinet gevraagd om advies, ook over de luchtvaart. Die komt nog met advies. Eigenlijk zegt de heer Dijkstra van de VVD: nee hoor, ondertussen laten we die stikstofuitstoot van de luchtvaart gewoon ongemoeid; dat mag lekker groeien. Dat vind ik nou echt hypocriet.

Maar goed, zoals al eerder gezegd, ben ik blij dat de Kamer gisteren voor mijn motie stemde om Railport Schiphol als hub voor internationaal treinverkeer serieus mee te nemen in de Luchtvaartnota. Wat ons betreft liggen er echt kansen voor Schiphol onder de grond als treinhub. Graag hoor ik van de minister en de staatssecretaris welke stappen gezet gaan worden om de trein als substitutie voor het vliegtuig vleugels te geven. En kan de staatssecretaris in beeld brengen welke investeringen er eigenlijk bij horen op de lange termijn, als je echt het internationaal treinverkeer wil faciliteren, bijvoorbeeld op station Amsterdam Zuid? Want

als ik in de krant van vanochtend lees — weliswaar in een gelekt stuk — dat de minister wél wil dat vluchten tot 800 kilometer zo veel mogelijk over het spoor gaan, maar dat daar géén extra investeringen voor nodig geacht worden, dan snap ik dat niet en dan klinkt dat in mijn oren niet als een reëel plan. Ik hoop dat de minister zich ook realiseert dat de vrijgekomen ruimte niet een-op-een gebruikt kan worden voor intercontinentale vluchten. De CO₂-uitstoot van de luchtvaart moet naar beneden. Daarom hebben we ook een CO₂-plafond nodig waarop we kunnen sturen, zoals ik al eerder aan de minister heb gevraagd.

Het goede nieuws rond "meer treinen, minder vliegen" was de aankondiging dat de nachttrein volgend jaar weer gaat rijden vanuit Nederland. Mijn complimenten voor de staatssecretaris, die zich hier heel duidelijk hard voor heeft gemaakt. Graag hoor ik welke bestemmingen nog meer kansrijk zijn, zodat er ook naar het zuiden weer een nachttrein kan gaan rijden.

Dan PFAS. Daar is net al het nodige over gewisseld. Het is een groep van duizenden — ik geloof meer dan 7.000 — toxische, niet-afbreekbare stoffen die overal in de bodem aangetroffen wordt. Ik ben erg blij dat de staatssecretaris hierop een stevig beleid voert. Wel ben ik het met de bouwsector eens dat het natuurlijk zeer zorgelijk is dat we nog geen gedegen bronaanpak hebben. De staatssecretaris gaat alle blootstellingsbronnen onderzoeken, maar we weten natuurlijk wel al het nodige. We hebben een landelijk actieplan nodig om verdere PFAS-vervuiling tegen te gaan. Kan de staatssecretaris dit toezeggen? En wil ze ook advies inwinnen bij andere landen? Hoe wordt er in de Verenigde Staten, in Denemarken en in Frankrijk met die PFAS-vervuiling omgegaan? Kunnen we daarvan leren? Kunnen we dit breder trekken, zodat we echt een stevige bronaanpak krijgen?

Een oude vervuilende stof waarvan ik nu toch had gehoopt het einde mee te maken, is asbest. De asbestdaken zijn op en verkruiemelen waardoor ze elk jaar gevaarlijker worden. Maar het opruimen is afgesteld, waardoor risico's en kosten oplopen. Deze week lag er een voorstel voor een fonds om de boel vlot te trekken. Dat is nog niet verdisconteerd in de begroting. Kan de staatssecretaris dit wellicht verder toelichten?

Ten slotte, voorzitter, een onderwerp dat helaas, echt helaas, elk jaar terugkomt. Dat is de gebrekkige handhaving. Zoals vaker opgemerkt, is ons milieubeleid zo goed als het gehandhaafd wordt. En dat is helaas niet goed genoeg. Op alle vlakken komen er taken voor de ILT bij, van het vierde spoorpakket tot de wirwar aan chemische stoffen, van de import van vervuilde grond de inspectie van de zeeschepen. Gisteren in het debat zei de staatssecretaris nog: ik wil ook de ILT inzetten om echt naar die verpakkingen te gaan kijken. Dat juich ik toe, maar dan hebben we wel een ILT nodig die dat aankan. Want hoe complexer onze economie wordt, hoe meer toezicht en handhaving we nodig hebben, zeker in de overgang naar een circulaire economie waarbij afvalstromen secundaire grondstoffen worden. Dat kan alleen maar goedgaan als er voldoende toezicht op zit

Bij de Voorjaarsnota heeft het kabinet geld toegevoegd aan de ILT. Mijn vraag is of dat genoeg is. Die vraag blijft hangen. We hebben samen met andere fracties herhaaldelijk zorgen uitgesproken. De minister is in gesprek gegaan met

de ILT. De ILT zelf zegt de taak op orde te hebben. Alleen, wie houdt er toezicht op de toezichthouder, is dan de vraag. Wij hebben als Kamer een beleidsdoorlichting gekregen, maar het was heel moeilijk om aan de hand daarvan conclusies te trekken over de effectiviteit van de ILT. Dat vind ik zorgelijk. Wij zouden heel graag zien dat een onafhankelijke partij, een derde partij — dat zou de Rekenkamer kunnen zijn maar dat kan ook een andere partij zijn — echt een doorlichting, een goed onderzoek, doet naar de taken en de middelen van de ILT. Is de minister hiertoe bereid?

De noodzaak van een sterke en goed geëquipeerde ILT komt ook naar voren in de hele situatie rond de Stint. Wij gaan hier snel een apart debat over voeren, maar ik wil er toch iets over zeggen. De conclusies van de OVV zijn hard en zorgelijk. Er is heel veel misgegaan bij de regelgeving, de toetsing en de handhaving. Het ministerie heeft uiteindelijk toch gefaald in het borgen van de verkeersveiligheid, en dat is één van zijn primaire taken. Maar goed, dat debat voeren we hopelijk snel na het herfstreces.

Voorzitter. Tot slot. Er liggen grote uitdagingen — die heb ik geschetst — maar er liggen ook echt hele grote kansen voor deze minister en deze staatssecretaris om die veranderende maatschappelijke context, met Urgenda en de PAS-uitspraak bijvoorbeeld, te gebruiken en te vertalen in een echt duurzaam beleid. Ik hoop echt dat we dat het komende jaar gaan terugzien. Waar ik me zorgen over maak, is dat deze bewindspersonen die veranderende realiteit toch negeren, dat ze die niet genoeg aandacht geven en alleen maar krampachtig vasthouden aan het regeerakkoord, terwijl er ondertussen een hele hoop gaande is, zoals we ook vandaag in Den Haag kunnen zien.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw De Pater van het CDA.

□

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Voorzitter, dank. Ik zal vandaag namens het CDA de volgende punten onder de aandacht brengen: verkeersveiligheid, het CBR, de binnenvaart, PFAS en asbest. Daarna zal mijn collega Mustafa Amhaouch over spoor en luchtvaart verdergaan. Stel je eens voor, je bent in de Efteling en je staat met je gezin in de rij voor de Droomvlucht netjes te wachten, net als al die mensen voor je en al die mensen achter je. Je staat al een tijdje, maar gelukkig ben je bijna aan de beurt. Opeens stuift er iemand aan de rechterkant voorbij, haalt die rij in en springt in een karretje van de Droomvlucht. Dat is een beetje stout, dat is asociaal, dat is irritant, maar is het erg? Mwah.

Stel je nou eens voor dat je op de snelweg in de file staat. Voor en achter je staan mensen netjes te wachten totdat ze weer doorschuiven. Op de rechterbaan naast je zie je een rood kruis op een matrixbord. En opeens stuift er iemand aan de rechterkant voorbij en haalt die rij in. Maar aan het einde is geen leuk achtbaanritje of geen leuke Droomvlucht. Aan het einde kan een wegwerker staan die 's avonds weer naar zijn gezin wil. Aan het einde kan een auto met pech staan waar de moeder nog bezig is haar kinderen uit de

autostoeltjes te halen en die netjes achter de vangrail te zetten zodat ze veilig staan. Het negeren van een rood kruis is een beetje asociaal. En is het erg? Ja, dit is erg, dit is heel erg. Want je bent vaak wel alleen in die auto, maar je bent niet alleen op de weg. Dat laatste lijken wij steeds vaker te vergeten. Het verkeer is een samenspel. Je moet rekening met elkaar houden en als mensen een paar keer een beetje stout zijn zonder dat daar consequenties aan zitten, dan gaat dat een gewoonte worden. En als meer mensen in de samenleving een gewoonte hebben, dan wordt dat een norm. Het negeren van een rood kruis mag nooit de norm zijn. Die gewoonte moeten we dus doorbreken.

Volgens het CDA kan dat, door de pakkans te verhogen en iedereen die dat gedrag vertoont een boete te geven. Dat hoeft niet zo moeilijk te zijn. Rijkswaterstaat heeft namelijk al camera's boven de snelweg hangen die kunnen zien welke auto er door het rode kruis rijdt. Sterker nog, volgens mij is dit een 100% dekkend netwerk. Met die beelden mag de politie alleen geen boetes uitschrijven, en dat is gek.

Het CDA stelt daarom vandaag voor om dit aan te passen. Hoe kijkt de minister hiernaar? Is de minister het met het CDA eens dat het mogen gebruiken van de camera's van Rijkswaterstaat voor het handhaven van het negeren van een rood kruis een effectieve en efficiënte oplossing is?

De heer Schonis (D66):

Natuurlijk, zoals mevrouw De Pater het schetst, als iemand door een rood kruis rijdt en daar een ernstig ongeluk veroorzaakt, is dat natuurlijk geen droomvlucht maar een regelrechte nachtmerrie. Maar ik maak me toch wel een beetje zorgen over de privacy van veel weggebruikers als het CDA er hier gewoon ronduit voor pleit om de toegang tot alle camera's in beheer van Rijkswaterstaat een voor een aan de politie te verschaffen. Ik vraag me dan toch wel af of het CDA dan een warm hart heeft voor de privacy van weggebruikers. Want dit klinkt bijna als 1984, als het doembeeld van George Orwell. Of zie ik dat dan toch verkeerd?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Dat is een heel goede vraag. Wat vooral belangrijk is bij die camera's die wij overal in Nederland ophangen, is dat daar vaak een doelbesluit aan zit. Dus van tevoren bepalen wij met zijn allen waarvoor de gegevens van die camera gebruikt mogen worden. Die discussie is belangrijk om met elkaar te hebben in verband met de privacy. We zagen ook vandaag dat dat misgaat in Amsterdam, waar mijn collega Chris van Dam ook terecht een debat voor heeft aangevraagd, juist om over dit principe met elkaar te praten. Als we nou weer teruggaan naar die verkeershandhaving en dat rode kruis, dan denk ik dat we met elkaar de vraag moeten stellen of dit belangrijk genoeg is. Zijn die zwaargewonden en zelfs die doden die vallen in het verkeer bij mensen die dus dat rode kruis negeren om dat doelbesluit aan te passen? Dan zegt mijn CDA-fractie: ja, dat is het.

De heer Schonis (D66):

Dan zou ik vanuit D66 kunnen zeggen: dat ben ik met u eens onder de voorwaarde dat er dus wel goede strafrechtelijke waarborgen in zitten. Dat hoor ik u nu net niet zeggen. Ik vind het toch wel jammer van het CDA, want dat had ik eigenlijk wel verwacht.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Wat wij hier kunnen doen, of althans wat ik de minister ga vragen om te doen, is samen met haar collega van Justitie te gaan zitten en te kijken naar het doelbesluit van die camera's. En daarbij ook te zeggen dat degene die die bekeuring uitvoeren inderdaad de mensen zijn die daar wel de mogelijkheden toe hebben, dus boa's van een bepaalde categorie, die ook boetes voor het negeren van een rood kruis mogen uitschrijven. Dus dit zetten we allemaal netjes binnen de mogelijkheden die er zijn.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Voorzitter. Ook appen achter het stuur lijkt de nieuwe norm te zijn. Maar ook dit gedrag is niet normaal, want het heeft gevaarlijke consequenties en vaak juist voor die andere, degene waar je bovenop knalt omdat je de file niet hebt gezien of diegene waar je bovenop knalt omdat je het rode kruis hebt gemist. Het CDA begrijpt dat er een succesvolle proef is geweest met twee speciale flitscamera's die het vasthouden van een telefoon kunnen detecteren en vervolgens een boete kunnen uitschrijven. Het CDA ziet heel graag een ruime uitrol over heel Nederland. Is de minister bereid om de mogelijkheden te bezien om hier een tandje bij te zetten? Het CDA krijgt signalen dat de politie andere prioriteiten heeft dan staandhouding en handhaving in het verkeer. Kan de minister in gesprek gaan met haar collega van Justitie om verkeershandhaving door politie op sociaal gedrag weer in de prioriteitenlijst te krijgen?

Voorzitter. Verkeersveiligheid is ook duidelijkheid geven. Met de PAS heeft de minister aangegeven dat er snelheden worden verlaagd op een aantal wegen naast Natura 2000-gebieden. Maar ik durf te wedden dat 99% van alle Nederlanders geen idee heeft waar die gebieden precies liggen. Het CDA vreest dat sommige mensen uit gewoonte nog de oude snelheid rijden, bijvoorbeeld 120, en de anderen de nieuwe, 100. Dat is voor de verkeersveiligheid niet goed. Een te groot verschil in snelheden op een weg vergroot de onveiligheid: plotseling afremmen, omdat je je opeens realiseert dat je nu 100 mag in plaats van 120 en een verkeersboete krijgen, omdat je de nieuwe verlaging niet mee hebt gekregen. Ook het bordje net niet zien, omdat er nog niet zo veel staan, moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Het is hier heel belangrijk om duidelijk te zijn. Het CDA wil daarom dat de matrixborden op de snelwegen standaard worden ingezet om de juiste van toepassing zijnde snelheid aan te geven, zodat er geen verwarring ontstaat. Hoe kijkt de minister hiernaar?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel erg blij dat mijn collega van het CDA eigenlijk de verkeersveiligheidselementen van verschillende maximumsnelheden benoemt. Zou het dan ook niet veel beter zijn om gewoon een generieke maximumsnelheidsverlaging door te voeren?

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Met die verschillen in snelheid bedoel ik verschillen in snelheid op dezelfde snelweg, want juist dan zie je dat de

verkeersveiligheid in het geding is. Juist als de een 120 rijdt en de ander 100 en weer een ander misschien wel, ook al mag dat helemaal niet, 130, zie je de meeste ongevallen.

Voorzitter. Dan kom ik bij het CBR. Zoals in mijn maiden-speech aangeven zijn rijbewijzen zo veel meer dan een plastic roze pasje. Het is je vrijheid en veel mensen hebben het nodig om op bezoek te kunnen bij familie en vrienden of omdat ze mantelzorger zijn en ze hun vrouw of man naar de dokter moeten brengen. Mijn mailbox blijft volstromen met e-mails van Nederlanders die niet tijdig hun rijbewijs kunnen verlengen.

Volgens de rapportage die we onlangs hebben gekregen, zijn er nu 20.303 Nederlanders die niet tijdig hun rijbewijs krijgen. Als we die allemaal achter elkaar stil zou zetten in een file, zouden we een file hebben die van Den Haag naar Amsterdam reikt. Het CDA is blij dat er nu een algemeen directeur is aangesteld. In de brief over het CBR staat de zin: naar verwachting is in maart 2020 het aantal verlopen rijbewijzen weer op een normaal niveau. Dat stemt hoopvol, maar wat bedoelt de minister met "een normaal niveau"? Betekent dat dan dat die denkbeeldige file van Den Haag naar Amsterdam weer is opgelost en iedereen weer kan rijden, omdat ze hun rijbewijs op tijd hebben gekregen?

22% van 75-plussers verleent mantelzorg. Afgelopen week was ik op werkbezoek bij het CBR. Zij vertelden mij dat mantelzorgers die de auto nodig hebben en dat bij de klantenservice aangeven, met voorrang worden behandeld. Dat is goed. Alleen weten niet alle mantelzorgers dit terwijl zij hun rijbewijs toch echt wel nodig hebben. Wat kan de minister doen om dit bij de mantelzorgers onder de aandacht te brengen?

Voorzitter. We zitten allemaal met smart te wachten op de coulanceregeling. Hoe zit het met de uitvoering daarvan? Wanneer kan de wet in werking treden en hoe gaat het met de befaamde softwaretesten? Kan er bijvoorbeeld al een vinkje gezet worden in het juiste systeem?

Voorzitter. Dank aan de minister voor de voorstellen voor extra compensatie voor gedupeerden, iets waar we in het CBR-overleg om hebben gevraagd. Zij noemt in haar brief drie mogelijke voorstellen. Als we de opties bekijken, lijkt de tweede genoemde optie daartoe de beste mogelijkheid, maar we zouden wel graag wat meer toelichting willen op deze optie en op de andere twee ook. Kan de minister bijvoorbeeld bij optie twee aangeven wat er precies verruimd kan worden, qua tegemoetkoming, zowel qua hoogte van de vergoeding alsook welke kosten hieronder zouden vallen? Het CDA vindt het heel belangrijk dat er bij de uitwerking ook heel goed naar de uitvoerbaarheid wordt gekeken, zodat het CBR niet extra belast wordt, want de prioriteit van het CBR ligt natuurlijk op dit moment bij het tijdig uitgeven van de rijbewijzen.

Voorzitter, ik ga over naar de binnenvaart. Binnenvaart is een levenswijze. Het is veel meer dan een baan. Je schip is je werk, maar ook je thuis. We willen als overheid die modal shift maken, maar als we goed kijken, zien we juist dat het de verkeerde kant op gaat. De sector zelf geeft aan dat veel mensen de binnenvaart aan het verlaten zijn of erover denken om te stoppen. Het CDA wil de sector binnenvaart meer zien als gezin in plaats van als modaliteit. Binnenvaartschipper ben je niet van negen tot vijf. Je schip

is namelijk ook je thuis. Het CDA wil daarom meer aandacht voor goede ligplaatsen, want die zijn er te weinig. We willen kijken waar je langer dan 3 maar 24 uur mag liggen, want op dit moment kan dat maar op vijf plaatsen in Nederland. Binnenvaartschippers moeten immers ook mantelzorg verlenen aan wal, en kinderen moeten naar school en op familiebezoek. En het lijkt heel klein, maar het is een gedoe als je je huisvuil niet kwijt kan of als je een generator moet gebruiken, omdat er geen walstroom is. Kortom, goede ligplaatsen moeten op orde zijn. Kan de minister in overleg met de sector om te kijken hoe we meer goede ligplaatsen kunnen creëren?

De voorzitter:

Voordat u verdergaat. Ik moet even eerlijk zijn. Ik sta de heer Laçin hier nu nog een interruptie toe, maar dat is wel uw zevende. Dit is geen uitnodiging aan iedereen om nu een sprint te trekken naar de interruptiemicrofoon, maar het is wel zo fair om dat ook aan de andere woordvoerders kenbaar te maken. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik dank u, voorzitter. Ik ben blij dat het CDA begint over de binnenvaart en de binnenvaartschippers, want die hebben het moeilijk. Dat zegt niet alleen de sector zelf. Ook de CCR, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart concludeert dat de binnenvaartvloot steeds kleiner wordt. Op 1 januari 2020 gaan er geluidseisen in voor die binnenvaart. Daarom moet deze minister wat ons betreft heel snel gaan handelen, zodat we na 1 januari niet een nog snellere sanering krijgen van de binnenvaart. Vinden wij het CDA aan onze zijde als wij de minister willen bewegen om snel met maatregelen te komen om de binnenvaartvloot te behouden?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

De heer Laçin heeft hier absoluut een goed punt. Die vloot moet divers blijven. Dat betekent dat we die kleine schepen er ook in moeten houden en de geluidsnormen die zijn opgelegd door de CCR zijn af en toe ontzettend moeilijk te halen, al was het maar omdat die ombouw gewoon niet goed op dat schip gedaan kan worden, terwijl we werken dat die schippers dat echt wel willen. Er is dus geen kwade wil, maar deze regels lijken heel moeilijk uitvoerbaar te zijn. Dus ik wil absoluut kijken met de heer Laçin wat we hieraan kunnen doen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

We zitten nog steeds bij de binnenvaart. Ik wil even naar het varend ontgassen. In de begroting staat dat varend ontgassen in 2020 verboden gaat worden, maar hoe gaat de minister dat doen? Het CDA wil namelijk de verantwoordelijkheid neerleggen bij de afnemer en niet bij de schipper. Gaat de minister dus de afnemer verplichten tot het innemen van het gas? En hoe staat het met het advies omtrent de omgang met stoffen bij ontgassingsinstallaties en de vergunningverlening? Wanneer komt dat advies?

Daarnaast zijn ze in de binnenvaart bezig met verduurzaming en vergroening. Ze droegen zelf aan dat zij een brandstof zien, de GTL, waarvan zij zeggen: dat is een tussenbrandstof, waarmee we alvast een vergroeningsstap kunnen zetten. Kan de minister daarnaar kijken en kan ze kijken of dat eventueel verplicht kan worden?

De kleinere schepen wilde ik nu inbrengen, maar dat hebben we net al gedaan.

Ik heb nog een extra vraag, want ik had het daarnet met de heer Laçin over de CCR. Ik wil graag bij de minister nog de vraag neerleggen of zij naast de CCR ook kan kijken hoe die vloot divers kan blijven, dus hoe juist die kleine schepen behouden kunnen worden voor onze vloot.

Dan de PFAS. Naast de PAS moeten we dus ook grote zorgen gaan maken over de PFAS. Wij willen meer woningen bouwen en daar is ook geld voor, maar als je de fundering niet kan leggen doordat de grond niet weg kan of verplaatst kan worden, kan je geen huis bouwen. Een probleem waar bouwers nu dagelijks mee te maken hebben.

In de baggerwereld is het probleem dat een niet-onderbouwde norm van 1 microgram is opgelegd. Er is nog een werkbare tijdelijke oplossing, maar nu dreigt een deel van de sector kopje-onder te gaan. Het CDA wil benadrukken dat de nood ook hier hoog is. Wij willen dat de staatssecretaris snel gaat handelen. Hoe kan zij op korte termijn tot een werkbare oplossing komen?

Ik sluit af met asbest. Het is nog steeds niet duidelijk of het gaat lukken om de 5 miljoen te besteden die in 2019 eenmalig bij de Voorjaarsnota beschikbaar is gekomen. Graag willen we weten of het gaat lukken om deze middelen alsnog te besteden en wat er met dat potje gedaan wordt als die middelen niet besteed kunnen worden. Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Voorzitter, hiermee rond ik af.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Amhaouch.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Vliegtuigen die alleen waterdamp produceren, magnetische zweeftreinen, vliegende taxi's en elektrische vliegtuigen: de kans is groot dat ze niet alleen voorkomen in sciencefictionfilms, maar ook op niet al te lange termijn in Nederland. Deze innovaties zijn hard nodig, want het CDA ziet in de samenleving de spanningen toenemen tussen de toename van het gebruik van verschillende soorten vervoer en de toename van verschillende vormen van hinder die hierbij ontstaan. Duurzame innovaties lijken in een klein postzegelland als Nederland het antwoord op deze toenemende spanningen. Welke innovaties hebben prioriteit bij het kabinet? Bestaat er een mobiliteitsinnovatieagenda? Hoe wil het kabinet stimuleren dat deze innovaties worden versneld?

Het CDA heeft vorig jaar gepleit om onderzoek te doen naar de kansen voor en mogelijkheden van private bekostiging van infrastructuurprojecten, en dat te doen in overleg met

de provincies. Hoe staat het hiermee? Erkent de minister dat wij, als we een schaa sprong willen maken, breder moeten kijken en dat dit niet alleen maar uit de reguliere begroting kan komen?

Voorzitter. Het CDA is voor een concurrerende en duurzame luchtvaart. Wat het CDA betreft zou verduurzaming van de luchtvaart als prioriteit voor heel Europa moeten worden gezien. Heel Europa heeft er namelijk baat bij als we de handen ineenslaan. Is de minister bereid om zich er in Europa voor in te zetten dat innovaties op het gebied van duurzame luchtvaart en duurzame brandstoffen worden versneld? Hoe wordt er Europees tegen aangekeken dat biokerosine op dit moment zo'n twee à drie keer duurder is dan gewone kerosine? Het CDA pleit specifiek al langer voor het snel en voldoende beschikbaar laten komen van biokerosine op Schiphol en eventueel andere vliegvelden. Hoe staat het hiermee?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik was wel getriggerd door hetgeen de heer Amhaouch zegt over innovaties die nu nog ver weg lijken maar die misschien naderbij komen. Ik herinner me trouwens dat er ooit een concreet project is geweest voor een magneetzwefbaan. De heer Amhaouch kijkt wel héél ver. Maar wat vindt hij van de aansluiting van Nederland op het internationale hogesnelheidsnetwerk? Is het niet zo dat Amsterdam eigenlijk het Roodeschool van Europa is, een soort kopstationnetje op een hsl-netwerk, met maar één spoorlijntje in zuidelijke richting? Zou Nederland niet veel beter ook naar het zuidoosten, het oosten en noordoosten aangesloten kunnen worden op een hsl-netwerk?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik kom straks nog terug op het spoor, maar heel kort: ja, daar zijn wij voorstander van. Wij vinden namelijk twee dingen. Eén: we hebben het huidige netwerk, het oude spoor, dat 150 jaar oud is en waarover ook hsl-lijnen lopen. Maar als bijvoorbeeld de lijn van Amsterdam naar Brussel bij de grens met België komt, wordt de trein in België ineens een stoptrein, en dan moet je overal stoppen. Wij zouden graag zien dat je veel meer soepeltjes naar Zuid-Europa door kunt gaan. Maar twee: wij zijn ook voorstander van een onderzoek naar een heel nieuw netwerk, een innovatieve oplossing los van het huidige spoor, waarmee we weer een schaa sprong kunnen maken. Maar daar kom ik straks op terug. Bedankt dat u hierdoor getriggerd werd, meneer Moorlag. Het is altijd fijn dat mensen goed luisteren als iemand aan het spreken is.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik moet even kijken waar ik was. Het CDA pleit specifiek al langer voor het voldoende beschikbaar zijn van biokerosine. Daar was ik gebleven. Hoe staat het daarmee?

Het CDA is er verder voorstander van om via afspraken een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op luchthavens te realiseren. Is de minister hierbij bereid om vliegtuigen met een ingebouwd systeem voor elektrisch taxiën te stimuleren, of kunnen we daar een pilot mee doen? Misschien is

er wel een luchtvaartmaatschappij die daarbij de kar wil gaan trekken. Het CDA hoort ook graag de laatste stand van zaken van de gesprekken met potentiële private partners en ngo's om synthetische kerosine concurrerend te maken.

Voorzitter. In een klein land als Nederland vindt het CDA het van belang dat de Nederlandse luchthavens met elkaar samenwerken om zo elkaar te versterken en maatschappelijke waarde te creëren in plaats van elkaar onnodig op hetzelfde te beconcurreren. Het CDA pleit daarom voor een meer overkoepelende en integrale regie tussen de Nederlandse luchthavens van nationaal belang. Ziet de minister kansen om meer vliegvelden te stimuleren om meer samen te werken? Hoe zou de minister er tegen aankijken als bijvoorbeeld meer vliegvelden, zoals Eelde en Maastricht, zouden besluiten onder de Royal Schiphol Group te vallen, om zo deze regie te vergroten en elkaars krachten te benutten?

Voorzitter. Het CDA vindt het verstandig dat het kabinet zich ervoor inzet om voor de korte afstanden de trein een prima alternatief te maken voor het vliegen. Gisteren is een GroenLinks/CDA-motie aangenomen door de Kamer over de mogelijkheden van een railport Schiphol, mevrouw Kröger had het daar zonet ook al over. Om het product trein op de lange termijn echt een aantrekkelijk alternatief maken, is het belangrijk om te kijken naar innovatieve mogelijkheden. Neem bijvoorbeeld de moderne zweef trein met maglev-technologie, de magnetische levitation. Deze kan gescheiden van het huidige nationaal en regionaal vervoer via corridors naar nationale en internationale knooppunten in Duitsland, waar we door kunnen reizen naar Noordoost-Europa, en naar België om Zuid-Europa te bereiken. Zo zijn er meer innovatieve mogelijkheden te bedenken die de trein echt een goed alternatief kunnen maken voor vliegen.

Het CDA stelt daarom voor om een quickscan te laten opstellen die in kaart brengt welke innovatieve mogelijkheden en welke potentiële maatschappelijke kosten en baten op de lange termijn een nieuwe vorm van een supersnelle internationale trein zeer aantrekkelijk zouden kunnen maken. Het is nu tijd om na te denken over een schaa sprong voor de toekomst. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

Het CDA ziet verder graag een betere verbinding ontstaan tussen Amsterdam en Brussel. Als je de grens over bent, verandert de hsl in een stoptrein. Er is hier veel geld in gestopt, maar grensoverschrijdende afstemming, om er samen met onze Belgische bureaus een succes van te maken, laat nog sterk te wensen over. Het frequent en tijdig rijden van deze trein valt tegen. Wat gaat de staatssecretaris hieraan doen?

Voorzitter. Een grote ergernis voor veel mensen is een goed en snel internet in de trein. Dit is een van de grootste ergernissen van de treingebruikers die willen werken, appen en studeren. Reistijd is werktijd. Het CDA werkt graag toe naar een situatie waarin in alle intercity's excellente internetverbinding mogelijk is via wifi of eigen bundels, de 4G. Op dit moment krijgen we echter signalen dat de wifi te traag is en 4G vaak niet te ontvangen is. Het is zelfs vaak niet mogelijk om te bellen als je door een tunnel of langs een weiland rijdt. Heeft de staatssecretaris inzicht in de dekking langs het spoor? Is de staatssecretaris bereid om in gesprek te gaan met telecomproviders over meer beter geplaatste masten in de buurt van het spoor?

Om een stap in de goede richting te zetten, komt het CDA samen met de ChristenUnie met een amendement om met 1 miljoen in 2020 innovatieve oplossingen in beeld te brengen waarmee snelheid, kwaliteit en betrouwbaarheid van de internetverbinding in de trein verbeterd kunnen worden, dit uiteraard in goed overleg met de betrokken partijen. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Dan de capaciteit op het huidige spoor. De grootste uitdaging voor de korte en middellange termijn is het maximaal gebruiken van de huidige capaciteit op het spoor. Het CDA ziet hierbij graag dat investeringen in dubbeldeksmaterieel de standaard worden en dat daar alleen gemotiveerd van kan worden afgeweken. Of we hebben de komende tien jaar een dringend capaciteitstekort en we zetten hier maximaal op in, of het loopt allemaal niet zo'n vaart en we bestellen leuk voor 800 miljoen aan nieuw enkeldeksmaterieel waar we de komende 20 tot 30 jaar aan vastzitten.

Het lijkt lastig om een verandering in de mindset te creëren op dit punt. We horen alleen "ja, maar". Hoe komt dit volgens de staatssecretaris? Is ze bereid om te komen met een capaciteitsplan 2025, waarin gevalideerde maatregelen, effecten en kostenplaatjes inzichtelijk worden gemaakt en waaruit duidelijk wordt hoe we de capaciteit op het huidige spoor kunnen verbeteren? We moeten stoppen met het knip- en plakwerk.

Voorzitter. Dan de drukte in de spits. Het CDA wil naast het omarmde actieplan om via aanpassingen van collegetijden van opleidingsinstituten drukte in de spits te verlagen, graag doorpakken. Hoe wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat naast studenten meer reizigers buiten de spits gaan reizen? Welke mogelijkheid ziet zij prijstechnisch, middels het creëren van een aantrekkelijk aanbod en het faciliteren van een meer flexibele overstap van auto naar trein, bijvoorbeeld als je in de file staat? Laat eens studenten hierover meedenken en beloon het beste idee. Maak er een rail challenge van.

Hoe kijkt de staatssecretaris daarnaast aan tegen combinatie-treinen van personen- en vrachtvervoer voor het bevoorraden van binnensteden? Zou dit een mogelijkheid kunnen zijn om de lege stoelen in de spits te voorkomen en het businessmodel van het huidige spoor te vergroten?

Dan kom ik bij het laatste blokje en dat gaat over de community stations. Niet alle stations in Nederland zien er even geweldig uit. Inwoners van sommige gemeenten vonden dat dit anders kon en zijn via coöperaties het station en de omgeving eromheen gaan verfraaien, onder andere via crowdfundingacties. Zo ontstonden community stations. Die worden geadopteerd door de buurt. Een groot succes was de Coöperatie Stationspark Deurne, genomineerd voor de Community Rail Awards vanwege de maatschappelijke betrokkenheid van het project. Ook werd het station van Krabbendijke ingericht als kunstatelier en werd station Landgraaf volledig onder handen genomen tijdens Pinkpop. Dit zijn mooie initiatieven die de leefbaarheid in wijk en dorp vergroten. Het CDA ziet graag dat dit wordt gefaciliteerd, zodat inwoners die dat willen het makkelijk van de grond kunnen laten komen. Op dit moment krijgen we signalen dat ProRail en aannemers de kont tegen de krib gooien. Is de staatssecretaris bereid om hierover in gesprek te gaan?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.



De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Vandaag hebben we het over de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Voordat ik de inhoud induik, wil ik toch even terugkijken naar de Algemene Politieke Beschouwingen. Veel partijen spraken woorden uit die mijn socialistische hart iets sneller deden kloppen. De VVD sprak over wederkerigheid van het bedrijfsleven, het CDA nam afstand van de term "woningmarkt" en sprak over volkshuisvesting en D66 sprak over een miljonairstaks op vermogens. De SP-motie voor een loonsverhoging van minimaal 5% in het bedrijfsleven werd breed gesteund door de Kamer. Dat is niet gek, want veel mensen vragen zich al jaren af voor wie de overheid er eigenlijk is: voor het grootkapitaal en de multinationals of voor iedereen in ons land. Terwijl de rijken steeds rijker werden, bleven de lonen achter, werden pensioenen niet geïndexeerd, hebben steeds meer jongeren een enorme schuld en flexcontracten en leven steeds meer gezinnen in armoede. Het is hoog tijd dat we die trend gaan keren.

Als we de vraag voor wie de overheid er dan is doortrekken naar het ministerie van IenW, komen we heel snel uit bij de luchtvaart en de gang van zaken rondom bijvoorbeeld Lelystad Airport. Dat zoveel mensen zich nu verzetten tegen verdere groei van de luchtvaart en uitbreiding van Lelystad Airport is dan ook niet gek. Alle sectoren worden terecht gedwongen om hun uitstoot drastisch te verminderen, maar dit kabinet geeft bij monde van deze minister aan dat groei van de luchtvaart een doel op zich is. Ondanks alle bezwaren, niet-kloppende maatschappelijke kosten-batenanalyses, onvolledige milieueffectrapportages, laagvliegroutes over natuurgebieden en een verkeersverdelingsregel die indruist tegen de wens van deze Kamer, duwt deze minister de onzinnige uitbreiding van Lelystad Airport zo nodig met een list door de strot van honderdduizenden mensen.

Ook bevestigde de minister gisteren dat Schiphol en andere luchthavens geen natuurvergunning hebben. Luchthavens met een enorm toegenomen aantal vliegbewegingen beschikken gewoon niet over een geldige natuurvergunning. Leg dat maar eens uit aan heel Nederland, aan iedereen die voor een dakkapel of voor het parkeren voor zijn huis een vergunning moet gaan aanvragen. Dat kan allemaal omdat Corendonvakanties en meer vliegbewegingen belangrijker zijn dan mensenrechten, transparantie en betrouwbaarheid. Beseft de minister dat dit indruist tegen alle gemaakte afspraken over en wereldwijde inspanningen tegen bijvoorbeeld klimaatverandering? Grote vervuilers zouden juist meer moeten bijdragen en niet de dans moeten blijven ontspringen. Zijn de bewindspersonen het daarmee eens?

Voorzitter. We zien de wegen dichtslibben, het spoor steeds drukker worden en de binnenvaart het steeds moeilijker hebben. Er vindt een omgekeerde modal shift plaats waardoor het goederenvervoer steeds meer over de weg gaat in plaats van over onze mooie waterwegen. Begin 2020 worden binnenvaartschippers geconfronteerd met onzinnige geluidseisen vanuit de CCR en gaat de zonering die al bezig is sneller plaatsvinden. Dat accepteren de schippers niet en de SP ook niet. Ik vraag daarom aan de minister om voor

het einde van het jaar te komen met een werkbare hardheidsclausule die zekerheid biedt aan de schippers, want de huidige hardheidsclausule doet dat niet. De schippers hebben hier mogelijkheden voor aangeboden. De simpele vraag is: gaat de minister hiermee aan de slag? Gaat ze dat regelen, ja of nee? Zo niet, dan moet de Kamer hier een uitspraak over doen en deze minister desnoods dwingen, want een andere keuze is er niet.

Dan het spoor, voorzitter. We doen het ontzettend goed en dat moeten we zo houden. Vorige week heeft ESB een uitgebreide rapportage gepubliceerd waarin een blik geworpen wordt op de toekomst van het spoor. De conclusie in grote lijnen is dat meer concurrentie en versnippering op het spoor leiden tot complicaties in het netwerk en daarom niet gewenst zijn. We komen nog te spreken over de marktordening, maar kan de staatssecretaris alvast een eerste reactie geven op de conclusies uit dit onderzoek?

Dan specifiek de Lelylijn, voorzitter. Die is nog niet genoemd. Wij zijn een groot voorstander van deze lijn of in ieder geval van het beginnen met een serieuze haalbaarheidsstudie waarin ook wordt gekeken naar de kansen voor woningbouw en werkgelegenheid die ontstaan met deze lijn. Ook de regio vraagt hier met klem naar. De toegezegde buslijn wordt ook door de regio niet gezien als serieus alternatief voor een nieuwe spoorlijn want, zo weet de heer Amhaouch ook heel goed, een bus is geen trein. Kan de staatssecretaris samen met de Lelylijngroep kijken naar een serieus onderzoek en hier met haar collega's van Binnenlandse Zaken en Sociale Zaken eens goed over doorpraten? Want waar verbeteringen van een spoorverbinding naar Zandvoort voor het Formule 1-feestje van pandjesprins Bernhard zo gepiept zijn, wordt de Lelylijn tot nu toe weggeschoven. Laat dit kabinet bewijzen dat het er niet voor een handjevol mensen is, maar zich ook wil inzetten voor Noord-Nederland.

Voorzitter. Na introductie van de Wet personenvervoer 2000 heeft de marktwerking zijn intrede gedaan in het openbaar vervoer. Provincies kregen de bevoegdheid om het streekvervoer aan te besteden. En wat zien we na bijna twintig jaar marktwerking? Steeds meer buslijnen en bushaltes die verdwijnen, vervoersarmoede die steeds meer mensen raakt, met grote gevolgen voor studie, zorg en arbeid, en daarboven op de hoogste prijsstijging in Europa door de btw-verhoging van dit kabinet. Goed openbaar vervoer is een basisbehoefte en een publieke dienst, die we nooit hadden moeten uitverkopen aan buitenlandse staatsbedrijven. Ook hier is marktwerking niet de oplossing gebleken. Dat weten bijvoorbeeld ook de buschauffeurs die ik vorig jaar sprak tijdens de massale stakingen. Om de balans op te kunnen maken, moeten we de gevolgen van marktwerking op de bereikbaarheid van Nederland met het ov inzichtelijk maken. Dat overzicht is er niet. Ik zal daarom in mijn tweede termijn samen met GroenLinks een motie indienen om dit in kaart te brengen. Is de staatssecretaris het met mij eens dat we dit overzicht moeten hebben om daarna verder te kunnen praten over verbeteringen van ons ov, zoals ook dit kabinet heeft opgeschreven in het regeerakkoord?

Dan ons milieu en de uitstoot door de industrie, voorzitter. Mensen maken zich terecht zorgen over hun gezondheid en hun leefomgeving. We hebben het regelmatig over de uitstoot van chemische stoffen door multinationals als Tata Steel, Chemours en Chemelot. Na lang aandringen van

onder andere mijn partij en van de staatssecretaris in Europees verband, is bijvoorbeeld de stof GenX aangemerkt als zeer zorgwekkende stof, waardoor de uitstoot ervan uitgefaseerd kan gaan worden. Anderzijds blijkt dat Tata Steel niet over de juiste vergunningen beschikt om zo veel stoffen uit te stoten als ze nu doen. Dat onthulde EenVandaag afgelopen maandag. En Chemelot wil de komende jaren 650 chemische stoffen blijven lozen op de Maas, terwijl het stapelingeffect van die stoffen nauwelijks onderzocht is. Ook weten we inmiddels dat PFAS-stoffen zowat overal in het land in onze bodem voorkomen. Het is daarom goed dat de staatssecretaris de PFAS-stoffen in de bodem aan strenge regels toetst. Deze stoffen willen wij niet in ons milieu en ook niet in ons lichaam. Maar wat vindt zij van de ontwikkelingen bij Tata Steel en bij Chemelot? Deelt zij onze zorgen?

Dan de asbestdaken, voorzitter. Na het afketsen van het asbestdakenverbod is de staatssecretaris op zoek gegaan naar alternatieven. Dat blijkt nu een leningenfonds op vrijwillige basis te worden. Alle goede intenties van deze staatssecretaris ten spijt, weet zij net als ik dat dit onvoldoende zal zijn. Het advies van de Gezondheidsraad staat: we moeten af van 80.000.000 m² asbestdaken, die steeds meer gaan ververen. Daar maakt de SP zich al jaren hard voor, maar met dit voorstel gaat dat niet lukken. Dat er zo veel asbest is gebruikt in de vorige eeuw is ook de overheid aan te rekenen. Want de gevaren waren bekend, maar het heeft tot 1993 geduurd voordat er een verbod kwam. Daarom moet er een substantieel bedrag vrijgemaakt worden voor mensen, dat dient als compensatie maar ook als subsidiemogelijkheid. Gaat de staatssecretaris kijken naar een verdere uitwerking van het fonds? Zo niet, dan zullen wij voorstellen moeten doen om dit te regelen. Want mensen dieper in de schulden steken gaat niet werken.

Tot slot. Het importeren van vervuilde grond uit het buitenland om plassen in Nederland te verondiepen. We hebben op verzoek van de SP vorig jaar een debat hierover gevoerd en de regels zijn eind vorig jaar aangescherpt. Maar ZEMBLA maakte twee weken terug pijnlijk duidelijk dat regels en papieren handhaving weinig waard zijn. Neem daarbij de aangescherpte regels voor de PFAS-stoffen in de bodem en natuurwetenschappers die sterk twijfelen aan de meerwaarde van het verondiepen voor natuurontwikkeling, dan is er wat betreft de SP nu maar een conclusie te trekken: we moeten stoppen met het verondiepen van plassen en geen vervuilde grond uit het buitenland meer importeren. Is de staatssecretaris bereid om dit verzoek uit te voeren? Om dat ook te kunnen regelen in de handhaving hebben wij als partij een amendement ingediend om structureel 5 miljoen euro extra aan de ILT te geven, zodat capaciteits- en handhavingproblemen adequater opgepakt kunnen worden.

Voorzitter. De SP zet zich in voor een samenleving die ervan uit kan gaan dat de overheid er voor hén is. Een overheid die wetten en regels maakt om de hebzucht van het grootkapitaal en van multinationals in te perken. Een overheid die afstapt van het heilige geloof in de markt en zelf zorgt voor goed en duurzaam vervoer en bescherming van mens, natuur, milieu, klimaat en onze dieren. Daartoe zal ik in mijn tweede termijn ook voorstellen doen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Schonis van D66.



De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Dat kwam goed uit, want mijn horloge gaf aan dat het tijd was om even op te staan.

Voorzitter. Bijna 50 jaar geleden, in 1972, publiceerde de Club van Rome het baanbrekende rapport Grenzen aan de groei. Na jaren van wederopbouw en toenemende welvaart in de jaren vijftig en zestig benoemde dit rapport de keerzijde daarvan. Voor de eerste keer werden wij erop gewezen dat de enorme groei van onze welvaart gepaard gaat met uitputting van onze natuurlijke hulpbronnen en de vernietiging van biodiversiteit. Met een stikstofcrisis, de discussie over de PFAS en een klimaatcrisis is die boodschap nog steeds actueel. De publicatie van dat rapport was het startpunt van de milieubeweging en het denken over een duurzame toekomst. Bij D66 was het rapport een inspiratiebron voor bijvoorbeeld Jan Terlouw. In hem is een sterke pleitbezorger gevonden voor de boodschap van Grenzen aan de groei, maar hij wees ook op de kansen die een duurzame toekomst ons kan bieden. Vandaag staat de bijdrage van D66 in het teken van hoe we omgaan met die grenzen en welke kansen ons dat biedt.

Ik zal vandaag aftrappen met alles wat rijdt en vaart. Daarna zal collega Paternotte spreken over de onderdelen luchtvaart en milieu. Ik begin met het onderdeel infrastructuur. Infrastructuur is een belangrijk onderdeel van de begroting van dit ministerie, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Omdat het begeleid wordt door een VVD-minister is het toch wel opvallend dat we eigenlijk beter kunnen spreken van een ministerie van "infrastructuur en dat wat er staat". Want 75% van de begroting in het Infracfonds is bestemd voor beheer en onderhoud van alles wat er al is. Sterker nog, 1,5 miljard euro uit het Infracfonds is dit jaar niet eens uitgegeven. Het geld staat op de bank en we kampen al met achterstallig onderhoud. De ruimte om te investeren in nieuwe infrastructuur is beperkt. Goed om te horen dus dat de regering denkt aan een investeringsfonds voor nieuwe duurzame infrastructuur. Mijn eerste vraag aan de bewindspersonen is dan ook: zet het kabinet bij de uitwerking van dat fonds in op de aanleg van echt nieuwe infrastructuur? Denk aan de Lelylijn; de heer Laçin noemde het net al. Denk aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam. Denk aan de totstandkoming van een dekend lightrailnetwerk in de Randstad. Wanneer kunnen wij concrete uitwerkingen van dit fonds voor wat betreft infrastructuur tegemoet zien?

Voorzitter. Dan automobilititeit. Het aantal files is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen, zowel binnen als buiten de spits. Ook op de weg lopen we tegen grenzen aan, namelijk de grens van wat je met extra asfalt nog kan verbeteren aan de doorstroming. Dat is vrij weinig. We moeten naar een ingrijpende wijziging in ons mobiliteitssysteem toe. In plaats van het belasten van het bezit van een auto waarmee je van a naar b kunt rijden, moeten we het gebruik ervan gaan belasten. Wanneer je de auto minder gebruikt, betaal je ook minder. Rijd je meer, dan betaal je ook meer. Dat is niet alleen eerlijker; het maakt mensen ook meer bewust van hun autogebruik en is daarmee een beter middel om files te voorkomen. In tegenstelling tot de heer

Dijkstra zien wij dat als de oplossing voor het bestrijden van zijn filemonster.

Jarenlang was het een taboe om hierover te spreken. Dit taboe hebben we in het Klimaatakkoord eindelijk doorbroken. Het volgende kabinet gaat hoe dan ook aan de slag met een vorm van rekeningrijden. Het invoeren daarvan zal niet zonder slag of stoot gaan. We moeten het maatschappelijk debat hierover wel met de juiste cijfers op tafel voeren. Dat is voor D66 de reden om het voorbereidend onderzoek voor rekeningrijden zo snel mogelijk op tafel te krijgen. Beste minister, gaat het u lukken om het voorbereidend onderzoek uiterlijk volgend voorjaar naar ons toe te zenden?

In dat onderzoek wil D66 in elk geval aandacht voor de voor- en nadelen van een spitsheffing. We moeten het hebben over de vraag of we emissieloze auto's willen belasten of niet. We moeten nadenken over een registratiesysteem. Hoe gaan we om met de privacy van automobilisten en met databeheer? Dit een beetje in navolging van de discussie met mevrouw De Pater-Postma van net. En hoe gaan we om met het belasten van autogebruik in gebieden waar mensen bij uitstek op de auto zijn aangewezen, bijvoorbeeld de krimpregio's? Hoe eerder dat onderzoek klaar is, hoe eerder wij met elkaar kunnen spreken over deze belangrijke onderwerpen.

In het regeerakkoord is afgesproken dat we met pilots ervaring op gaan doen met het betalen naar autogebruik, maar tot nu toe hebben we nog geen pilot gezien. Om met de heer Ziengs te spreken: afspraak is afspraak. Wat D66 betreft gaan we dus zo snel mogelijk aan de slag met een pilot in de regio Amsterdam. De hoofdstad heeft eerder dit jaar al aangegeven zelf met zo'n pilot aan de slag te willen. Minister, pak die handschoenen op!

Voorzitter. De beste autokilometer voor het milieu is natuurlijk de kilometer die je niet maakt. Het Klimaatakkoord spreekt over het voorkomen van 8 miljard zakelijke kilometers in 2030. Hoe ziet de staatssecretaris het tijdspad voor zich om dat doel te halen? En welke instrumenten wil zij daarvoor inzetten?

Tot slot op dit onderdeel, voorzitter. In ons eigen land wordt momenteel de zonneauto van Lightyear ontwikkeld, een elektrische auto die rijdt op de kracht van de zon. Kan de staatssecretaris de afspraak uit het Klimaatakkoord bevestigen dat voor zonneauto's een aparte bijtellingscategorie wordt ingevoerd, waar tot 2024 een tarief van 0% voor geldt?

Voorzitter. Dan het ov en het spoor. Ik begon mijn bijdrage door te zeggen dat we tegen grenzen aanlopen, maar soms worden grenzen ook overschreden. Aankomend jaar mag Nederland niet alleen het Songfestival, maar ook de internationale nachttrein verwelkomen. Dat kan mooi samenkomen: kom met de trein uit heel Europa naar Rotterdam! Door het harde werken van deze staatssecretaris komt Wenen voor de Nederlandse treinreiziger dichterbij. Wanneer kunnen we nog meer bestemmingen verwachten, zodat de trein een reëel alternatief wordt voor vluchten op de korte afstand in Europa?

Meer dan de helft van de Nederlanders woont binnen een afstand van ongeveer 15 kilometer van zijn werk. Dat is eigenlijk een perfecte afstand om af te leggen op een snelle

elektrische fiets. Het is dus heel mooi dat de staatssecretaris in nieuwe fietsenstallingen en de leasefiets heeft geïnvesteerd. Wanneer je veilig door kan rijden op een lekker ruime fietsbaan, pak je vaker de fiets naar je werk of naar college. D66 wil dat het kabinet aandacht houdt voor de fietssnelwegen. In dat licht verdient het traject Haarlem-Amsterdam-Utrecht nog de nodige aandacht. Gaat het kabinet op korte termijn met dit traject aan de slag?

Voorzitter. Dan kom ik op het laatste onderwerp uit mijn eigen bijdrage, de maritieme sector. D66 is blij met de ambitie van de minister in de green deal maritiem om in 2030 150 binnenvaartschepen klimaatneutraal te maken. De grote vraag is natuurlijk hoe de minister dat doel gaat bereiken. De sector wil zelf dolgraag, maar veel binnenvaartschippers krijgen van banken botweg "nee" te horen wanneer ze daar een lening vragen voor een nieuwe, duurzame motor. Is de minister bereid om met de financiële sector in gesprek te gaan en hen op hun verantwoordelijkheid in dezen te wijzen? En is ze bereid om meer geld beschikbaar te stellen voor dit onderdeel van de green deal?

Voorzitter, ik zal afronden. Mijn bijdrage stond in het teken van grenzen. Grenzen kun je ook overbruggen. En nee, dit is geen bruggetje naar collega Paternotte, maar een laatste vraag aan de minister. Hoe staat het met de plannen voor de terugkeer van de Paddepoelsterbrug in Groningen?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik pak het bruggetje dan maar op om richting de maritieme sector te gaan. Ik hoor de problemen benoemd en dan noemt de heer Schonis van D66 de green deal in de binnenvaart. Ik ken hem als iemand die regelmatig op bezoek komt bij de binnenvaart, maar ik heb heel andere problemen geconstateerd bij de binnenvaart. Die hebben juist te maken met al dat gezeik over duurzaamheid vanuit Brussel, gedoe over allerlei dingen waar ze aan moeten voldoen waar ze niet aan kunnen voldoen, over geluid, over hun bed dat te kort is. Als u echt voor de binnenvaart wilt opkomen, bent u dan bereid om dit soort idiote regels te schrappen en te zorgen dat de binnenvaart aan het eind van het jaar over-eind blijft in plaats van dat ze zo meteen zinken door het idiote beleid dat uit dit kabinet komt en uit Brussel?

De heer **Schonis** (D66):

Volgens mij heb ik net gezegd dat ik blij ben — en dat zou u moeten aanspreken — dat er in de green deal geld is afgesproken om de binnenvaartsector te helpen verduurzamen. Dat is één. Ik denk dat u doelt op eisen uit de Rijncommissie, de internationale commissie. Dat is nog niet eens Europa of Brussel. Over de uitvoering van die eisen kunnen we het nog eens een keer hebben bij het AO Maritiem. Ik vind het een beetje raar dat u zo reageert, want nogmaals, volgens mij heeft het kabinet juist extra geld hiervoor uitgetrokken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dit is echt onbegrijpelijk. Er zijn kleine binnenvaartschippers die op omvallen staan. Die mensen hebben hun hypotheek verpand aan hun schip. Dat is hun woning. Daar leven ze van. Dat is hun dagelijks brood. En dan begint u over een green deal die een probleem zou zijn. Die mensen vallen voor het eind van het jaar om. Dan gaan we niet wachten op een AO Maritiem. We zitten te wachten op steun van

D66 om die mensen nu eens een keer te helpen. Het zou u sieren als u eens achter ons ging staan en ervoor zou zorgen dat die binnenvaartschipper gewoon een toekomst heeft, want dat hebben we nodig. Continu de mond vol hebben van modal shift, maar die mensen in de kou laten staan! Kunnen we nu een keer op u rekenen of geeft u weer niet thuis?

De heer **Schonis** (D66):

U kunt op mij rekenen als het gaat om het versneld verduurzamen van de binnenvaartsector. Daar waar regelgeving knelt, wil ik graag met u kijken waar we oplossingen kunnen aandragen. Kennelijk spreek ik op dit punt met andere schippers dan u, meneer Van Aalst.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Paternotte.



De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Gij zult een goede crisis niet verspillen, want in een crisis kun je kansen grijpen die anders te ver weg lijken. Onder druk worden dingen vloeibaar. Winston Churchill herkende zo'n kans tijdens de Tweede Wereldoorlog, een kans om een vereniging van naties te vormen, die kort daarvoor nog ondenkbaar leek. Churchill wilde ook toe naar de Verenigde Staten van Europa. Daar zijn we nog niet. Maar: never waste a good crisis. Dat zou hij zo gezegd hebben. We hebben de ode aan de auto al gehad, we hebben de Droomvlucht in de Efteling al gehad, maar ik wil de bewindspersonen vragen om de Churchill in zichzelf te ontdekken. Want zo kijken wij naar het Nederland van nu: vol met ideeën, ondernemerschap en daadkracht, klaar om werk te maken van de klimaatcrisis en de stikstofcrisis. Met als oproep aan de minister en de staatssecretaris om deze crises niet te managen, maar met beide handen aan te grijpen om iets bijzonders te doen.

Namens team IenW van D66, mijn collega Van Eijs en onze onvolprezen beleidsmedewerkers, mag ik van de kansen die wij zien het deel milieu, luchtvaart en circulaire economie voor mijn rekening nemen. Ik begin bij de economie. We hebben de kans om snel schoner te worden. Jaarlijks circuleert er 80 miljard ton aan materialen over de aarde. Door welvaartsgroei en bevolkingstoename zal die hoeveelheid de komende 25 jaar verdubbelen. De grenzen zien we dagelijks: van plastic soep tot giftige stoffen in ons eigen ecosysteem. De tijd van grondstoffen gebruiken en dumpen, een blikje drinken en weer wegpleuren, is voorbij. Ondernemers zijn klaar om het anders te doen.

Het CBS en het PBL lieten zien dat we elk jaar 57 miljoen weggooiden: de waarde van afgedankte telefoons, tv's, laptops, afval dat goud waard is. Een Nederlands bedrijf als Closing the Loop recyclet weggegooiden telefoons naar nieuwe grondstoffen, Auping maakt nieuwe matrassen van oude matrassen. Voor de versnelling naar die circulaire economie hebben we meer daadkracht van ondernemers en bedrijven nodig. Een taskforce adviseerde het kabinet onlangs om een campagne over circular by design te starten. Gaat de staatssecretaris hiermee aan de slag? Overigens zijn wij van mening dat statiegeld op blikjes ook kan gaan helpen.

Twee is de kans die we hebben op echt schone lucht. Als we die kans willen grijpen, moeten we wel grenzen trekken. Ik zie eerst de heer Moorlag.

De voorzitter:

Dat klopt. De heer Moorlag.

De heer Moorlag (PvdA):

Het pleidooi voor meer circulaire economie is mij uit het hart gegrepen. Deze zomer kwam ik er tijdens werkbezoeken achter dat een boormachine die jarenlang in huis ligt tijdens haar hele levensduur netto maar twaalf minuten wordt gebruikt. Het delen van spullen zou meer gestimuleerd moeten worden. De heer Paternotte heeft het over de grote stromen bij de werkgevers. Is hem ook bekend dat er dorpsgemeenschappen en wijken zijn die niet alleen lokale energie willen gaan opwekken, maar ook lokaal circulair willen gaan werken? Zij willen hun eigen voedsel gaan produceren, meer spullen met elkaar delen en mobiliteit met elkaar delen via deelauto's en dergelijke. Hoe staat de heer Paternotte daartegenover?

De heer Paternotte (D66):

Dat vinden wij fantastische initiatieven. Daarbij kun je overheid en markt natuurlijk hand in hand laten gaan. Dit zijn geen dingen die de overheid per se allemaal moet organiseren, maar je kunt ze wel faciliteren. Ik heb zelf in zo'n straat gewoond. Ik zag dat de parkeerplekken die voor Greenwheels beschikbaar kwamen ervoor zorgden dat mensen gingen praten over de vraag of ze nog wel een auto nodig hadden als ze ook een deelauto konden gebruiken. Het faciliteren van al dat soort deelconcepten, maar ze laten aanbieden door innovatieve ondernemers en startups die klaarstaan om daar werk van te maken, is zoals wij het het liefste voor ons zien.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik onderschrijf zo'n tweesporenbeleid. In mijn bijdrage wil ik het voorstel doen om, in navolging van pilots om zeventien wijken en dorpen helemaal aardgasvrij te maken, het circulaire concept dat die gemeenschappen willen ontwikkelen te gaan faciliteren. Deelt de heer Paternotte die opvatting en dat streven?

De heer Paternotte (D66):

Ik vind het in ieder geval heel interessant. Ik ga met heel veel interesse kijken naar de motie die u waarschijnlijk gaat indienen, of het voorstel dat u gaat doen. Dat is het mooie wat je nu ziet: in sommige buurten worden ervaringen opgedaan met best practices die ervoor kunnen zorgen dat we de energietransitie in zo veel wijken sneller kunnen maken en dat we sneller van het gas af kunnen. Dat is de fase waar we nu in zitten. Ik ben dus heel benieuwd naar de ideeën die u straks gaat toelichten.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. 50 jaar en twee weken geleden begon Nederland de luchtkwaliteit te meten. De milieudienst Rijnmond installeerde het eerste meetpunt vlakbij Rotterdam, in de achtertuin van de minister, die toen volgens mij nog niet geboren was. Ik kan me dat in ieder geval niet voorstellen. De lucht was daar toen vergelijkbaar met die in Beijing vandaag. "Vlaardingen-West stinkt als de pest" scandeerden scholieren van openbare scholengemeenschap Casimir. Hun school moest dicht vanwege de smog. Het waren schoneluchtdrammers, maar ze hadden gelijk. En ze kregen ook gelijk, want de stookolie werd aan banden gelegd, de industrie kreeg regels en Rotterdam kon weer ademen.

Smog en roet zijn er veel minder tegenwoordig, maar er is onzichtbare vieze lucht voor in de plaats gekomen. Het Longfonds en longartsen luiden de noodklok. Bij een op de vijf kinderen met astma is de astma ontstaan door slechte luchtkwaliteit. Longartsen en het Longfonds schatten dat jaarlijks minstens 11.000 mensen vroegtijdig overlijden door luchtverontreiniging. Wie in Amsterdam bij de snelweg en vlakbij Schiphol woont, ademt lucht in die gelijkstaat aan het roken van vijf tot tien sigaretten per dag. Ik heb liever niet dat mijn dochter een half pakje sigaretten meerookt. Ik vraag aan de staatssecretaris of dat voor haar wel zou gelden.

Bij de Passenger Terminal Amsterdam, waar ik ongeveer naast woonde, komt elke dag een enorme stookoliebom binnenvaren in de vorm van een cruiseschip. De cruisesector kent in Nederland recordjaar na recordjaar. Hoelang blijven die megaveruilers nog afmeren in de binnenstad van Amsterdam, is mijn vraag aan de minister. Moeten deze schepen niet gewoon standaard aan de wal stroom?

Het Schone Lucht Akkoord is welkom en hard nodig. Het akkoord moet concrete gezondheidswinst opleveren, met minstens de helft minder gezondheidsschade door luchtverontreiniging in 2030. Dat is helder. D66 wil graag horen wanneer de maatregelen concreet worden en wanneer ze worden ingevoerd, want hier ligt nu een extra kans.

Waar stikstof uitkomt, komt ook fijnstof uit. Dat weten we over Schiphol en snelwegen. Waar ammoniak uitkomt, komt vaak ook stank uit. Dat weten we uit de Brabantse Peel. In knelgebieden die door het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit geïdentificeerd zijn, zien we bijvoorbeeld dat in Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Arnhem en 44 locaties met intensieve veehouderij stelselmatig de grenzen voor luchtkwaliteit, fijnstof en geuroverlast worden overschreden. De vraag aan de beide bewindspersonen is of zij kans zien om hier driedubbel werk te leveren, door te voorkomen dat onze Nederlandse natuur overwoekert door stikstof, met veel minder stank in de lucht én schonere lucht in onze longen.

Gemeenten hebben met de Crisis- en herstelwet onlangs de ruimte gekregen om deze knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit aan te pakken. Kan de staatssecretaris uiteenzetten hoe hiervan gebruik gemaakt wordt?

Voorzitter. Ik kom op de luchtvaart. We hebben namelijk kansen om ook het vliegen veel schoner te maken. Op Schiphol zou je een groot deel van de uitstoot al kunnen terugdringen door bijvoorbeeld elektrisch te gaan taxiën. Collega Amhaouch had het erover. Op het vliegveld van

Frankfurt heeft Lufthansa een soort loods voor vliegtuigen. Die heet de WheelTug. Die sleept ze elektrisch naar hun start- of landingsplek of naar hun gate. Als je de winst daarvan afzet tegen het aantal vliegtuigen dat geschikt is op Schiphol, 737's, de A320-serie, dan kun je minstens 40 miljoen kilo kerosine besparen. Elektrisch biedt dus kansen en volgens ook in de luchtvaart. Zo wil easyJet vanaf 2027 een elektrische lijndienst tussen Amsterdam en Londen, zetten Rolls-Royce en Airbus vol in op de innovatie van elektrische motoren en zien we wereldwijd startups ontstaan rondom elektrisch vliegen. Maar misschien nog belangrijker is de recente uitspraak van Angela Merkel. Zij wil Duitsland leidend maken op het gebied van duurzame luchtvaart. Ik vraag aan de minister wanneer Nederland deze kans met beide handen aangrijpt. Hoe staat het met het akkoord Duurzame Luchtvaart? Wanneer verwacht u een definitief akkoord te kunnen leveren? Wanneer stoppen we met praten over elektrisch taxiën en gaan we elektrisch taxiën op Schiphol? Welke rol kunnen de pilots van het NLR hierbij spelen? En is de minister bereid om in Nederland in kennis en kunde te investeren om elektrisch of hybride vliegen en innovatie in de luchtvaart te stimuleren?

Voorzitter. Net als bij de lucht ziet de luchtvaart ook dat er grenzen aan de groei zijn. Hans Alders, eigenlijk Mister Luchtvaart, heeft dit voorjaar in de Tweede Kamer gesproken. Hij hield het ons treffend voor. Bewoners rond luchthavens zitten door de razendsnelle groei nu vaak echt aan hun taks. Ze kunnen niet meer. Groei van Schiphol mag dan ook alleen met minder hinder. Eerst zien, dan pas geloven. Wanneer kunnen wij het plan voor minder hinder verwachten? De omgeving van Schiphol smacht daar namelijk naar. In Eindhoven heeft de commissie-Van Geel gezegd: maak een pas op de plaats. De minister heeft de groei van Eindhoven een halt toegeroepen. Dat is heel verstandig. Ik wil daar graag complimenten voor geven. Wat ons betreft doen we voor Rotterdam The Hague hetzelfde. De provincie wil een nieuwe helihaven. Sommige vervoerders staken er de loftrumpet over en zeiden: nu kan Rotterdam flink gaan groeien. Daardoor zou op Rotterdam The Hague weleens meer ruimte kunnen komen. Wat ons betreft gebeurt dat op dit moment niet. Laten we net als in Amsterdam voor Rotterdam regelen dat er een pas op de plaats wordt gemaakt. Voorlopig geen groei en pas als de CO₂, fijnstof en overlast afnemen is er weer ruimte verdiend. Er moet natuurlijk wel de noodzakelijke ruimte zijn voor de traumahelikopters. Is de minister hiertoe bereid? Zegt zij met ons: de komende vier jaren geen groei; eerst zien dat overlast en uitstoot dalen en dan weer verder kijken?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
CO₂, ultrafijnstof, geluid. De heer Paternotte schetst heel duidelijk de harde randvoorwaarden voor de luchtvaart. Mijn vraag is dan ook: gunt hij de omwonenden van Schiphol niet hetzelfde als waar hij voor pleit bij Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven? Moeten ook daar die drie factoren eerst naar beneden voor er überhaupt over groei gesproken kan worden?

De heer **Paternotte** (D66):
Wij hebben gepleit voor dat reductiepad voor de fijnstof en voor minder hinder. Van dat laatste heeft de minister zelf gezegd: dat is voor mij een keiharde voorwaarde; ik wil het eerst zien, dan pas geloven en dan nemen we pas besluiten.

Dat betekent dat wij voor de bewoners rondom Schiphol in feite zeggen: we gaan pas groeien als u inderdaad minder hinder krijgt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De heer Paternotte vergeet nu even heel slim het woordje CO₂. Voor Rotterdam zei u net: CO₂, ultrafijnstof en geluid moeten allemaal naar beneden voor er over groei gesproken kan worden. Is dat hetzelfde voor Schiphol?

De heer **Paternotte** (D66):
We moeten er dan wel voor gaan zorgen dat we dat de komende jaren heel goed kunnen gaan meten. Er is wel een verschil in belang. U kent de mix bij de luchthavens in Eindhoven en Rotterdam. We hoorden net meerdere sprekers over vakantievluchten. Die zijn natuurlijk harstikke mooi. Het is fijn dat we op vakantie kunnen. Maar voor de economie van Rotterdam en Eindhoven levert dat niet heel veel banen op. Schiphol is wat dat betreft een andere categorie. Het is volgens mij een keiharde voorwaarde dat de bewoners daar eerst minder hinder moeten krijgen voor je een groeibesluit kunt nemen. In de toekomst zullen wij wat ons betreft inderdaad ook toe moeten naar een plafond op de uitstoot die daarvandaan kan komen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Schröder. Zeg ik het weer. Ik weet niet wat het is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Kröger. En het blijft Kröger. Ik ben al getrouwd.

De heer **Paternotte** (D66):
Dröge is ook een mooie naam. Mevrouw Dröge.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Er zijn allemaal variaties mogelijk; die gaat hem niet worden.

Goed. Het is duidelijk dat de heer Paternotte toch niet helemaal pleit voor rechtsgelijkheid en voor Rotterdam en Eindhoven strengere normen wil dan voor Schiphol. Wij hebben een motie ingediend om te zeggen: zet in op een standstill, een plafond op ultrafijnstof, want bewoners rond Schiphol mogen niet worden blootgesteld aan meer ultrafijnstof. Wij hopen dat de heer Paternotte consequent is en ook voor Schiphol wil laten gelden wat hij voor Rotterdam en Eindhoven bepleitte.

De heer **Paternotte** (D66):
Dat vind ik niet helemaal eerlijk. Ik heb u zelf horen erkennen dat wij voor ultrafijnstof nog normen aan het ontwikkelen zijn. Op het moment dat je überhaupt nog in kaart aan het brengen bent wat de precieze effecten zijn en welke normen daarbij horen, is het lastig om daar al beleid op te baseren. Het is wel een zorg die ik heb. We hebben de eerste tussenrapportages van het RIVM gezien en daaruit krijg je de indruk dat er een probleem is met ultrafijnstof. Wat ons betreft moet dit in het toekomst ook leiden tot vermindering,

inderdaad. Maar ik heb u zelf horen erkennen dat je eerst moet weten wat er precies aan de hand is en welke normen werken, voordat je er ook beleid op kunt maken.

De voorzitter:
Gaat u verder.

De heer Paternotte (D66):

Ik kom bij Schiphol zelf. Onze luchthaven is nog altijd de veertiende van de wereld en de derde van Europa. Misschien zal Schiphol nooit meer de grootste van Europa zijn, maar laat Schiphol dan maar de groenste worden. We zien daarvoor nog veel kansen, bijvoorbeeld via de luchthavengelden. Sinds dit jaar betaalt de grootste herriemaker meer. Er wordt dus minder aan luchthavengelden betaald voor het gebruik van de nieuwste, stille modellen. We hebben met de heer Bruins daartoe opgeroepen en het werkt. Delta Airlines heeft vrijwel alle decenniaoude vliegtuigen weggehaald van Schiphol en deze worden ergens anders ingezet. Op Schiphol wordt alleen nog gevlogen met de A350 en de A330neo, met de schoonste motor die Airbus nu kan bouwen. EasyJet doet hetzelfde en China Southern kondigde zelfs aan het schoonste toestel naar Schiphol te sturen. Welk effect ziet de minister van de differentiatie van luchthavengelden?

De vraag is of we hier nog een slag kunnen maken, want hoe schoner en stiller, hoe beter. Wat mij opvalt, is dat de kosten die een luchtvaartmaatschappij op Schiphol aan luchthavengelden maakt nog steeds tot de laagste van Europa behoren, ondanks het feit dat ze onlangs wel verhoogd zijn. Is Schiphol nou een discounter die de kosten laag houdt of is dit een erfenis van de tijd dat directeur Nijhuis nog streefde naar razendsnelle groei en het aantrekken van zo veel mogelijk nieuwe maatschappijen? Graag hoor ik van de minister waarom dit het geval is. En is zij bereid om het gat verder te dichten door hogere luchthaventarieven in te stellen voor de grootste kerosineslurpers? Frankfurt, Genève en Zurich zijn luchthavens die emissiecharges in de havengelden verwerkt hebben. De uitstoot van stikstofoxide bij start en landing bepaalt daar mede de hoogte van de havengelden. Is de minister bereid om in lijn met dit Zwitsers-Duitse model ook met Nederlandse luchthavens afspraken te maken over emissiecharges?

Voorzitter. Mijn oproep aan de bewindspersonen is: durf samen het duo te zijn dat de stikstof- en klimaatcrisis met beide handen aangreep om het anders te doen, zodat Nederland geld kan verdienen met de onvermijdelijk schone toekomst van mobiliteit, zodat Cora en Stientje de bewindspersonen waren die vieze lucht naar de geschiedenis verwezen!

De voorzitter:
Dank u wel. Mevrouw Van Brenk heeft nog een vraag aan u.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik zat te wachten of er nog iets kwam over Schiphol in zee. Nou hoor ik coalitiepartijen zeggen: ach, dat is gewoon windowdressing van D66, want die willen niet groeien en

doen dat als een afleidingsmanoeuvre? Hoe serieus is D66 met Schiphol in zee?

De heer Paternotte (D66):

Als je dat coalitiepartijen hoort zeggen, hoop ik dat u ze zo meteen ter verantwoording vraagt, want volgens mij hebben wij toch behoorlijk ons best gedaan om dat op de agenda te krijgen. Ik was heel blij toen de minister vorige week zei: we gaan randvoorwaarden opstellen — een drie-trapsraket noemde zij het — die kunnen dienen als basis voor een serieus onderzoek. Wat ons betreft zeggen we niet nu al dat we die luchthaven moeten gaan bouwen, maar ik wil wel weten wat precies de voor- en nadelen zijn, want op de huidige plek knalt Schiphol tegen z'n grenzen aan. Ik heb vaak het voorbeeld van Amstelveen genoemd en ik heb daar ook vaker over gesproken met de wethouders uit Amstelveen. Er is een enorme crisis op de woningmarkt in die regio. Ze willen daar 2.500 studentenwoningen bouwen, maar dit kan niet, omdat Schiphol er vlakbij ligt. Het zijn allemaal van dat soort kwesties waardoor je denkt: we moeten echt breder kijken voor de langetermijnoplossingen voor Schiphol. Maar ik erken ook dat voor de korte en de middellange termijn we dat eiland op zee nog niet hebben en dat is waarom we vandaag — een week nadat we het debat over Schiphol op zee hebben gevoerd — een debat hebben over die korte en middellange termijn.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben teleurgesteld dat ik het niet hoor, omdat er toch ook vandaag iets in de krant stond over een uitgelekte conceptnota en een minister die denkt helemaal geen zin te hebben om die te gaan uitvoeren. Ik vind het dus echt heel verdrietig dat D66 dit punt niet eens even aanstipt.

De heer Paternotte (D66):

Ik zal met de teleurstelling van mevrouw Van Brenk moeten leren leven. Laat ik in ieder geval deze interruptie gebruiken om vast te stellen dat de minister vorige week echt iets anders heeft gezegd dan wat ik vanochtend in de krant las. Ik weet ook niet precies waar dat op gebaseerd is. Het is mooi dat wij bij de Luchtvaartnota gewoon met elkaar verder praten over de mogelijkheid om Schiphol op zee te onderzoeken. Verder hoop ik dat u de insinuaties, waarmee u bij uw eerste interruptie begon, ook nog even voorlegt aan de mensen van wie u dat gehoord heeft.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil op zoek gaan naar de inner Churchill bij de heer Paternotte. "Never waste a good crisis" zei die. We hoorden de heer Dijkstra net in zijn bijdrage zeggen: Lelystad moet zo snel mogelijk open; wacht niet op de heer Remkes. Er is ook een motie van de Partij voor de Dieren geweest, die D66 toen niet gesteund heeft. Maar zou de heer Paternotte nu misschien wel bereid zijn om eerst te wachten op het advies van Remkes alvorens de minister een besluit te laten nemen over de opening van Lelystad Airport, gezien de nieuwe informatie die we nu hebben over stikstofuitstoot, over projecten die nog niet af zijn en over het idee dat extern salderen misschien niet wettig is?

De heer **Paternotte** (D66):
Ja, dat lijkt me verstandig.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Het lijkt mij ook heel verstandig. Even een check: we hebben het dan over mei 2020. Klopt dat?

De heer **Paternotte** (D66):
Volgens mij is de agenda van Johan Remkes vandaag in ieder geval gevuld met de inzet van het leger. Ik weet dus niet precies wat voor agenda de commissie straks gaat opstellen. Ik zoek hier even een goede quote van Churchill bij, maar er zal nog een hoop blood, sweat, toil and tears voor hen te vergieten zijn. Ik neem aan dat zij hun eigen agenda bepalen. Maar mij lijkt het inderdaad belangrijk dat we het advies van de commissie hebben.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dus nogmaals, u vindt het goed dat de minister wacht met een beslissing over de opening van Lelystad Airport, totdat de commissie-Remkes dat advies heeft uitgebracht, naar verwachting ergens in mei.

De heer **Paternotte** (D66):
Nogmaals, ik weet niet precies wat de agenda wordt, maar het lijkt mij inderdaad verstandig dat wij het advies van de commissie-Remkes, of straks misschien de commissie-Thieme — ik weet het niet — hebben om op basis daarvan te kunnen bepalen wat we wel en niet kunnen, mogen en moeten doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Paternotte. Dan is nu het woord aan de heer Moorlag van de PvdA.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Vandaag staat de vraag centraal: is onze mobiliteitsagenda, ons mobiliteitsbeleid, duurzaam en toekomstbestendig? Naar de smaak van de Partij van de Arbeid is dat op twee onderdelen niet het geval. Er is een Klimaatakkoord gesloten dat zijn weerslag zou moeten krijgen in de mobiliteitsagenda, maar naar onze smaak gebeurt dat te marginaal. De heer Dijkstra merkte terecht op dat mobiliteit een basisbehoefte is van mensen. Het is een gevoel van vrijheid dat je heel graag wilt hebben. Mensen zijn reislustig en zijn steeds reislustiger geworden. Maar dan is de vraag wel hoe wij de groei van het vliegverkeer gaan indammen. Naar de opvatting van de PvdA zul je dan een goed en volwaardig alternatief moeten gaan bieden. Dat zou tot een afstand van 800 tot 1.500 kilometer goed kunnen door de noodzakelijke schakels in het hogesnelheidsnetwerk in Europa aan te brengen. Daarin blijft Nederland achter. We hebben op dit moment een hsl-verbinding in zuidelijke richting, maar de treinverbinding richting Berlijn is gewoon een karrenspoor. Het noordoosten, richting Hamburg en Scandinavië, is nog onontgonnen terrein als je het hebt over hogesnelheidsverbindingen. Daarom pleit de Partij van de Arbeid voor een agenda die uitgaat van investeringen in de ontbrekende schakels in het

hsl-netwerk. Mijn vraag aan beide bewindslieden is: onderschrijven zij dat? Zien zij ook nut- en noodzaak van het leggen van Nederlandse schakels in het hsl-netwerk, ook in de wetenschap dat er al snel tien, vijftien of twintig jaar gemoeid is met planvoorbereiding en uitvoering? Moeten we niet nu de noodzakelijke stappen gaan zetten om die schakels aan te leggen?

Zo'n schakel in noordoostelijke richting zou tezelfdertijd als Lelylijn kunnen fungeren. Ik reis dagelijks vanuit Scheemda naar Den Haag. Als ik over de Veluwe reis, is de reisduur op dit moment nog korter dan als ik via Zwolle en de Hanzelijn naar Den Haag toe reis. Daar doe ik precies vier minuten langer over. Het is gewoon een schande dat wij binnen een klein land als Nederland nog zulke lange reistijden hebben. De schakels voor de hsl-verbindingen moeten er naar mijn overtuiging komen.

Voorzitter. Het tweede punt is de kloof tussen stad en platteland. Dat is vandaag heel zichtbaar. Ik ben van mening dat het stikstofprobleem moet worden aangepakt. De agrarische sector zal hervormd moeten worden. Het is tezelfdertijd wel zo dat het de laatste jaren relatief slechter toeven is geworden op het platteland. Heel veel voorzieningen staan onder druk. Dat is niet alleen binnen Nederland zo, maar in heel Europa. In Engeland en Frankrijk is het diepe sentiment op het platteland dat de stedelijke bevolking en de stedelijke centra goed bediend worden met voorzieningen. Het platteland voelt zich steeds meer achtergesteld. De Partij van de Arbeid vindt dat voor de regionale mobiliteitsbehoeften en de regionale mobiliteitsvraag niet alleen de systematiek van de netwerk- en marktcapaciteitsanalyse leidend kan zijn, omdat die alleen maar de dikke vervoerstromen bedient.

Voorzitter. Ik geef de kloof even weer. Hier is een voorstel gedaan om 40 of 50 miljard uit te trekken voor Schiphol op zee. 40 of 50 miljard! Dat is financieel geen meloen doorslikken, dat is het doorslikken van een zwerfkei. Zo'n voorstel wordt met het grootste gemak gedaan, maar tegelijkertijd zie je dat projecten als de N35 in Overijssel, de Lelylijn, de aanpak van de mobiliteitsproblematiek in de kop van Noord-Holland en de spoorverbinding Heerlen-Aken niet goed van de grond komen. Dat zijn relatief kleine projecten, maar het zijn wel projecten waarmee je het mobiliteitsniveau en ook de leefbaarheid op het platteland en in de perifere regio sterk kunt verbeteren. Mijn vraag aan beide bewindslieden: onderschrijven ze die analyse? Zijn ze ook bereid om die verschuiving te maken en om die mobiliteitsvraag en mobiliteitsbehoefte op waarde te schatten en goed te gaan bedienen?

Voorzitter. Mijn eerste treinreis was naar Delfzijl, vanaf station Bedum naar Delfzijl. Wij gingen naar het strand. Ik was vijf jaar en wij gingen naar dat wat slikkige strand, maar ik vond het gewoon fantastisch! Wij hadden thuis geen auto en die reis was voor mijn ouders een rib uit het lijf. We hadden het thuis niet breed en we hadden geen auto. Zo'n treinreisje was daarom echt wat. Mevrouw Kröger naam het woord "vervoersarmoede" in de mond en ook ik gun het kinderen dat ze gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Op een aantal plekken en een aantal momenten is dat al mogelijk. In het treinvervoer is het al mogelijk en in sommige aanbestedingen en concessies van buslijnen wordt ook al ruimte geboden voor gratis vervoer of het gratis meenemen van kinderen tot 12 jaar. Ik gun dat ieder kind in Nederland en mijn vraag aan de staatssecretaris is

dan ook of zij bereid is om te gaan verkennen of gratis openbaar vervoer voor kinderen tot 12 jaar op woensdagmiddagen en in het weekend mogelijk gemaakt kan worden. Dat zou wat ons betreft een eerste stap zijn naar gratis open vervoer voor jeugdigen. Het is ook van belang om kinderen te wennen aan openbaar vervoer. Als we minder gebruik willen gaan maken van de auto en meer gebruik willen gaan maken van openbaar vervoer, dan kun je daarmee niet jong genoeg beginnen.

Voorzitter. Ik schakel over op de circulaire economie. In het korte interruptiedebatje met de heer Paternotte had ik het daar ook al over. Ik kom in dorpen en wijken waar men tegen mij zegt: "Wij willen niet alleen onze energievoorziening verduurzamen, want wij merken dat drie kwart van onze energiebehoefte opgaat aan mobiliteit, spullen en voedsel. Wij willen onderzoeken of wij in ons dorp ons eigen voedsel kunnen gaan telen en of wij kunnen bevorderen dat spullen, bijvoorbeeld auto's, kunnen worden gedeeld." Ik vind dat we dat moeten gaan ondersteunen, net zoals wij ondersteunen dat wijken aardgasvrij worden gemaakt. Daarvoor heeft het ministerie van BZK zeventien wijken aangewezen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is heel concreet: is zij bereid om een pilot te beginnen om te kijken of we zeventien wijken, dorpen of buurten kunnen faciliteren om echt die sprong naar circulariteit te maken?

Voorzitter. Ik kom bij mijn laatste punt en dat is een heel klein punt. Het gaat namelijk over de sigarettenpeuk. Dat is een hele kleine bron van vervuiling, maar ze zijn wel met heel veel, zo'n 10 miljard stuks in Nederland om precies te zijn. 2 miljard peuken worden niet opgeruimd en verdwijnen in het milieu. Het kost vervolgens twaalf tot vijftien jaar om die peuken af te breken en dan heb je in feite nog steeds een hele fijne vorm van plastic in het milieu zitten.

Voorzitter. Je kunt met het pistool op de borst tegen mensen zeggen: gij zult geen peuken weggooien. Maar zo'n gedragsverandering is echt een zaak van een hele lange adem, want dat realiseer je niet een, twee, drie. Is het daarom niet veel effectiever om de tabaksindustrie te verplichten tot of te confronteren met een plicht om sigarettenpeuken te maken van biologisch afbreekbaar materiaal en om sigarettenfilters te verbieden die niet snel biologisch afbreekbaar zijn? Ik weet hoe moeilijk het is om te communiceren met de tabaksindustrie, maar dat hoeft ook niet, want in de internetconsultatie kan de tabaksindustrie zijn opvatting wel kenbaar maken. Maar is de minister bereid om de industrie daartoe te verplichten?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

□

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Vandaag bespreken wij de misschien wel mooiste begroting van het kabinet. Laten we niet vergeten dat milieu een belangrijke poot is van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dan hebben we het over de zorg voor onze leefomgeving, voor Gods schepping, én het gaat over investeringen in de toekomst van ons land. We staan voor een grote maatschappelijke transitie in de

manier waarop we samen wonen, werken en recreëren. Die maatschappelijke transitie kan niet zonder grote investeringen in onze infrastructuur. Dat is cruciaal voor de ontwikkeling van Nederland. Het lijkt me geweldig om in deze tijd minister van Infrastructuur en Waterstaat te zijn en met een investeringsfonds te kunnen bouwen aan de toekomst van ons land. Waarom dan toch die focus op 130, de Maut, een regionaal vliegveld? Ik kan me voorstellen dat dat de dossiers zijn waar de minister niet heel blij van wordt. Waar is het grote verhaal over infrastructuur in de toekomst? Mijn collega Stieneke van der Graaf ziet ernaar uit om met de minister dit debat te gaan voeren bij het algemeen overleg MIRT.

Voorzitter. Gisteren voerden wij het debat met de staatssecretaris over de circulaire economie. Ik heb daarbij ook verteld over mijn gesprek met de frisdrankenproducent. Deze frisdrankenproducent wil de verpakkingen in 2025 helemaal circulair maken. Dat betekent dat de stroom met en blik terug moet naar de producent. Nu verdwijnt veel pet en blik nog in de pmd-container, waar het geen hoogwaardige toepassing voor recycling kan krijgen. Of, erger nog, veel verdwijnt in het zwerfafval. De monitoring van Rijkswaterstaat laat zien dat ondanks de grote inspanning van het bedrijfsleven het aantal kleine plastic flessen in het zwerfafval toeneemt. Daarmee komt de introductie van statiegeld op kleine flesjes in beeld.

Voorzitter. Als het gaat om blik, hebben we helaas moeten vaststellen dat VNG en het verpakkend bedrijfsleven geen actieplan en reductiepercentage voor blik in het zwerfafval hebben kunnen vaststellen. Mijn fractie vindt dat heel zorgelijk, omdat er in het zwerfafval veel meer blik zit dan plastic flesjes. We hebben het risico van de verschuiving. Ik ben samen met collega Von Martels van het CDA op bezoek geweest bij een melkveehouder in Leusden. Daar hebben we ook gehoord dat er elk jaar ten minste 4.000 koeien doodgaan als gevolg van scherp-in. Ik ben dan ook heel blij dat er nu een ruime Kamermeerderheid is voor wettelijke maatregelen voor blik. We vragen de staatssecretaris daarom eenzelfde traject in gang te zetten voor blik als voor plastic flesjes. Gisteren is in het debat al gewisseld dat de staatssecretaris wettelijke maatregelen voor ogen heeft en dat ze hierover ook een brief naar de Kamer stuurt. Voor mijn fractie is statiegeld geen doel op zich, maar we weten dat dit hét instrument is om van pet en blik circulaire stromen te maken. Daarom is de ChristenUnie al jarenlang fervent pleitbezorger van statiegeld. We zijn ook heel blij met de voortvarendheid van deze staatssecretaris op dit dossier.

Voorzitter. Textielrecycling zou ik anders hier aan de orde stellen, maar dat is gisteren ook uitgebreid gewisseld. Dat laat ik nu dus rusten. Er komt ook nog een VAO.

Dan het onderwerp repair, repareren. Dit kabinet maakt werk van een circulaire economie en trekt daar dit jaar en volgend jaar 80 miljoen extra voor uit. Binnen een circulaire economie gaat het om het verminderen, hergebruiken en recyclen van spullen: reduce, reuse, recycle. Het repareren, repair, van spullen als schakel kan niet ontbreken en verdient een plek in de circulaire ambachtscentra. De Stichting Repair Café speelt een belangrijke rol bij het opzetten van een reparatie-infrastructuur in onze samenleving. In buurten en wijken worden repair cafés georganiseerd. Deze initiatieven hebben ook een sociaal doel. Daarom hebben ChristenUnie en D66 een amendement ingediend om dit soort initi-

atieven en het vergroten van de reparatie-infrastructuur als schakel in de circulaire economie te versterken.

Voorzitter. Waar ik me zorgen over maak, is dat ik nog steeds signalen krijg dat er te weinig vraag is naar recyclelaat. Nascheiden is daardoor zelfs duurder dan het verbranden van afval. Dat kan niet de bedoeling zijn. Graag een reactie van de staatssecretaris. De overheid kan namelijk met haar inkoopbeleid launching customer zijn, en de overheid heeft instrumentarium — regelgeving — om percentages recyclelaat in verschillende productstromen verplicht te stellen. Voor sommige productstromen doen we dat ook al. Wanneer is het moment om dit breder in te zetten, is mijn vraag aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Vorig jaar heb ik aandacht gevraagd voor de afvalscheiding op stations. Ik heb daarna een werkbezoek gebracht aan station Amsterdam Centraal. Ik moet zeggen dat dat heel erg leerzaam was. Ondanks alle inspanningen lukt het niet om afvalscheiding in de trein en op de stations goed voor elkaar te krijgen. Eerlijk gezegd is het menselijk gedrag hierbij de zwakke schakel. Dat neemt niet weg dat mijn fractie van mening is dat we hierop moeten blijven inzetten; gedragsverandering is een zaak van de lange adem. Kan de staatssecretaris schetsen hoe haar contacten met NS en ProRail verlopen? Ondersteunt ze mijn conclusie dat we de ambitie hoog moeten houden en dat we hierop moeten blijven inzetten?

Voorzitter. Stations zijn publieke plekken, maar er zijn meer publieke plekken, bijvoorbeeld pretparken en recreatieparken. Het afval dat hier wordt ingezameld, heeft in grote lijnen dezelfde kenmerken als huishoudelijk afval, dat door gemeenten wordt ingezameld. Gemeenten worden financieel gecompenseerd door het Afvalfonds Verpakkingen, maar deze vaak maatschappelijk georiënteerde bedrijven, die publieke plekken, worden niet gecompenseerd. Een vergoeding kan helpen om recycling van afval dat buitenshuis wordt ingezameld een boost te geven. Wil de staatssecretaris hier onderzoek naar doen? Ik weet dat ik deze vraag eerder heb gesteld, maar de circulaire economie komt steeds hoger op de agenda; we voelen de urgentie steeds meer. Ik denk echt dat als we hier nog eens goed naar kijken, het een bijdrage kan leveren aan het doel dat we allemaal voor ogen hebben. Vandaar mijn vraag.

Voorzitter. Dan een heel ander onderwerp, de autoloze zondag. Eind september werd in verschillende Europese steden de autoloze zondag gevierd. De beelden zagen er feestelijk en ontspannen uit. Mensen ontmoetten elkaar op plekken waar anders de auto's staan te ronken. Om in autotermen te blijven: we zitten als samenleving met onze 24 uurseconomie vaak in de allerhoogste versnelling, maar het is goed voor mens en natuur om één keer per jaar gas terug te nemen, tot rust te komen en te laten zien dat we best wat vaker zonder de auto kunnen. Daarom doen ChristenUnie en GroenLinks vandaag het voorstel om ook in Nederland de autoloze zondag te omarmen. Uiteraard ligt de besluitvorming bij gemeenten, maar het Rijk kan dit idee wel positief uitdragen en desgewenst gemeenten ondersteunen in de communicatie. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Het klinkt als een heel sympathiek voorstel op het gebied van duurzaamheid. Ik hoorde van uw collega — onze collega

— van GroenLinks dat het voor heel Nederland zou gaan gelden. Maar wij hebben er al CDA-fractie één vraag bij. Mobiliteit, de auto, wordt ook gebruikt, met name op zondag, om familiebezoekjes af te leggen. Ook zijn er mensen die de auto nodig hebben om naar de kerk te kunnen gaan. Zoals u ongetwijfeld weet, zijn er kerken die mensen met de auto ophalen zodat ze naar de kerkdienst kunnen. Hoe ziet de ChristenUnie dat voor zich? Betekent het voorstel dat mensen thuis moeten gaan zitten, achter de geraniums, opdat iedereen dan een duurzame zondag kan beleven?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dat laatste is juist wat we niet willen. Ik heb beelden gezien van steden in Europa die de autoloze zondag vieren waar heel veel creativiteit was. Waar mensen elkaar op straat ontmoetten. Waar events waren. Waar kinderen op straat aan het stoepkrijten waren. Dus ik zag helemaal geen mensen achter de geraniums zitten. Tegelijkertijd: er wordt gezegd dat dit voor heel Nederland geldt. Zeker. Alle Nederlandse gemeenten zouden wat mij betreft de mogelijkheid moeten hebben om voor hun eigen grondgebied een autoloze zondag in te stellen. Dat kan misschien voor het hele grondgebied, dat kan wellicht alleen voor het centrum, dat kan voor een speciale wijk, wellicht alleen bepaalde straten. Dus het is niet zo dat heel Nederland één keer per jaar een autoloze zondag heeft. Het gaat echt om bottom-up besluitvorming door gemeenten. Juist een dag van ontmoeting en rust in een al te hectische samenleving.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik was bij de laatste autoloze zondag in Brussel. Ik herken inderdaad die beelden van skatende mensen op een straat, wat ontzettend leuk is en plezier oplevert. Maar tegelijkertijd zie ik ook iets anders. Stel dat wij dit hier met z'n allen zouden uitrollen. Dan is het nog niet zo makkelijk uitvoerbaar. Naast dat er mensen die in de binnenkernen wonen, thuis komen te zitten en niet meer op pad kunnen om anderen te bezoeken, zie ik ook nog eens al die wegen die moeten worden afgezet door vrijwilligers. Er zit ontzettend veel werk achter. Ik zet dus echt vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van dit plan.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb in Europese steden gezien dat het wel degelijk mogelijk is en dat er ook veel draagvlak voor is. Ik vind het ook belangrijk dat we het niet hier vanuit de Tweede Kamer gaan beslissen, maar dat er echt draagvlak is in de samenleving. Ik vind het ook heel belangrijk om een beroep te doen op de creativiteit in de samenleving. Het is niet de bedoeling dat mensen niet meer op familiebezoek kunnen gaan of dat mensen kun kerk niet meer kunnen bezoeken. Laat duidelijk zijn dat het geldt voor één zondag in het jaar, dat 365 dagen telt. Ik kan me bijvoorbeeld voorstellen dat er elektrische busjes gaan rijden om mensen die slecht ter been zijn op te halen, zodat ze toch naar de kerk kunnen gaan. Ik zie hier niet direct de beren op de weg die het CDA ziet.

De heer Stoffor (SGP):

Ik ben toch iets positiever dan het CDA. Dus net als bij GroenLinks — toen was mevrouw Dik-Faber er niet — wil ik een compliment maken: leuk idee, goed idee. Ik stelde

straks ook de vraag of het, als het goed bevalt, uit te breiden is naar meer zondagen per jaar. Of blijft het bij de Christen-Unie bij die ene?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Mijn fractie omarmt de autoloze zondag als een dag van bewustwording en een dag van rust in een al te hectische samenleving. Ik denk dat het echt ogen opent en heel veel creativiteit op gang brengt. Als er nou gemeenten zijn — ik zeg met nadruk gemeenten — die vinden dat het naar meer smaakt, geloof ik niet dat er nou heel veel regels in de weg staan om dat op basis van lokaal draagvlak verder te organiseren. Maar wat mijn oproep vandaag is, is om aan te sluiten bij de Europese autoloze zondag. Het is één dag in het jaar, ik meen in september, waarop in verschillende Europese steden die autoloze zondag wordt gevierd. Dan kunnen we met elkaar een krachtig signaal afgeven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is een goede vraag van de heer Stoffer. Ik denk dat hij het wel 52 zondagen per jaar wil en u eigenlijk ook — ik zie u glimlachen daarbij — vanwege zingeving en andere zaken. U heeft het over draagvlak van onderop, maar hoe is dit goed te handhaven? Je vraagt nogal wat van mensen. Heel veel mensen willen het ook niet, denk ik. U heeft het nu ineens over elektrische busjes die gaan rijden. Nou, volgens mij was het juist niet de bedoeling dat je ging rijden. Hoe wordt dit gehandhaafd en levert dit niet ook allerlei ellende op in de uitvoering?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Er worden hier allemaal beren op de weg gezet waarvan ik me afvraag of we die moeten opwerpen. We hebben de voorbeelden in andere Europese steden en ik heb daar niet gehoord dat handhaving daar nou zo'n enorm groot probleem was. Elke stad heeft er wel eigen keuzes in gemaakt. De ene stad had het centrumgebied afgesloten en een andere alleen bepaalde straten en pleinen. Dat is gebeurd op basis van draagvlak en lokale besluitvorming. Dus ik zie gewoon die beren op de weg niet zo die de heer Dijkstra ziet.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik dacht dat de heer Dijkstra misschien nog een keer deze kant op zou komen.

De voorzitter:

Nee, hij komt niet.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Nou, dat is jammer.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil weer even teruggaan naar vorig jaar, toen de motie-Sienot/Dik-Faber is aangenomen met het verzoek om versneld pictogrammen op verkeersborden te plaatsen voor alternatieve brandstoffen door werk met werk te maken als er onderhoudswerkzaamheden aan de weg plaatsvinden. Hoe staat het ervoor? Het lijkt mijn fractie dat het een realistisch tijdpad is om in 2022 alle borden van een nieuw pictogram voorzien te hebben. We zien nu dat onder druk van de uitspraak van de rechter snelheidsborden razendsnel worden vervangen. Dan kunnen de pictogrammen voor alternatieve brandstoffen toch ook heel snel worden geplaatst? Graag een reactie.

Voorzitter. Ik kom op de trein. Ik hoorde al fantastische geluiden over de Europese trein en daar wil ik me heel graag bij aansluiten. Ik geloof dat net iemand sprak over onontgonnen gebied richting Scandinavië. Ik kan dat uit eigen ervaring bevestigen. Het zou gewoon zo goed zijn als we veel meer inzetten op dat Europese treinnetwerk.

Dan kijk ik naar de Nederlandse trein. Wij vinden het belangrijk dat mensen de trein als dat kan verkiezen boven de auto, maar dan moeten we er natuurlijk wel voor zorgen dat internet in de trein goed, snel en betrouwbaar is. Daarom hebben wij vandaag samen met het CDA een amendement ingediend om het internet in de trein te verbeteren voor meer comfort voor de passagiers.

Voorzitter, de binnenvaart. De vergroening van de binnenvaart is een belangrijk onderdeel van de green deal maritiem. Het is van groot belang om de binnenvaartsector in de toekomst ook aantrekkelijk te houden voor handels- en productiebedrijven. Er wordt ingezet op nieuwe samenwerkingsvormen, een labelsysteem voor binnenvaartschepen en het opzetten van een duurzaamheidsfonds. Met het bedrag van 15 miljoen dat vooralsnog beschikbaar is, kunnen pilotprojecten en nieuwe innovaties worden ondersteund. Ziet de minister mogelijkheden om hier nog een verdere stap in te zetten?

Dan het onderwerp geluidsschermen — er komt echt van alles voorbij in deze begroting. Vorig jaar is de motie-Van der Graaf/Sienot aangenomen over het probleem dat bewoners meer geluidsoverlast ervaren door verouderde geluidsschermen, toegenomen drukte op de snelwegen en de hogere maximumsnelheid, zoals langs de A28 bij Harderwijk en de A20 bij Maassluis. De regering is verzocht om in overleg te gaan met Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten om bij vervanging van geluidsschermen in een vroeg stadium met een plan te komen om de overlast voor bewoners te verminderen. Mijn fractie krijgt echter signalen dat de gemeente en de provincie op deze plekken welwillend zijn, maar dat Rijkswaterstaat niet meewerkt. Wij vragen hier actie van de minister. Hoe staat het met de uitvoering van de motie? Zijn er inmiddels concrete plannen opgesteld om geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen en, zo ja, waar?

Voorzitter. Mijn laatste punt is de vrachtwagenheffing. Er wordt gewerkt aan een wetsvoorstel over de vrachtwagenheffing. De consultatiefase is gesloten. Hoe staat het met de voortgang van dit wetsvoorstel? In maart heeft de Kamer de motie-Van der Graaf/Schonis aangenomen waarin de regering is verzocht om verschillende varianten voor tariefdifferentiatie uit te werken om emissieloos vrachtver-

voer te stimuleren. Hoe staat het met de uitwerking van deze motie?

Voorzitter. Dit was mijn bijdrage in eerste termijn. Ik zie uit naar de beantwoording van de bewindspersonen. Ik wens hun heel veel succes bij de verdere taken die hun wachten, ook het komende jaar weer.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Raan heeft nog een vraag aan u.

De heer Van Raan (PvdD):

Collega Paternotte is inmiddels bereid gevonden om zijn standpunt van D66 te herzien en om even te wachten tot de commissie-Remkes ook over de luchtvaart heeft geadviseerd met betrekking tot de besluitvorming rond Lelystad Airport. Ik weet inmiddels informeel dat het CDA niet daartoe bereid is. Ik weet dat het niet uw dossier is, maar zou u bereid zijn om aan de heer Bruins, uw collega die over luchtvaart gaat, te vragen of hij zich kan scharen achter het volgende? Is hij bereid te wachten met besluitvorming over Lelystad Airport totdat de commissie-Remkes daarover heeft geadviseerd? Misschien kunt u daar in tweede termijn iets over terugmelden hier in de Kamer.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik wil natuurlijk alles aan mijn collega Bruins voorleggen, maar er staat de heer Van Raan niets in de weg om contact op te nemen met de heer Bruins om te horen hoe wij in dit dossier staan. Ik heb natuurlijk ook het advies van de commissie-Remkes gelezen. Daar zitten allerlei behartenswaardige zaken in, en er komt nog een advies over luchtvaart. Dat zullen we dan met elkaar moeten gaan bespreken.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik begrijp het antwoord maar omdat we hier met een kleine verandering te maken hebben, is het toch goed om dat ook in deze zaal te bespreken. Dus ik zou het op prijs stellen als u dat wil vragen en het antwoord zou kunnen terugkoppelen. Dank u wel als u dat wil doen.

De voorzitter:

Het is een herhaling van de vraag, mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik ga kijken wat precies de vraag was en wat er mogelijk is.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Wassenberg, aan u is het woord.

□

De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Een autoloze zondag is een interessant idee van mevrouw Dik-Faber. Een tractorloze woensdag zou misschien al een eerste stap zijn, maar daar gaat het vandaag niet over.

Voorzitter. Gisteravond debatteerden wij al met de staatssecretaris van lenW ... de staatssecretaris van lenW ... de staatssecretaris van lenW. Ik gaf haar toen twee complimenten. Die complimenten waren terecht, maar daar moet ik natuurlijk geen gewoonte van maken. Dat weet de staatssecretaris ook. Daar is ook aanmerkelijk minder aanleiding toe, want we bespreken vandaag de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat in het groenste kabinet ooit overigens geen "Infrastructuur en Milieu" meer heet, laat staan dat de oude term "Milieubeheer" nog in de naam zou zitten.

We zien dat helaas ook terug in het gevoerde beleid en in de toestand van onze leefomgeving. Dat milieubeleid schiet namelijk structureel tekort, komt te laat en gaat ten onder aan economische belangen. Afgelopen jaar zagen we dat Tata Steel niet aan de milieueisen kon voldoen en daarom een aangepaste vergunning kreeg met soepelere normen. We zien nu dat Chemelot, een groot chemisch complex in Limburg, niet op tijd een nieuwe lozingsvergunning aanvraagt, ondanks herhaaldelijk aandringen van de vergunningverlener, maar dan toch automatisch een verlenging krijgt. Dat wordt allemaal gezien als de normaalste zaak van de wereld. Vanuit de zolder van mijn huis kijk ik uit op de schoorstenen van Chemelot in Zuid-Limburg bij Geleen. Ik maak mij zorgen als een complex dat met zo veel chemische stoffen werkt, zo nonchalant met vergunningen omgaat. Ook het Waterschap Limburg maakt zich daar grote zorgen over. Kan de minister zich die zorgen voorstellen?

Het wordt nog erger. De Gezondheidsraad becijfert dat elk jaar 12.000 mensen voortijdig sterven door vuile lucht. We hebben te maken met vervuilde bagger die in de natuur wordt gestort onder het mom van natuurverbetering, maar ook accu's, asbest en plastics worden bewust en bedrijfsmatig in de natuur gedumpt. Ook hebben we te maken met persistente stoffen in de bodem zoals PFAS. En we zien dat de minister nu al voorsorteert op het niet-halen van de beleidsdoelen voor waterkwaliteit.

Voorzitter. Milieuproblemen zijn geen natuurlijk fenomeen. Het is beleid, kabinetsbeleid, in het verleden en nu, dat dit laat gebeuren of zelfs veroorzaakt. Ik zal dat toelichten. Allereerst zijn in de afgelopen jaren wetten, die onze omgeving moeten beschermen, gestaag ontmanteld. Wetten als de Crisis- en herstelwet en de Omgevingswet schuiven de belangen van de natuur terzijde ten behoeve van economische groei. Het resultaat is dat de afgelopen tien jaar het aantal milieueffectrapportages is gehalveerd. En de rapportages die nog wel gemaakt worden, schieten in zeven van de tien gevallen tekort. Graag een reactie daarop. We onderzoeken gewoonweg niet meer welke schade we toebrengen. Als we dat niet meer doen, hoeven we ons ook geen zorgen te maken, lijkt het credo van het kabinet. Want wat je niet meet, blijft onzichtbaar en hindert de economische groei niet. Maar dat is natuurlijk kortetermijndenken. Want al houd je je blind voor de negatieve gevolgen van de economische bedrijvigheid, die gevolgen zijn er natuurlijk wel. Een recent voorbeeld is de PAS, die de negatieve gevolgen van stikstof eigenlijk onder het tapijt veegde. De regering hield zich daar via een truc blind voor. Als we naar buiten kijken — ik had het over tractoren — dan zien we waar die truisvogelpolitiek toe heeft geleid.

Ten tweede faalt het toezicht en de controle. Het is alweer twee jaar geleden dat de documentaire Beerput Nederland werd uitgezonden, maar we hebben niets geleerd, zo lijkt

het. Recent bleek na tips dat het mis was met de grond die in de natuur werd gestort. Er werden tien schepen gecontroleerd, en alle tien waren ze niet in orde. En toch mochten acht schepen hun sterk vervuilde lading gewoon storten. De MSC Zoe, het schip dat containers verloor bij de Wadden en een gigantische milieuramp veroorzaakte, blijkt achteraf geen werkende black box aan boord te hebben gehad. Eerder was al vastgesteld dat de controle op het goed sjoeren, vastzetten van de containers, praktisch niet bestaat. Beter toezicht is cruciaal, en de Partij voor de Dieren zal wat dat betreft ook het amendement van de heer Laçin steunen. We hebben wetgeving die varend ontgassen verbiedt, maar ik heb geen idee hoe en waar dat gehandhaafd zou moeten worden. De Provinciale Staten van Zuid-Holland eisen hier vandaag in de krant nog actie en opheldering over. Hoe gaat de regering voorkomen dat onze leefomgeving, onze natuur en de gezondheid van omwonenden in gevaar worden gebracht door varend ontgassen? Is de minister het met de Partij voor de Dieren eens dat daar paal en perk aan moet worden gesteld? En vooral: hoe gaat de regering dat doen?

Het derde aspect van het beleid dat catastrofaal is voor ons milieu, is de trage reactiesnelheid. We lopen altijd achter de feiten aan. PFAS-stoffen zitten in het hele land in de bodem en nu pas komen er maatregelen; pas na 50 jaar, meneer Ziengs! Grasvelden worden in heel Nederland vervangen door kunstgrasvelden en nu pas concluderen we dat van die velden eigenlijk elke dag milieuvervuiling af komt en dat er geen recyclingcapaciteit bestaat. Dat moet echt anders. We moeten veel kritischer vooraf kijken naar de gevolgen van ons handelen, zeker als je weet dat dat handelen kan leiden tot onomkeerbare milieuschade. Als je autobanden van de wetgeving niet als afval mag storten, maar ze wel mag vermalen, om ze dan te storten op onze kunstgrasvelden waarop de kinderen sporten, dan klopt er iets niet. En omdat die chemische stoffen en zware metalen uit dat rubber ook nog in de natuur terecht kunnen komen, is het probleem alleen maar groter. Dat had het kabinet, dat hadden eerdere kabinetten, gewoon moeten voorkomen. Voorkomen is in dit geval veel beter dan genezen.

Voorzitter. Mensen willen allemaal schone lucht. Ze willen allemaal een schone leefomgeving. Mensen willen in meerderheid ook een verbod op het oplaten van ballonnen, een vuurwerkverbod en invoering van statiegeld op flesjes en blikjes. Het is echt niet zo dat het beschermen van onze leefomgeving en onze gezondheid een politieke splijtzwam is, helemaal niet. Dus waarom zien we niet meer actie van de regering op dit vlak? Ik moet wel zeggen: als het gaat om blikjes en flesjes zit er eindelijk schot in de discussie over statiegeld. Dan gaat het met name om flessen, en later misschien ook om blikjes. We hebben daar gisteren uitgebreid over gesproken. Dat was dus positief.

Over de negatieve gevolgen van plastic ballonnen voor milieu en dieren is weinig discussie meer. Iedereen is er eigenlijk wel van overtuigd dat er negatieve gevolgen zijn. Heel veel gemeenten hebben al een oplaatverbod, maar die ballonnen houden zich vervelend genoeg niet aan gemeentegrenzen. Wanneer neemt het kabinet de eerste stappen voor een landelijk ballonnenoplaatverbod? 71% van de bevolking vraagt daarom.

De staatssecretaris zegde toe om in de zomer een wetsvoorstel in consultatie te brengen voor een verbod op het gebruik van landbouwgif door particulieren. Kan zij aange-

ven waarom dat nog niet in consultatie is gebracht en wanneer dat wel gaat gebeuren?

Voorzitter. Ten slotte nog een aantal vragen over de muskusrat. Recent stemde de Unie van Waterschappen in met het terugdringen van de muskusrat tot de landsgrens. Daarmee bedoelt ze uitroeien. Ik heb daar onlangs een aantal vragen over gesteld aan de minister van LNV; dat was bij de begroting van LNV. De minister heeft dit doorverwezen naar de minister van IenW; vandaar mijn vragen. De Raad voor Dierenaangelegenheden vindt dat er een andere betekenis moet worden gegeven aan de zogenaamde plaagdieren. "Framing van diersoorten als ongedierte is niet langer acceptabel", schreef de raad in de publicatie De staat van het dier, die op diierendag uitkwam. Als dieren toch bestreden moeten worden, moet dat zo diervriendelijk mogelijk, volgens de Raad voor Dierenaangelegenheden. Onderschrijft de minister dat advies? Want het plan van de waterschappen is natuurlijk allesbehalve diervriendelijk. Er is niemand die gelooft dat het massaal verdrinken van dieren, van muskusratten — dat is wat er in de praktijk gebeurt — diervriendelijk is. Bovendien — en daar besluit ik mee — is het de vraag of dat wel wetmatig is, allereerst omdat het doden van dieren, muskusratten in dit geval, alleen mag als verjagen of weren niet lukt. De veldproef die de waterschappen aandragen heeft die alternatieven nooit serieus onderzocht. Waterschappen zijn wettelijk verplicht om dieren alle vermijdbare pijn, spanning en lijden te besparen. Dat is een Europese wet, die Nederland gewoon moet uitvoeren. Kan de minister daarop reflecteren? En vindt zij dat dit voldoende gebeurt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan.

□

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het gaat over de luchtvaart. Alle seinen staan op groen voor een krimp van de luchtvaart. Ik geef u daar vier aanwijzingen voor. De steun voor de krimp neemt toe, zoals elders al eerder is gememoreerd. Er komen nu grenzen op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid in de Luchtvaartnota. De derde aanwijzing is dat Nederland eindelijk de stikstofuitstoot op grote hoogte gaat meenemen, zodat er een eerlijker beeld ontstaat en, moet ik toch tegen de heer Dijkstra zeggen, die absurde, niet-houdbare sprookjeswereld van de luchtvaartsector echt ontmaskerd gaat worden. De vierde aanwijzing is dat de Kamer het erover eens is dat vliegvelden een natuurvergunning moeten hebben. Dat laatste is een hele belangrijke uitspraak. Het is eigenlijk schokkend dat die nodig is, maar als deze minister niet wil horen, moet ze maar voelen. Daartoe heeft de Kamer ook een motie aangenomen waarin zij uitsprekt dat vliegvelden een natuurvergunning nodig hebben. Punt.

De heer Paternotte (D66):

Alle seinen staan op groen, behalve natuurlijk dat je dan wel moet weten hoe. Ik heb daar vaker vragen over gesteld aan de heer Van Raan. Hoe gaan we dat dan doen? Veel woordvoerders hebben dat een keer gevraagd. Toen zei u uiteindelijk: om de luchtvaart betaalbaar te laten krimpen,

moet je inderdaad eerst het wereldwijde ICAO-verdrag zien te wijzigen. Mijn vraag is dus eigenlijk: heeft u daar nu een oplossing voor, of heeft u al dat geld, misschien wel miljarden euro's, dat nodig is om alle bestaande rechten af te kopen en die krimp mogelijk te maken? En waar wilt u dat vandaan halen? Want het is mooi dat u elke keer schetst "we gaan de luchtvaart enorm laten krimpen en Schiphol halveren", maar dan moet u ook wel het eerlijke verhaal vertellen. Daartoe zou ik u willen oproepen. De vraag is dus: hoe dan?

De heer Van Raan (PvdD):

Voordat ik reageer, wil ik bezwaar maken tegen wat de heer Paternotte doet. Hij doet alsof het verhaal van krimp van de luchtvaart geen eerlijk verhaal zou zijn. De uitstoot van de luchtvaart, of het nou gaat om CO₂ of fijnstof, en de bijdrage aan het CO₂-budget passen op geen enkele manier binnen de plannen van Parijs om de temperatuurstijging minder dan 1,5 graad te laten zijn. Ik maak dus bezwaar tegen de suggestie dat het niet het eerlijke verhaal zou zijn. Dat gehoord en gezegd hebbende ...

De voorzitter:

Maar dat wil meneer Paternotte even rechtzetten.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat weet ik niet, maar ik wil eerst wel even antwoord geven op de vraag hoe we dat gaan doen. Het goede nieuws in die vraag is natuurlijk dat we het er misschien over eens kunnen zijn dat het noodzakelijk is. Dan kun je het vervolgens hebben over hoe je dat gaat doen. Dat vind ik een belangrijke doorbraak. En hoe je dat dan vervolgens doet ... We hebben het gehad over de alternatieven voor de luchtvaart, zoals de trein en andere verkeersmodaliteiten. We hebben het gehad over beprijzing van de luchtvaart. We hebben het gehad over het strenger maken van het ETS voor de luchtvaart. Dat is een hele set maatregelen en wetten. Misschien zit er ook een stuk sociale verandering in. We hebben nu vliegschaamte. Het is een hele set zaken die je kunt doen om luchtvaart te laten krimpen, net zo goed als we andere transities eerder hebben meegemaakt in de wereldgeschiedenis. In het licht van het belang van krimp van de luchtvaart, waar de heer Paternotte misschien toch ook langzamerhand naar aan het opschuiven is, is er een heel arsenaal aan mogelijkheden om dat te doen. Ik begrijp eerlijk gezegd niet waarom hij daar steeds op terugkomt. We moeten eerst samen het fundamentele debat voeren of we het eens zijn over die krimp en niet over hoe dat dan moet.

De heer Paternotte (D66):

Ik zou GroenLinks een compliment willen maken. Als je mevrouw Kröger beluistert, hoor je vaak dat ze misschien best wel krimp van de luchtvaart zou willen, maar dat ze wel aan de minister vraagt wat dat eigenlijk kost. Ze wil weten of dat een realistisch verhaal is. Maar als ik u vraag hoe u het wilt gaan doen, zegt u: ik wil het eigenlijk eerst hebben over waarom we het willen en dan kunnen we later kijken hoe we het doen. We zitten hier in het parlement. U zegt dit al twee jaar. Is het niet een keer tijd om te zeggen hoe u het wilt doen? U hebt iets gezegd over gedragsverandering, maar wat wilt u doen met al die bestaande rechten,

al die slots, de historische rechten die maatschappijen volgens dat wereldwijde verdrag op al onze luchthavens hebben? Hoe gaat u ze afkopen? Waar gaat u dat geld vandaan halen?

De heer Van Raan (PvdD):

We hebben 70 jaar lang een sector ...

De heer Paternotte (D66):

Ik geloof echt wel dat u de luchtvaart wilt laten krimpen, maar dan moet u wel het eerlijke verhaal erbij vertellen hoe u dat wilt doen.

De heer Van Raan (PvdD):

Volgens mij heb ik aangegeven dat er een heel arsenaal is en ook nodig zal zijn om dat te bewerkstelligen. De heer Paternotte heeft het vaak over de ontstaansgeschiedenis van de groei van de luchtvaart met het verdrag van Chicago. Dat was destijds een goed idee om de luchtvaart te bevorderen. Die sector heeft 70 jaar lang kunnen groeien binnen de grenzen van de economie, de leefomgeving en de veiligheid. En dat is voorbij. Die transitie zal, zoals ik net aangaf, een heel arsenaal aan middelen omvatten, misschien ook wel middelen en handelingen die we nu nog helemaal niet in kaart kunnen brengen. Maar het zal gepaard gaan met afkoop, met investeringen, met wetgeving, beprijzing, belastingen, meer trainen en andere vaardigheden die we moeten trainen. Dat is allemaal evident. Ik zou de heer Paternotte willen vragen: laten we ons verenigen in het krimpstandpunt en laten we gezamenlijk ook alle mogelijkheden onderzoeken die ik nu aangeef en die noodzakelijk zijn om die krimp te bereiken. Daarbij ...

De voorzitter:

Meneer Van Raan, sorry, ik onderbreek u heel even. Anders krijgen we een herhaling van zetten.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, ik heb nog een aanvulling. Dat heb ik nog niet gezegd.

De voorzitter:

Ja, maar het is 18.05 uur en er zijn nog een aantal sprekers. Ik kijk een beetje naar de klok. Ik sta de heer Paternotte nog één interruptie toe en dan zit hij aan zijn maximale aantal interrupties voor dit debat. Als u nog een uitsmijter hebt, is dit uw kans.

De heer Paternotte (D66):

Ik wil in ieder geval concluderen dat Van Raan zegt dat alle seinen voor krimp op groen staan, maar dat hij nu erkent dat dit belastingen, afkopen en beprijzen betekent. We zullen daar nog een heel traject, heel veel geld en heel veel nieuwe belastingen voor nodig hebben.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, en dat kunnen we allemaal doen.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat lijkt me het eerlijke verhaal, dus ik dank hem daarvoor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik voelde me geroepen door een uitlokking van de heer Paternotte. Hij gaf een geweldig compliment aan GroenLinks en zei: wat ongelooflijk goed dat GroenLinks door de minister uitgezocht wilde hebben wat nou de kosten zijn van de krimp van de luchtvaart. Dat was een voorstel van de heer Van Raan en mijzelf. D66 heeft daar helaas niet voor gestemd. Als de heer Paternotte dit echt zo'n geweldig voorstel vindt, dan dienen wij die motie toch moeiteloos nog een keer in? Dat is mijn vraag aan de heer Van Raan. De heer Paternotte kan dan zijn waardering laten blijken met een stem voor.

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

Ja, dat lijkt mij een uitstekend voorstel van GroenLinks. Ik wil ook een compliment aan GroenLinks geven.

De **voorzitter**:

Het instrumentarium aan debattechnieken wordt nu heel snel uitgebreid. Meneer Van Raan, u heeft de neiging om als ik u nog niet het woord heb gegeven toch al het woord te nemen. Ik wil voorstellen dat u doorgaat met uw betoog. Als mevrouw Kröger straks in de tweede termijn nog ruimte heeft, moet ze dan maar die handreiking aan de heer Paternotte doen.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik zal nogmaals mijn compliment aan GroenLinks uitspreken, namelijk voor het feit dat het zich min of meer bij het krimpstandpunt van de Partij voor de Dieren heeft aangesloten. Nogmaals, daarvoor staan alle seinen op groen.

Voorzitter. We gaan het hebben over de natuurvergunningen. Vliegvelden moeten een natuurvergunning hebben. Punt. Dat hebben ze, behalve Eelde. Punt. Dan kan een vliegveld niet open, zeker niet als het in aanbouw is. Je kunt van een gerealiseerd general aviation project zoals Lelystad Airport niet zonder natuurvergunning naar een gerealiseerd groot commercieel vliegverkeerproject, wat Lelystad moet worden. Je kunt ook niet vooruitlopen op een uitkoopregeling voor stikstofruimte om een nog niet gerealiseerd project wel gerealiseerd te krijgen. Je weet namelijk niet of die uitkoop mag en ook niet of je vervolgens extern mag salderen zonder dat de wet wordt aangepast. Dat weten we gewoon nog niet. Eén ding weet je wel zeker, namelijk dat die wetswijziging er niet binnen twee maanden is. Je kunt nu ook nog niet zeker weten of je al die vergunningen zult krijgen. Dat geldt zeker als je project nog niet gerealiseerd is, zoals dat van Lelystad Airport. Mijn eerste vraag aan de minister is of zij vindt dat Lelystad Airport nu al een gerealiseerd project is.

Wat je wel zeker weet, is dat Remkes pas in mei volgend jaar een advies gaat uitbrengen over de luchtvaart, en daarmee over Lelystad Airport. Wat je ook zeker weet en wat ik de minister wil meegeven, is dat het openen van Lelystad Airport om daarmee de groei van de luchtvaart te bevorderen indruist tegen elk gezond klimaatverstand.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, ik wijs u erop dat u inmiddels al bezig bent met de tijd die u misschien wilt reserveren voor uw tweede termijn.

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

Voorzitter, dan ga ik afronden.

De **voorzitter**:

Dat is aan u.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik vraag me nog wel even af of u de wekker stil heeft gezet toen we aan het interrumperen waren.

De **voorzitter**:

Gelukkig doe niet ik dat, maar de twee griffiers.

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

Ik zie daar de uiterst betrouwbare griffie, dus dat neem ik aan.

Voorzitter, ik rond af. Lelystad Airport kan niet open. Het is namelijk tijd voor een set ambitieuze maatregelen om de luchtvaart te doen krimpen, met een kerosinetaks — ik kijk even naar de heer Paternotte — en een CO₂-budget — ik kijk even naar de heer Paternotte — in lijn met een eerlijke bijdrage aan het 1,5°C-doel. Op deze punten heeft de Partij voor de Dieren een aantal aangehouden moties staan. Ik roep de Kamer op om die te steunen. Laten we daarmee samen regelen dat de luchtvaart straks niet in haar eentje al onze klimaat-, natuur- en veiligheidsdoelstellingen om zeep helpt.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

□

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Excuses aan mijn collega's dat ik niet het hele debat kon bijwonen. Na vier uur praten over pensioenen ben ik blij dat ik het nu over heel veel verschillende onderwerpen mag hebben.

Voorzitter. "Vertrouwen in de toekomst"; zo werd het regeerakkoord genoemd dat in 2017 gesloten werd. Dat is nogal wat. Er is ook nogal wat voor nodig om vertrouwen te hebben in de toekomst. Daar moet je je veilig voor voelen in je eigen omgeving en in je land. Daarbij moet je niet alleen denken aan het voorkomen van aanslagen of misdaden. Veiligheid is ook het vertrouwen hebben dat je droge voeten houdt als het water stijgt, dat de lucht die je inademt je niet ziek maakt, dat je schoon water hebt om te drinken, dat je je veilig kunt bewegen in het verkeer en dat er solide,

betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer beschikbaar is.

Voorzitter. Ik kom op verkeersveiligheid. Helaas neemt het aantal verkeersdoden ondanks alle ambities eerder toe dan af. We willen toegaan naar nul slachtoffers, maar het blijft een grote zorg. Het aantal ouderen is aanzienlijk, net als het aantal fietsers en het toenemend aantal scootmobielen. Jammer genoeg is in deze begroting geen extra geld vrijgemaakt voor verkeersveiligheid. Gelukkig gebeurt er wel het een en ander. Ik noem bijvoorbeeld die slimme camera's die het appen achter het stuur registreren. Dat is mooi. De minister kan namelijk wel zeggen dat nooit is aangetoond dat hierdoor meer ongelukken ontstaan, maar dat maak je mij niet wijs. Kijk maar eens om je heen als je in de spits zit.

Recent bleek dat bij bijna een derde van de verkeersdoden het niet dragen van een gordel een rol speelde. De minister voelt hem al aankomen. Het is wrang dat zelfs een minister van deze regering haast trots meldde dat hij regelmatig geen gordel om had op de achterbank van zijn dienstauto. Gelukkig riep onze minister van Infrastructuur en Waterstaat hem tot de orde. Het is een situatie die haast exemplarisch is voor het ontstane beeld van deze regering. Hoe dan ook, hier moet natuurlijk iets mee. Gordels zijn er niet voor niets en verkeersregels ook niet. Toch lappen veel mensen ze aan hun laars, ondanks allerlei campagnes. We moeten het misschien ergens anders in zoeken, bijvoorbeeld in sanctiëring. Wat 50PLUS betreft stoppen we met de boeteverdubelaar als je niet op tijd betaalt, maar gaan we nadenken over het hoger en inkomensafhankelijk maken van boetes. Dat zal minister Wiebes in ieder geval leren. Of we denken na over de invoering van een puntensysteem waarbij je na een aantal keren je rijbewijs tijdelijk kwijt bent. Ik begrijp dat ook de PVV verkeersovertreders harder wil aanpakken, dus misschien wil de PVV zich bij dit onderwerp aansluiten. Ik kijk daarnaar uit.

Voorzitter. Misschien is dit ook het moment om na te denken over het verlagen van de maximumsnelheid. Als we nu teruggaan naar 100 km/u, betekent dat ook minder verkeersdoden. Vorige week kwam het bericht van VeiligheidNL over het aantal zware fietsongelukken dat opnieuw is gestegen. Met het oog op de vergrijzing valt te vrezen dat dit aantal nog verder zal stijgen. We weten dat de minister geen apart veiligheidsplan wil voor ouderen, maar toch moeten we iets met die kennis. Ik wil de minister dan ook vragen op welke manier zij dit terug denkt te kunnen dringen.

Ook kwam de SWOV deze week met het bericht dat Nederland onveilig is geworden op de snelwegen. Er zijn meer ongelukken waarbij meer doden vallen. Afleiding en te hard rijden zijn belangrijke oorzaken, maar ook het gebrek aan handhaving is er een. De SWOV stelt dat het voor een toename van de veiligheid noodzakelijk is dat handhaving geïntensiveerd wordt. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Een jaar geleden werd ons verzocht onze motie over een noodknop op de scootmobiel aan te houden. Na gesprekken met fabrikanten gaf de minister aan dat het heel persoonlijk is wat werkt in een noodsituatie. Mensen met een scootmobiel hebben immers een beperking. Sommigen hebben minder kracht in hun handen en anderen in hun voeten. Voor een groot deel kan ik daarin meegaan, maar er moet toch een zekere vorm van uniformiteit kunnen

bestaan. Bij de auto's zit de rem immers ook op dezelfde plek. Om in de taal van de minister te blijven: welke list kunnen we nu hier verzinnen? 50PLUS wil dat er vastgelegd wordt dat er altijd een noodstopvoorziening op een scootmobiel moet zitten. Vandaag is het rapport over de gehandicaptenvoertuigen uitgekomen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Dat zet die veiligheid toch ook in een ander daglicht. Wat gaat de minister doen met de aanbevelingen? Kunnen we rekenen op actie van de minister? De motie over de noodknop zullen we anders alsnog indienen.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Die gaat nog over het vorige punt. Ik denk best dat de PVV en 50PLUS elkaar kunnen vinden op verkeersveiligheid. Ik vond de volgende alinea jammer. Die begon gelijk over het verlagen van de maximumsnelheid. Het grappige is dat onder dit VVD-beleid de snelheid continu is verlaagd en het aantal doden op de snelweg is gestegen. Hetzelfde geldt eigenlijk in Duitsland. 40% van de wegen heeft geen maximumsnelheid en het aantal doden is niet gestegen. Je ziet dus eigenlijk niet direct een verband tussen maximumsnelheid en het aantal verkeersdoden op de snelweg. Sorry voor de inleiding, voorzitter. Het interessante hieraan is natuurlijk dat negen op de tien doden niet op de snelwegen vallen, maar op het onderliggende wegennetwerk. Ik zou 50PLUS daarom willen vragen: kunnen we niet juist daar meer aandacht aan besteden? Daar kunnen de klappers worden gemaakt. Ik ben het helemaal met u eens dat we het aantal verkeersdoden naar beneden moeten brengen. Zullen we dan in ieder geval de punten zoeken waar we elkaar kunnen vinden? Negen van de tien doden vallen in het onderliggende verkeersnetwerk. Laten we ons daarop richten, want daar vallen de klappers te maken.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Daar heeft de heer Van Aalst absoluut een punt. Het klopt inderdaad dat met name de provinciale wegen gevaarlijk zijn. Daar is ook de breedte een punt, de bomen die erlangs staan en noem maar op. Daarom ook ons pleidooi om te kijken naar seniorvriendelijke weginrichting, wat betekent bredere ruimtes en aparte fietspaden. Maar ja, dat is niet overal mogelijk. Waar we elkaar kunnen vinden, werken we graag samen op dit onderwerp, omdat we nul verkeersdoden allebei een belangrijk punt vinden.

Ik ga verder, voorzitter, met een ander onderwerp: de instandhouding van de infrastructuur, met name het uitgestelde en achterstallige onderhoud. We hebben het er al eerder over gehad, maar het probleem is nog lang niet opgelost. Recent heeft de minister een brief gestuurd waaruit blijkt dat ongeveer drie kwart van dat uitgestelde onderhoud ongepland is. Nu is besloten dat er ongeveer 100 miljoen euro extra zal worden vrijgemaakt voor extra onderhoud. Hiermee worden zaken opgepakt die relatief snel te realiseren zijn. Een snel effect klinkt mooi, maar stelt ons niet gerust. De minister heeft zelf aangegeven dat ondanks het volume, het uitgestelde onderhoud zal blijven toenemen. Garandeert de minister nu dat de veiligheid niet in het geding komt? Waarom prioriteert zij middelen voor laaghangend fruit en niet voor veiligheid? Ik noem toch

maar even de brug in Genua en eind september een brug in Taiwan. Het kan echt gebeuren!

Hoe gaan we dit uitvoeren als we weten dat Rijkswaterstaat mensen tekort heeft om het werk uit te voeren. En wat is de aanvulling op de impuls die zij aankondigde? Is het een optie om de onderbesteding uit de jaren 2019-2020 in te zetten voor deze aanvulling? Bij dit alles helpt het niet dat vlak voor de zomer het bericht kwam dat bouwers helemaal niet meer zo staan te springen om in zee te gaan met Rijkswaterstaat: er zijn minder inschrijvingen, plannen zijn nogal eens van matige kwaliteit, budgetten zijn krap, tijdsplanning is krap. Bouwers vinden vaker dat die projecten te riskant zijn en dat de risico's eenzijdig bij de bouwer komt te liggen. Rijkswaterstaat wordt kennelijk niet als betrouwbare partner gezien. De minister reageerde met wat algemene woorden en de aankondiging van een plan van aanpak. Maar dit is wel een heel serieuze kwestie. Uitgesteld onderhoud, achterstallig onderhoud én minder animo om met Rijkswaterstaat in zee te gaan. Is dat niet een recept voor nog meer achterstand? Graag een reactie.

Voorzitter. De collega hiervoor noemde ook al de ZEMBLA-uitzending over bagger bij Dreumel. In zeker 60 Nederlandse natuurplassen is de afgelopen tien jaar minstens 100 miljoen kubieke meter vervuilde grond en bagger gestort, niet alleen bij Dreumel. Handhaving en controle vinden nauwelijks plaats. De Nederlandse wetgever staat het storten van licht verontreinigde grond in voormalige zandwinplassen blijkbaar toe. In de rest van Europa is dit strikt verboden. Het is een grof schandaal. Hoe kan dit? Hoe bestaat dit? Wat is de rol van Rijkswaterstaat? De brief van de staatssecretaris stelt ons echt niet gerust. Dus, wat gaat u hiertegen doen?

Voorzitter. Ik wil graag van de minister weten hoe het nu staat met de cybersecurity van vitale waterwerken. We zijn een paar maanden verder, dus misschien kan de minister hier iets meer over vertellen. Mag ik er in het kader van de veiligheid wel van uitgaan dat ondanks de PAS-problematiek onze waterveiligheid gegarandeerd is?

Voorzitter. Wij waren de vorige keren erg enthousiast over de CO₂-negatieve weg, de N211. Behalve lantaarnpalen en zonnepanelen is hier ook sprake van CO₂-neutraal asfalt. Nu begrijp ik dat Rijkswaterstaat handelt als "wat de boer niet kent, eet-ie niet". We gaan toch niet meemaken dat innovaties niet omarmd worden en dat CO₂-neutraal asfalt niet gebruikt wordt? Kan uitgelegd worden waarom dit tot op heden niet gebeurt?

Voorzitter. Kan de staatssecretaris toelichten wat de voortgang is van het toegankelijk maken van stations voor gehandicapten en mensen met kinderwagens? Ik zou ook graag een reactie willen hebben op de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens. Hoe wordt ernaar gekeken dat Arriva gehandicapten — in dit geval waren het blinden — discrimineert?

Voorzitter. Ik kom op het CBR. Nog steeds stromen bij ons de mails binnen van mensen die vele maanden moesten wachten of nog steeds wachten, ondanks een tijdige aanvraag en een positieve keuring. Die mensen lopen tegen een muur aan en de frustraties lopen op, net als het aantal mensen dat een vergoedingsverzoek indient. Maar uit de

brief van de minister kan ik niet opmaken hoe ruimhartig die vergoeding nu is. Wat wordt er nu allemaal vergoed? Gaat de zogenaamde coulanceregeling per 1 december daadwerkelijk in? Rijden we een jaartje door? En zijn de systemen op tijd aangepast? In de Eerste Kamer is toegezegd dat de minister haar best gaat doen voor ouderen in het buitenland die móeten rijden. Zij zouden voorrang krijgen bij de afhandeling van hun situatie, want de coulanceregeling geldt niet over de grens. Kan de minister daar iets meer over vertellen? Hoe staat het daarmee? En nogmaals willen wij zeggen hoe absurd de huidige situatie is, zuiver en alleen omdat de overheid haar zaakjes niet op orde heeft. Het is werkelijk ongehoord.

Voorzitter. Vandaag staan in de krant berichten over de uitgelekte concept-Luchtvaartnota — ik had dat al genoemd bij een interruptie op de heer Paternotte — waarin de minister aangeeft dat ze niets ziet in een luchthaven in zee. Zijn we nu vorige week door deze minister met een kluitje in het riet gestuurd? 50PLUS wil zich niet neerleggen bij het afdoen van een hoofdstukje in de Luchtvaartnota voor een luchthaven in zee door een onwillige minister. Nu moet echt doorgepak worden, want het momentum is er. 50PLUS realiseert zich dat een dergelijk onderzoek geld kost, naar schatting 45 miljoen. Maar het onderzoek naar een luchthaven in zee, samen met het mooie idee van de SGP over een getijdencentrale, kan toch niet weggemoffeld worden? Wij vinden het stuitend dat deze minister het strategische belang van dit project niet ziet. We zullen hiervoor blijven pleiten. Er wordt veel geld doorgeschoven, er volgt een investeringsfonds en er ligt 300 miljard aan EU-gelden voor projecten te wachten. Waarom gaat de minister daar geen werk van maken?

Voorzitter. Ik kom bij het puntje luchtkwaliteit.

De voorzitter:

Mag ik u erop wijzen dat u al ver in uw tweedetermijntijd zit? Dan realiseert u zich dat even.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ja, ik realiseer het me.

De voorzitter:

Ik weet niet hoeveel u nog heeft, maar ik zeg het ter waarschuwing.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik zal dan nog één puntje meenemen, voorzitter. De minister is gastvrouw van de Climate Adaptation Action Summit in 2020. Misschien kan de minister aangeven waarmee zij daar de blits gaat maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot, de heer Stoffer.



De heer **Stoffer** (SGP):

Goed, voorzitter. Ik schat in dat we 18.30 uur net kunnen halen, dus dat moet goed gaan. Het wegennet kraakt in zijn voegen, ook op een dag waarop er geen trekkers op de weg te bekennen zijn. Om de druk op het wegennet te verlichten, moeten we werk maken van betalen naar gebruik en van goed openbaar vervoer, zeker ook buiten de Randstad. Ook moeten we werk maken van transport via de binnenvaart.

Als ik het over die binnenvaart heb, kunnen we volgens mij constateren dat de gewenste modal shift niet goed van de grond komt. Met name emissie- en geluidseisen zetten druk op de ketel. Ik vind dat we met elkaar moeten voorkomen dat de kleine binnenvaartschepen uit de vaart worden genomen. Mijn vraag is heel concreet of de minister vaart maakt met het vergroeningsfonds. Wat gaat ze doen om ervoor te zorgen dat de geluidseisen de kleine schepen de das niet om gaan doen?

Voorzitter. Niet voor het eerst pleit de SGP voor een verhoging van de vliegbelasting. Een deel van deze middelen kan gebruikt worden voor de verbetering en het goedkoper maken van het openbaar vervoer. Investeer bijvoorbeeld in meer overstappunten van de auto naar het ov. Mijn vraag is heel concreet: wanneer komt er een plan van aanpak om dit te regelen?

Voorzitter. Dan is er nog een stokpaardje van mij waarop ik toch moet terugkomen. Mijn vraag aan de minister gaat over de bergingsbedrijven. Wanneer komt het moment dat zij zichzelf mogen gaan beveiligen? Want het wachten op weginsecteurs kost tijd en geld en dat is volgens mij niet nodig. Rijkswaterstaat kan het geld voor weginsecteurs veel beter besteden aan andere dingen, lijkt mij.

Voorzitter. We zitten inmiddels in de herfst van 2019. Je hoeft maar even naar buiten te gaan, dan heb je dat al door. We hebben nog steeds te maken met torenhoge tarieven voor tachograaafkaarten. Al in 2014, ver voor mijn tijd, heeft de Kamer een SGP-motie aangenomen die vroeg om prijsverlaging, zeker gelet op de lage tarieven in het buitenland. Onlangs hebben de VVD en de SGP daar samen weer op gedruwd. Misschien kunt u zich voorstellen dat mijn geduld een heel klein beetje opraaft op dit dossier. Ik zie de minister al een beetje moeilijk kijken. Dat doet mij goed. Concreet is mijn vraag waar het toegezegde rapport blijft. En vooral, waar blijft de prijsverlaging?

Net als de minister maakt ook de SGP zich grote zorgen over de verkeersveiligheid. Velen hebben dit gelukkig benoemd. Het gaat ons allemaal aan het hart. Het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers gaat nog steeds omhoog in plaats van omlaag. Wat dat betreft zijn we het, denk ik, met elkaar eens dat alle hens aan dek moeten. Een paar dagen geleden verscheen er een kritisch rapport van de SWOV over de verkeershandhaving op de snelwegen. De politie moet heel simpel vaker de weg op en onveilige rijders aanhouden. Misschien is het voorstel van het CDA wel heel goed. Ik ben benieuwd hoe de minister daarop reageert. Het lijkt mij heel praktisch om het op die manier aan te pakken. Volgens mij is daar ergens begin dit jaar al een pilot mee geweest. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten daarvan. In het verlengde daarvan ben ik erg benieuwd waar de financiële paragraaf van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid blijft. Voorzitter. Ik ga over naar de spoor-

veiligheid. Dat is volgens mij voor de staatssecretaris. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen wordt gewerkt aan de spoorveiligheid. In dit programma wordt alleen gekeken naar overwegen en niet naar gelijkvloerse toegangen tot perrons. Bij een station als Bodegraven, waar mijn beleidsmedewerker vandaan komt, waar alle treinen stoppen, is dat niet zo'n probleem, maar bij een station als Nunspeet, waar ik vandaan kom, is dat wel een probleem. Daar razen namelijk een aantal keren per uur intercity's langs, terwijl scholieren staan te dringen om over dat spoor naar het perron aan de overkant te lopen.

Deze week hebben een aantal gemeenten, waaronder Nunspeet, een brief gestuurd aan de staatssecretaris. Mijn concrete vraag is of zij met die betreffende gemeenten in overleg wil om te kijken waar werk met werk gemaakt kan worden. Want nu gaan we iets verliezen wat naar mijn beleving niet nodig hoeft te zijn.

Voorzitter. Ik heb ook het pleidooi van de ChristenUnie en GroenLinks gehoord over één autoloze zondag per jaar. Ik zou best een beetje meer willen, maar ik vind het in ieder geval een heel mooi begin. Ik zou daarnaast — of daar bovenop; het is maar net hoe je het bekijkt — ook willen pleiten voor een verbod voor vrachtverkeer op alle zondagen. Dat doen namelijk heel veel Europese lidstaten om ons heen ook. Als je het kaartje ziet, dan zijn het alleen België, Luxemburg en Nederland waar geen verbod is. De rest van de landen om ons heen heeft in een grote range zo'n verbod. Dat geldt zeker ook voor Duitsland. Dat land noem ik even specifiek om ook de heer Paternotte te overtuigen, want ik hoorde net dat hij voor het duurzaam vliegen Duitsland achterna wil gaan. Dus ik stel voor om voor het duurzaam leven ook Duitsland achterna te gaan. Hij knikt, dus ik reken op zijn steun straks. Oh, dat gaat iets te snel? Maar daar kunnen we het over hebben, denk ik. In ieder geval heb ik dit voorstel bij dezen neergelegd.

Ik zou daar ook de pakketbezorging in mee willen nemen, want we krijgen vaak te horen dat ze de wijken toch wat onveilig maken. Ik dacht: dan is zes dagen wel genoeg; laat het die zevende dag dan ook maar een keer rustig en veilig zijn in die wijken. Ik ben benieuwd hoe de minister hiertegen aankijkt.

Voorzitter. Dan de stikstof. We zien vandaag opnieuw veel demonstrerende boeren. Dat is ook logisch, want door de stapeling van regels staat hun het water aan de lippen. In dit debat vraag ik specifiek aandacht voor de innovatieve ondernemers in deze sector. Die zijn volop bezig met nieuwe emissiereducerende technieken. Je zou zeggen dat die agrarische ondernemers op handen worden gedragen. Maar onlangs heeft onze fractie een aantal van deze ondernemers gesproken, en het was toch niet zo positief als wij gehoopt hadden. Ze hebben het gevoel dat ze van het kastje naar de muur worden gestuurd, want metingen worden niet geaccepteerd en op iedere slak wordt zout gelegd. Zo komen we niet verder.

Een heel aantal jaren geleden is er door de SGP samen met de ChristenUnie een motie ingediend en aangenomen die vraagt om dat systeem op de schop te nemen. Maar het blijft tot nu toe aanmodderen. In de praktijk verandert er weinig. Ik heb begrepen dat de staatssecretaris opnieuw een rapport wil laten schrijven, terwijl de acute stikstofproblematiek gewoon ook echt roept om actie. Ik zeg: kijk eens naar de manier waarop ze in FoodValley bezig zijn met

innovatieve techniek om fijnstof te reduceren. Daar denken ze echt met ondernemers mee en faciliteren ze ook die metingen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of ze een miljoen wil uittrekken om die fijnstofaanpak in FoodValley te kopiëren naar ammoniak en daarmee ook die metingen voor stikstof wil faciliteren. Ik heb daarvoor een amendement ingediend.

Voorzitter. Nog twee onderwerpjes. De eerste daarvan is de PFAS, iets wat eerder al nadrukkelijk is genoemd door de VVD. We merken dat de bouwwereld op z'n kop staat door de nultolerantie bij stikstof, maar voor de weg- en waterbouw geldt dat net zo goed, maar dan vanwege die nultolerantie voor PFAS. In bijna elke schep grond die je omkeert, kan een te hoge concentratie zitten en gemeenten weten op dit moment gewoon niet wat ze daarmee moeten doen. Ze zetten daarom projecten bij voorbaat in de ijskast. Bedrijven in de grondverzet zien hun omzet op z'n minst halveren als dit nog erger wordt.

De staatssecretaris zet nu in op onderzoek, maar de facto betekent dat dat we ook tijdens dat onderzoek vasthouden aan een nultolerantie en dat is voor bedrijven gewoon niet werkbaar. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of het niet mogelijk is om lopende dat onderzoek tijdelijk een hogere norm te hanteren, totdat er duidelijkheid is over hoe we dat definitief aan zouden willen pakken.

Voorzitter. Mijn allerlaatste onderwerpje is asbest. Ik ben heel blij en ik vind het ook heel goed dat de staatssecretaris in wil zetten op vrijwillige sanering van asbestdaken. De Kamer heeft verschillende keren aangedrongen op het bieden van ruimte aan innovatieve verwijderingsmethodieken, maar de praktijk blijkt, en dat begrijp ik ook, best weerbarstig te zijn. Maar er ligt nu een rapport van TNO waarin onder meer de toepassing van schuim bij sanering er heel erg positief uitspringt. Mijn vraag is: wanneer gaan de deuren voor een methode als deze open? Zulk soort innovaties schelen gewoon heel veel kosten. Het scheelt ook tijd en daarmee zorgen ze volgens mij ook voor een versnelling van die inmiddels gelukkig vrijwillige sanering.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Ziengs heeft een vraag.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik ben blij met de bijdrage van de SGP, ook al maakte ik me in het begin wat zorgen. Ik dacht: hij gaat de hele transportsector om zeep helpen in verband met de zondagsrust.

De heer **Stoffer** (SGP):

O, ik dacht dat u daar blij mee was.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat probeerde hij in ieder geval nog even. De pakjesbezorgers mogen ook niet meer aan het werk, maar gelukkig vinden wij elkaar bij PFAS. Daar ben ik wel erg blij mee. In mijn bijdrage ben ik in een aantal vragen nog wel wat verder gegaan. Kunnen we daar wellicht in het vervolg van de begrotingsbehandeling samen bij optrekken? Kunnen we

met andere woorden gaan kijken of we het in ieder geval nog wat steviger kunnen neerzetten?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ben uiteraard eerst benieuwd naar de beantwoording van het kabinet. Maar als dat daarna nodig is, trek ik heel graag samen op. Dus dank voor die vraag! Wat mij betreft een volmondig ja.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil effe terug naar het spoor met de heer Stoffer. Hij gaf zelf ook aan dat het spoor vol begint te raken en dat we meer mensen uit de auto en in het spoor willen krijgen. Besturen is vooruitzien en ik vraag me daarom af hoe hij, ook als ingenieur civiele techniek, kijkt naar die quickscan die ik net noemde om echt een schaa sprong te maken in het spoor. Ik denk dan bijvoorbeeld aan hoe je los van het huidige netwerk met innovatieve treinen als de maglevtrein de Nederlandse steden met de internationale hubs in Duitsland en België kunt verbinden. Ziet hij daar iets in?

De heer **Stoffer** (SGP):

Een mooie vraag, waar ik volmondig ja op zeg. Vorige week hadden we hier het debat over Schiphol in zee. Het is nog maar de vraag of dat het project van de toekomstige eeuw wordt, maar misschien is dit wel het project van de toekomstige eeuw waarin wij echt hele mooie innovatieve manieren zullen vinden om ons te vervoeren. Maar misschien kunnen we ook wel methoden vinden die we weer kunnen exporteren naar andere landen. Volgens mij is het goed voor ons vervoerssysteem en is het ook goed om mensen weer zin te laten krijgen in techniek. Wellicht snijdt het mes zelfs wel aan een derde kant — ik geloof dat dat niet kan, want je kunt maar aan twee kanten met zo'n mes — en is het ook nog eens een heel goed exportartikel. Ik sta daar dus heel positief tegenover.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat is goed om te horen. Dank u wel.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is goed dat de heer Stoffer van de SGP begint over de tachograafkaarten, want onze truckers moeten daardoor kosten maken die veel hoger liggen dan in het buitenland. Ik ben ook benieuwd naar de antwoorden van de minister, dus goed dat u het hier te berde brengt. Mijn vraag gaat over de strategische bergers. U heeft zelf veel verstand van Rijkswaterstaat, want u heeft er in het verleden ook gewerkt. Die bergers doen volgens mij goed werk. Hoe ziet u het voor zich om er in de toekomst voor te zorgen dat ze eerder op locatie zijn? Zijn meer locaties misschien een idee? Hoe kijkt de SGP tegen de inzet van die strategische bergers aan?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat die heel essentieel is. Volgens mij hebben wij die bergers echt nodig. Vandaar ook mijn pleidooi om ze wat meer ruimte te geven, ook om zelf die beveiliging te kunnen doen. De eerste stappen die de minister heeft gezet voor bergers op een aantal locaties, lijken me heel goed.

Maar ik moet eerlijk zeggen dat we enorm moeten uitkijken dat we niet dadelijk buiten de Randstad allerlei witte vlekken krijgen. Daar zit voor mij wel zorg. Deze vraag moeten we bij dezen dan ook maar samen richting het kabinet brengen. Als de minister daarop een antwoord geeft dat ons niet helemaal bevalt, kunnen we er in tweede termijn vast nog een beetje druk op zetten. Bij dezen dus.

De voorzitter:

Dank. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer bij deze begrotingsbehandeling.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Wij gaan morgen om 10.15 uur met deze begrotingsbehandeling verder. Dan zullen wij luisteren naar beide bewindspersonen.

De vergadering wordt van 18.33 uur tot 19.15 uur geschorst.

Voorzitter: Arib