

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2020

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:

Ik zou het woord willen geven aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. Allereerst dank aan de Kamerleden voor hun inbreng gisteren en uiteraard voor de vragen die zij gesteld hebben, maar ook voor de complimenten die daarbij zijn uitgedeeld. Dat is altijd fijn om te horen. Om de Kamerleden te helpen bij de verdere indeling van het debat wilde ik graag even laten weten welke blokken ik van plan ben om te doen. Ik heb eerst een korte algemene inleiding. Ik zal die niet te lang maken. Dan wil ik overgaan naar duurzaam vervoer, met daarin het openbaar vervoer, spoor en de fiets. Dan ga ik naar circulaire economie. Dat zal beperkt zijn. Daar hebben we gisteren een goed en lang debat met elkaar over gevoerd. En ik sluit af met schone en veilige leefomgeving.

Voorzitter. Dit is het jaar van de uitvoering. De ambitie is om daar goed het tempo op te houden en snel verdere stappen te zetten om onze langetermijnambities waar te maken. Die langetermijnambities zijn onder andere een klimaatneutraal Nederland met duurzaam vervoer dat al in 2030 fors minder CO² uitstoot, met een veel efficiënter grondstoffengebruik in de circulaire economie. In 2030 willen we immers naar 50% minder grondstoffengebruik. We ambiëren een nog beter ov en spoor, goede internationale verbindingen, goede verbindingen met onze landsdelen en meer ruimte voor de fiets. Met het Toekomstbeeld OV hebben we daar het afgelopen jaar, samen met alle partijen — want dat is echt een proces geweest waar we met alle betrokken partijen hebben gewerkt — een stevige basis voor gelegd. En we ambiëren natuurlijk een schoon, gezond en veilig land met schone lucht, die we tenslotte de hele dag inademen, en een goede bodemkwaliteit. Kortom, een veilige omgeving om in te leven. Ook daar gaan we komend jaar nieuwe stappen in zetten met het Schone Lucht Akkoord en de integrale milieuvisie.

Voorzitter. Ook uit de vragen van de Kamer spreekt urgentie. Er is de opgave om de groei op het spoor en in het ov op een goede manier te kunnen opvangen. We moeten ervoor zorgen dat we een veilige leefomgeving creëren zonder aan de andere kant de economie op slot te zetten. Dat soort vragen zijn groot en complex, maar die vragen wel om actie.

Ik zei het al: het is het jaar van de uitvoering. Daar zijn alle partijen bij nodig, bijvoorbeeld om handen en voeten te geven aan de uitwerking van het Klimaatakkoord. Het is mooi dat het akkoord er is. Nu gaat het erom om de regelgeving en de subsidieregelingen die stimuleren dat elektrisch het nieuwe normaal kan worden voor iedereen, op tafel te leggen. Het kabinet wil in het bijzonder een extra impuls geven aan de tweedehandsmarkt om ook die groep toegang te geven tot elektrisch rijden. De fiets is al het huidige normaal in ons land. Dat gaan we alleen maar meer uitbouwen.

Voorzitter. Als we het hebben over uitvoering, moet ik natuurlijk ook refereren aan het nationale Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie, dat we begin dit jaar hebben gepresenteerd. Ik zei al dat we eergisteren uitgebreid hebben gesproken over de circulaire economie. Maar dan denk ik natuurlijk ook aan het nationaal Plastic Pact, al onze initiatieven om hier een Europees Plastic Pact van te maken, en natuurlijk onze inspanningen om circulaire economie hoger op de agenda te krijgen van de klimaatbesprekingen als een integraal onderdeel daarvan.

Voorzitter. Komend jaar wil ik ook handen en voeten geven aan een integrale milieuvisie, die een schone, veilige en gezonde leefomgeving centraal zet. Wij willen met elkaar beter proactief beleid voeren in plaats van achteraf te moeten herstellen.

Voorzitter. Tot zover de algemene inleiding. Dan ga ik over naar het blokje duurzaam vervoer. Ik begin met ov en spoor. Ik heb natuurlijk naar u allemaal goed geluisterd. Er zijn verschillende odes gebracht. Ik zou even willen refereren aan de ode aan het openbaar vervoer van de heer Ziengs, met een knipoog naar de heer Dijkstra, en de bewogen herinneringen van de heer Moorlag aan zijn eerste treinreis als vijfjarige. Deze herinneringen zijn heel mooi, maar we willen natuurlijk ook graag zorgen voor mooie nieuwe herinneringen voor die vijfjarige en voor de vijfenveertigjarige die misschien graag dagelijks met de trein naar zijn werk gaat. Daarom zetten wij ons met elkaar in voor een beter ov voor de toekomst.

Steeds meer mensen maken gebruik van het ov. Dat is goed nieuws. De waardering van de klant is ook dit jaar weer gestegen. Het algemene oordeel was een 7,7. Als ik even terugdenk aan de cijfers van mijn middelbare school en aan die van mijn eigen kinderen, dan denk ik: dat is een ruime voldoende; daar mag je hartstikke trots op zijn. Dat is dus ook een compliment waard aan al die mensen die dat dagelijks in de praktijk met elkaar mogelijk maken. Ik denk dat ik dat compliment ook mede namens de Kamerleden mag uitspreken.

Die inzet van al die mensen en van ons allemaal hebben we ook in de toekomst nodig, want de uitdagingen zijn heel erg groot. Tot 2040 stijgt de vraag naar goed ov echt enorm, met 30% tot 40%. We zien met elkaar dat het krap en druk wordt, en we staan dus ook met elkaar ervoor om dat op te vangen. Het Toekomstbeeld ov zegt dan ook: we willen ervoor zorgen dat het ov ook zijn deel van de mobiliteitsgroei opvangt. In stedelijk gebied zien we dat ov en fiets gewoon cruciale schakels zijn om het bereikbaar te houden. De verbinding met de landsdelen willen we verbeteren, zeker naar het noorden, zeg ik tegen een aantal van u in het bijzonder. En we zetten ook fors in — de heer Amhaouch vroeg daarnaar — op innovatie in het ov. We willen zelfs

internationaal koploper worden, meneer Amhaouch. Dus daar hebben we nog een hoop te doen.

Met het Programma Hoogfrequent Spoor, tienminutentreinen op de meest populaire stukken van ons land, en met het spoorbeveiligingssysteem EMTRIS, maken we het spoor veiliger en sneller. Met de nachttrein, die we vanaf eind volgend jaar terug willen halen naar Nederland, willen we er ook voor zorgen dat de trein ook op grotere afstanden een aantrekkelijke optie is. Niet alleen omdat de trein goed is voor het klimaat, maar ook omdat het een heel comfortabele optie is, want vanuit Rotterdam sta je in drie uur met je rolkoffer in het centrum van Parijs. Dat is misschien de trein wel echte vleugels geven, zeg ik dan maar tegen mevrouw Kröger.

Mooi is ook dat het spoorgoederenvervoer toeneemt. Daar ligt een flinke ambitie om naar zo'n 60 miljoen ton toe te groeien in 2030 en zo bij te dragen aan minder goederenvervoer over de weg en daar meer ruimte te creëren, maar ook minder uitstoot van schadelijke gassen. Dat is belangrijk voor het klimaat. Via het maatregelenpakket wat ik samen met de sector heb ontwikkeld, maken we het spoorgoederenvervoer concurrerend. Ik ben blij dat het aantal treinreizigers en goederen dat per spoor wordt vervoerd groeit, maar dan is het natuurlijk ook belangrijk dat we voldoende aandacht hebben voor de mensen die om dat spoor heen wonen. Ik ben maandag op werkbezoek geweest, waar ik heel direct van mensen heb gehoord waar hun zorgen zitten. Maar dat geeft ook aanknopingspunten om te kijken waar we hen kunnen helpen. Denk aan geluidwerende maatregelen, denk aan maatregelen om trillingen tegen te gaan. Ook een mooi voorbeeld: ik heb gesproken met omwonenden uit Deventer, waaraan meneer Ziengs refereerde, en we gaan hier inderdaad de smeerpotmethode toepassen. Een vies woord met een mooi effect. Maar ik was blij dat de heer Ziengs mij zelfs wist te vertellen dat het allemaal biologisch afbreekbaar is. Zo leer je vanuit de inbreng van de Kamerleden nog zaken over je eigen beleid! We zouden dat ook niet anders willen, zeg ik tegen de heer Ziengs. 2020 is natuurlijk ook het jaar waarin de omvorming van ProRail tot zbo zijn vorm gaat krijgen. Tegen een aantal Kamerleden die zich afvroegen of al die stukken die daarvoor nodig zijn tegelijkertijd beschikbaar zijn voor de Kamer: uiteraard. Want die informatie moet er wel zijn om zo'n integraal besluit te kunnen nemen.

Voorzitter. Dan ga ik naar de vragen. De heer Ziengs stelde een aantal vragen over de nachttrein. Het waren heel logische en terechte vragen. Is het conform Europese regels, waren er andere aanbieders? Uiteraard moeten we datgene wat we doen netjes doen binnen de bestaande Europese regels. Je moet ook breed kijken welke partijen een bepaalde aanbidding kunnen doen. Dat hebben we ook gedaan. Maar we willen ook snelheid maken. En toen bleek dat niet iedereen op korte termijn iets zou kunnen bieden. Simpelweg gezien: het materieel is er niet. Dan kun je of zeggen: ik ga wachten tot 2023/2024, tot andere partijen zich aanbieden, of ik ga nu vast starten en ik kies voor een tweeledige aanpak. Het starten van een tijdelijke proef met NS en ÖBB onder de huidige concessie van NS, opdat we de reizigers zo snel mogelijk een nachttrein kunnen bieden, en tijdens de looptijd van de proef ga ik in een paralelspoor, met allerlei geïnteresseerde partijen verkennen of en hoe de verschillende maatregelen uit het marktonderzoek hen kunnen stimuleren om Nederland als bestemming te kiezen.

Bij alles moet je uiteraard zorgen dat dit past binnen de regels, en daar hebben we naar gekeken.

De heer Ziengs vroeg nog heel specifiek of de behoefte aan een nachttrein naar Wenen die veertien uur onderweg is, is gemeten. Kan er tussentijds geëvalueerd worden? Het KIM-onderzoek laat zien dat er potentie is voor nachttreinen op acht bestemmingen, waaronder München en Wenen. Ik maak uiteraard ook met NS specifieke afspraken over tussentijdse evaluaties.

Dan vroeg mevrouw Kröger op dit punt welke bestemmingen er nog meer mogelijk zijn voor de nachttrein. Mede op verzoek van de motie-Kröger/Schonis is onderzoek gedaan naar de potentiële bestemmingen. Uit dit KIM-onderzoek komen acht potentiële bestemmingen naar voren in de range van 800 tot 1.200 kilometer vanaf Amsterdam. Dan gaat het om de bestemmingen Kopenhagen, Warschau, Praag, Wenen, München, Zürich, Milaan en Turijn. Met de nachttrein die eind volgend jaar gaat rijden, is het met één overstap overigens ook mogelijk om een nog groter aantal steden te bereiken. Zo ben je vanaf Wenen natuurlijk ook heel snel in Boedapest of Bratislava. Dit waren de vragen over de nachttrein.

Dan heb ik een vraag van de heer Amhaouch over de community stations. Hij vroeg: kunnen we de buurt betrekken bij stations en is de staatssecretaris bereid om hierover in gesprek te gaan met ProRail? Ja, dat ben ik absoluut. Op basis van de werkbezoeken die ik heb gebracht aan vele stations heb ik geconstateerd dat medewerkers van ProRail en NS Stations heel trots zijn op hun mooie stations. Maar de heer Amhaouch refereert ook aan situaties waarin bewoners van een bepaalde gemeente eigenlijk samen met die gemeente zo'n soms prachtig oud stationsgebouw echt tot een mooie nieuwe levendige kern in hun gemeente weten te maken. Ik ben zelf ook weleens per ongeluk op zo'n mooi stationnetje terechtgekomen. Ik denk dat dat initiatieven zijn waar we met elkaar alleen maar baat bij hebben, dus ik ben graag bereid om daarover in gesprek te gaan.

Dan vroeg mevrouw Van Brenk of ik in gesprek wil gaan met gemeenten die een brief hebben gestuurd over gelijkvloerse toegang naar perrons, zodat werk met werk gemaakt kan worden. Tegen mevrouw Van Brenk zeg ik: via het programma Toegankelijkheid Stations van ProRail worden alle stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een handicap. Ook mensen met kindervagens profiteren bijvoorbeeld van het aanleggen van een hellingbaan en een lift. Daarover heeft ProRail continu contact met de gemeenten. Het hele programma is gereed in 2030, maar in 2022 zal 90% van de reizen van of naar een toegankelijk station kunnen worden gemaakt. Met enige regelmaat zal ik ook de Kamer blijven informeren over de voortgang van dit programma.

Dan vroeg de heer Moorlag of ik bereid was om een verkenning te laten plaatsvinden naar het openbaar vervoer voor kinderen tot 12 jaar. Ik denk dat we allemaal gratis ov voor kinderen tot 12 jaar een heel sympathiek idee vinden. Daarom is het ook heel mooi dat spoorvervoerders het Kids Vrij-abonnement aanbieden, waarmee kinderen tot 12 jaar gratis met de trein reizen in heel Nederland. Maar u weet ook dat ik niet over de tarieven ga in het stads- en streekvervoer, dus daarop kan ik u eigenlijk niet direct helpen. Wat ik wel kan doen, is dit punt bespreken in het Nationaal

Openbaar Vervoer Beraad dat we met elkaar hebben. Ook daar spreek ik op reguliere basis met vertegenwoordigers van regionale concessieverleners en -houders. Daar ben ik uiteraard toe bereid.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik weet dat de staatssecretaris geen formele bevoegdheden heeft, maar ze heeft wel soft power. Naar een gezaghebbende staatssecretaris zal naar mijn overtuiging geluisterd worden. Maar is de staatssecretaris het wel met mij eens dat we een eind moeten maken aan de lappendeken aan regelingen? Het zijn allemaal heel goede regelingen, maar ze hebben wel tot gevolg dat het voor het treinvervoer weliswaar goed is geregeld, maar dat het voor het busvervoer toch wel heel zuur is, zeker er als er ook geen treinstation in de buurt is, dat het ene kind op de ene postcode wel gratis met de bus mee kan en dat het andere kind, dat op een andere postcode woont, niet gratis met het openbaar vervoer mee kan.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nu vraagt de heer Moorlag mij toch om verder te gaan dan een stukje softpower, want nu vraagt hij om door het hele stelsel wat wij hebben en waarin provincies de concessies uitgeven en dus ook de bevoegdheid hebben om de tarieven vast te stellen, een groot kruis te zetten. Dat kan ik niet doen, maar ik heb al gezegd dat ik bereid ben om zijn sympathieke idee bij de decentrale vervoerders onder de aandacht te brengen. Onze nationale spoorvervoerder doet het al wel, niet alleen op woensdag, voor kinderen tot 12 jaar. Wellicht dat ook de provincies daar op die manier naar willen kijken.

Voorzitter. De heer Ziengs en de heer Van Aalst vroegen aandacht voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Dat is een onderwerp dat we regelmatig met elkaar bespreken en dat ik ook herken van beide leden.

De heer Schonis (D66):

Nog even over dat vorige punt. Ik begrijp helemaal wat de staatssecretaris zegt. Wij gaan als rijksoverheid alleen over het spoor en de regionale concessiehouder gaat over zijn eigen tarieven. Het is een beetje het punt dat de heer Moorlag maakt. Dat het bij het spoor gratis is voor iedereen, is fantastisch. Maar dan is er nog die aansluitende tram of bus naar de bestemming als je met je ouders of je opa en oma een ritje maakt. Dan is het fijn als het hele ov gratis is. Ik hoor u zeggen dat u in goed overleg gaat met de regionale vervoerders of met de regiopartijen die hierover gaan. Ik probeer het: kunnen we daar toch nog een stapje verder in gaan? Kunnen we niet met een indringende aanbeveling of zoiets komen? Ik vind het zo'n leuk idee en het wordt ook breed gesteund. Op Twitter zag ik dit punt vaak voorbijkomen. Kunnen we hier niet meer druk op zetten?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik vind het een heel sympathiek idee en ik zie ook dat heel veel kinderen heel graag reizen met de trein en daar heel veel plezier in hebben. Met mijn eigen kinderen ging ik weleens op avontuur met de trein. Je doet kinderen daar een groot plezier mee. Met die warme aanbeveling zal ik het graag bij het NOVb neerleggen.

Voorzitter, dan de sociale veiligheid. Hoe zit het met de uitbreiding van het reisverbod en met een algemeen vervoersverbod? Dit is een punt dat ik met de heren Van Aalst en Ziengs regelmatig bespreek wanneer we het hebben over het openbaar vervoer. Die sociale veiligheid in het openbaar vervoer krijgt terecht aandacht. We vinden allemaal dat mensen in het openbaar vervoer gewoon op een normale manier hun werk moeten kunnen uitoefenen en ik denk dat wij ook hebben laten zien met elkaar dat we daar echt aandacht voor hebben en ook stappen maken. De afgelopen jaren is er samen met onder andere vervoerders, politie, vakbonden, ProRail, decentrale overheden en de minister van Justitie en Veiligheid gelukkig heel veel werk verzet om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren. Incidenten in het ov en de beleving van de sociale veiligheid worden gemonitord en de uitkomsten daarvan worden beschikbaar gesteld via onder andere de personeelsmonitor sociale veiligheid, de OV-Klantenbarometer en de voortgangsrapportage sociale veiligheid. Dan zien we dat we stappen maken, maar ook dat we er nog niet zijn. Dit onderwerp vraagt echt continu om aandacht. Mede naar aanleiding van de rapportages hebben we het inderdaad ook een aantal keren gehad over zo'n vervoersverbod. Vervoerders zijn op basis van de wetgeving, waaronder de Wp 2000, bevoegd om op basis van hun veiligheidsanalyse een reisverbod op te leggen voor hun traject en modaliteit. Het blijft wel zo dat aan een aantal juridische randvoorwaarden moet worden voldaan. Dat geldt voor iedereen die zo'n bevoegdheid heeft. Dat weten de leden ook.

Dat lost bovendien niet het probleem op dat we al eerder met elkaar hebben besproken, namelijk dat iemand die overlast veroorzaakt dan overstapt naar een andere modaliteit. Daar moeten we ook eerlijk over zijn. Vervoerders kunnen dus heel veel doen, maar ze moeten wel altijd kunnen beargumenteren dat het proportioneel is. Ik blijf wel met hen, het OM en de politie in gesprek over ervaringen met reis- en verblijfsverboden.

Ook is de NS in juni begonnen met een whatsapp-proef. Naar aanleiding van een motie van de PVV is begonnen met een whatsapp/sms-dienst waarmee reizigers die zich onveilig voelen dit tijdig kunnen melden. Het is ook fijn dat je als conducteur dan weet: hé, dit is een situatie waar ik misschien niet in m'n eentje naartoe moet gaan, maar waar ik misschien graag samen met mijn collega naartoe ga, om ervoor te zorgen dat we de zaak de-escaleren en iedereen veilig zijn reis kan voortzetten. De proef duurt tot 1 januari 2020 — dat is dus al bijna — en wordt dan geëvalueerd en besproken met alle vervoerders. Op basis daarvan wordt een besluit genomen over een landelijke uitrol. De eerste signalen zijn positief, dus dat geeft ook hoop voor een verdere uitrol. Ik kan natuurlijk niet vooruitlopen op de evaluatie, maar ik denk dat we allemaal die signalen hebben gezien. Daarom blijft dit ook de komende jaren de aandacht houden, zoals ik net al zei. We blijven samenwerken. Dat ga ik ook weer vastleggen in een geactualiseerd gezamenlijk convenant sociale veiligheid. Daar zal ik uw Kamer volgend voorjaar ook over informeren.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is goed dat een aantal stappen op het punt van de sociale veiligheid gezet zijn. Ik had wat collega's in de eerste termijn beloofd dat ik nog een compliment zou maken. Nou, een compliment daarvoor aan de staatssecretaris. Volgens

mij heb ik nu voldaan aan het verzoek van het CDA en kan ik de rest van de dag kritisch blijven.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat kunt u ook heel goed, zoals we allemaal weten. Dan geef ik ook even een complimentje terug.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kom even terug op het vervoersverbod. We hebben nu natuurlijk de situatie met het boerkaverbod. We hebben daar helaas nog niet samen over gesproken, maar er ligt nu een aangenomen motie die het ook mogelijk maakt om vervoersverboden op te leggen bij een overtreding van het boerkaverbod. Ik ben dus enigszins verbaasd over de beantwoording van de staatssecretaris dat het juridisch toch wel moeilijk is om een algeheel vervoersverbod op te leggen, want blijkbaar kan het dus wel bij het boerkaverbod. Daar zijn wij ontzettend blij mee, ondanks al die vervoerders die nog steeds niet goed weten wat ze moeten. Ik herhaal mijn vraag aan de staatssecretaris daarom. Het vervoersverbod geldt bij het boerkaverbod. Het geldt voor al het tuig in het openbaar vervoer. Is de staatssecretaris het ermee eens dat ze gewoon een signaal moet afgeven en dat we het gewoon mogelijk moeten maken met elkaar?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Laat ik één heel duidelijk signaal afgeven, en ik doe dat denk ik ook mede namens de heer Van Aalst: mensen in het openbaar vervoer moeten gewoon hun werk kunnen doen; je dient dus gewoon respect te hebben voor de mensen die daar zorgen voor de veiligheid en voor een prettige reis voor ons allemaal; daar heb je gewoon van af te blijven. Dat signaal kunnen we heel erg goed geven met elkaar.

Dan over een vervoersverbod, want daar gaat de vraag van de heer Van Aalst natuurlijk over. Je moet wel een wettelijke basis hebben om dat te doen. Als er in de wet rondom het boerkaverbod een basis wordt gecreëerd op grond waarvan een algeheel vervoersverbod kan worden gecreëerd, dan is daar op dat moment een wettelijke basis voor. Die is er op die manier niet in de Wp 2000, maar vervoerders kunnen dus wel voor hun eigen modaliteit zo'n vervoersverbod instellen. Ik wil overigens wel iets zeggen over hoe dat in de praktijk gaat. Ik was een keer 's ochtends op Rotterdam Centraal bij een veiligheidsbriefing. Ik zag daar dat de verschillende partijen van de verschillende modaliteiten, dus van de tram en de trein en de bus, elkaar wel heel erg goed informeren. Ze kennen allemaal hun pappenheimers. Ze weten precies welke mensen op welke plekken rondhangen — in de stad weet je dat ook — en wanneer ze dus ook extra alert moeten zijn. Door die samenwerking kunnen ze in de praktijk dus ook preventief goed optreden met elkaar. En voorkomen is ook in dit geval natuurlijk altijd veel beter dan genezen.

De heer Van Aalst (PVV):

In dat opzicht gaan de staatssecretaris en de PVV elkaar denk ik wel vinden. Wij constateren inderdaad ook dat de vervoerders heel graag een vervoersverbod willen opleggen. En of dat dan per concessie is of dat het een landelijk vervoersverbod is, daar kunnen we met elkaar over stoeien.

Maar volgens mij is dat juist wat de vervoerders willen. Ze overleggen met elkaar en ze weten hoe het zit, maar ze willen voorkomen dat de man die de ene dag niet zijn handen thuis kan houden bij een conducteur in de trein, de volgende dag weer op diezelfde lijn in de bus stapt. Dat is wat ik nu vraag aan de staatssecretaris. Is zij bereid om dat gewoon mogelijk te maken?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er is een basis in de wetgeving om een reisverbod op te leggen, op basis van de Wp 2000. Die mogelijkheid is er dus, zeg ik tegen de heer Ziengs. Van een generiek verbod zal de rechter ook snel oordelen dat het niet proportioneel is, omdat mensen dan niet meer kunnen reizen. Maar ik snap de zorg van de heer Van Aalst wel. Die wordt onder andere ingevuld door dat goede overleg tussen al die partijen onderling.

Voorzitter. Dan ga ik over naar duurzame mobiliteit. Nou ja, daar was ik al mee bezig. Dit was het blokje ov. We gaan inderdaad gewoon verder met duurzame mobiliteit.

De voorzitter:

Iedereen raakt nu lichtelijk in paniek.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Niet in paniek raken; er komen nog meer antwoorden.

De voorzitter:

Vooral geen paniek. Zoals ik het hier heb liggen, hadden we een algemene inleiding. Daarin heeft u al een aantal vragen beantwoord. Dan gaan we nu verder met duurzaam vervoer, of hoe moet ik het zien?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, voorzitter. Ik heb nog een paar vragen over duurzame mobiliteit. Blijkbaar zat het stickertje op de verkeerde plek. Ik heb nog iets over de 8 miljard zakelijke kilometers, iets over E10 en een voorbeeld over de wisselfietsen en de manier waarop we aan innovatie werken in het ov.

De voorzitter:

Ik zie duidelijk aan de woordvoerders dat dat niet de vragen zijn die zij nog hebben. Ik heb geen idee in welke volgorde u hier stond. De heer Amhaouch was eerst, begrijp ik. Dan begin ik bij u.

De heer Amhaouch (CDA):

Als het goed is, hoort dit allemaal nog bij het kopje spoor, neem ik aan.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja.

De heer Amhaouch (CDA):

Een belangrijk punt is de toekomstige capaciteit op het spoor. We hebben in het nieuws, maar ook in de brieven

en in allerlei zaken gezien dat de NMCA een berekening maakt en de NS een berekening maakt. De een zegt dat we in 2027 vollopen en de ander dat we in 2030 vollopen. Daar is heel veel over geschreven. In mijn inbreng heb ik gevraagd of de staatssecretaris kan toezeggen dat ze met een plan komt. Wat is de capaciteit die we nodig hebben, hoe groot is dat gat en hoe gaan we dat concreet invullen? Ik zie vandaag de dag dat wij elke keer losse MKBA'tjes maken, over 3kV, over enkeldeks- of dubbeldekstreinen, over langere stations of niet. Hoe gaan we dat concreet invullen zodat wij als Kamer ook overtuigd zijn dat we voldoende capaciteit hebben in 2030 en verder?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dit is uiteraard een terechte vraag van de heer Amhaouch, want je moet het niet per project bekijken; je moet gewoon een totaalbeeld hebben van de ontwikkeling die we zien, van wat er nodig is en of de investeringen die we doen passen bij dat totaal dat nodig is. Of dat nou gaat over de investeringen in de infrastructuur of over de investeringen in het materieel dat we hebben, we moeten ervoor zorgen dat die investeringen allemaal kloppen met dat plaatje. Wij gebruiken daarvoor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Dat is wat we gebruiken voor alle investeringen, of het nou gaat om wegen, spoor of water. De NS heeft ook haar capaciteitsanalyses gedaan. Zij kijken wat ze voor materieel nodig hebben om de verwachte groei te kunnen realiseren, en op basis daarvan doen zij hun bestellingen. De NS heeft mij ook bevestigd dat zij er in principe van uitgaan dat het materieel dat zij nu in de bestelling hebben zitten voldoende is om tot 2030 de groei van het aantal reizigers op te vangen.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat is één onderdeel, maar de NS maakt een aantal keuzes, en door de keuzes die de NS maakt, komen er vragen te liggen bij ProRail. Als de keuze van de NS is om te gaan voor enkeldeks en we de perrons allemaal moeten aanpassen en de 3kV-spanningen moeten aanpassen, terwijl de MKBA, die u zelf opgevraagd heeft, zegt dat 3kV niet gaat lukken of te duur is, dan klopt het plaatje niet. Wat het CDA graag zou willen zien, is niet alleen maar wat we morgen nodig hebben. We zitten al over de helft van deze regeerperiode; breng nu concreet in zicht wat we echt nodig hebben aan materieel en infrastructuur en welk kostenplaatje daarbij hoort, zodat de Kamer richting de nieuwe periode ook duidelijke keuzes kan maken om te voldoen aan de capaciteitsbehoefte.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Absoluut. Ik denk dat we met het Toekomstbeeld OV een belangrijke basis hebben gelegd waarin we hebben geschetst wat we denken dat de toekomst van het openbaar vervoer tot 2030, 2040 zou moeten zijn. Daar hoort nu natuurlijk een nadere uitwerking bij. Die vindt op dit moment plaats. Ik zal zorgen dat de vragen die de heer Amhaouch hier schetst ook in die uitwerking worden meegenomen, zodat we gewoon onder de streep kunnen kijken of het ook klopt bij elkaar. Want dat is eigenlijk de vraag die hij hier stelt: klopt het bij elkaar? We gaan dat uitwerken.

De heer Stoffer (SGP):

We wisten van elkaar niet meer wie de eerste interruptant was.

De voorzitter:

Ik ook niet.

De heer Stoffer (SGP):

Maar goed, we zijn het erover eens.

De voorzitter:

Heel goed.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb maar een beperkte vraag. Ik heb een schriftelijk antwoord gekregen op mijn vraag toen ik gister refereerde aan een brief van de gemeenten Heerhugowaard, Hardenberg en Nunspeet over gelijkvloerse toegang tot perrons. Ik ben heel blij dat de staatssecretaris aangeeft dat ze die brief gaat bestuderen en antwoord gaat geven. Mijn concrete vraag is of dat antwoord "nee, ik doe niets" wordt. Of is het een overweging waarbij zij echt kijkt of zij dit kan oplossen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Als ik aangeef dat ik een brief ga bestuderen, dan is dat ook met de intentie om echt goed te kijken naar wat het probleem is en wat we daaraan kunnen doen. Dan is het antwoord niet per definitie ja, maar ik schrijf dit niet zo in de schriftelijke beantwoording op om te zeggen dat we daar per se nee op gaan antwoorden. We zullen hier echt goed naar kijken, want ik snap deze vraag wel. Enerzijds is er de — ook door mevrouw Van Brenk gestelde — vraag over het punt van de toegankelijkheid, maar u stelt deze vraag heel nadrukkelijk ook vanuit de veiligheid. Veiligheid op die perrons is ontzettend belangrijk. Bijvoorbeeld ook bij Schiphol zien we dat daar echt problemen zijn. Ook op andere plekken hebben we gezien dat er problemen zijn en dat dat een reden was om te investeren in verbetering of verlenging van perrons. We zullen dus uiteraard zorgvuldig kijken naar het probleem dat hier geschetst is.

De heer Stoffer (SGP):

Dit biedt hoop voor de toekomst. Dank.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik reageer op het antwoord dat ik gekregen heb over de Wet gelijke behandeling, de gehandicapten en de uitspraak van het College voor de Rechten van de Mens dat er ook sprake moet zijn van toegankelijkheid voor blinden en dat Arriva daar niet aan voldoet. Ik vind het antwoord zwakjes: "Arriva kijkt naar de mogelijkheden". Ja, dank je de donder, maar hoe komt het nou dat dit zo is gebeurd? We weten toch dat we bij een aanbesteding moeten voldoen aan dat Gehandicaptenverdrag van de VN? Ik neem aan dat dat ook in Duitsland, bij Deutsche Bahn, bekend is. Dus hoe kan dit nou? Is dit een fout in de aanbesteding? En wat gaat deze staatssecretaris daaraan doen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Die concessies zijn door de decentrale overheden verleend. Maar ik snap heel goed waar de vraag van mevrouw Van Brenk vandaan komt, want je zou verwachten dat bij elke aanbesteding dit soort zaken gewoon direct worden meegenomen. Waar "Arriva kijkt ernaar" staat moet natuurlijk "Arriva gaat hiermee aan de slag" staan. Dat is volgens mij de daadkracht waarnaar mevrouw Van Brenk op zoek is. We hebben eerder gezegd dat we op een aantal punten zullen kijken of er nog lessen te leren zijn: worden de randvoorwaarden wel of niet op een goede manier meegenomen bij de decentrale aanbestedingen? Dit is ook zo'n punt van aandacht, want ook die aanbestedingen moeten natuurlijk gewoon aan zo'n verdrag voldoen. Laat me dit dus ook meenemen naar dat nationale ov-beraad. Dat geldt ook voor de vraag hoe dit nou heeft kunnen gebeuren, zodat ook de decentraal aanbestedende overheden zich hier heel goed van bewust zijn en zodat we het punt niet alleen hier oplossen maar ook structureel. Want dat is volgens mij eigenlijk de achtergrond van de vraag van mevrouw Van Brenk.

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

Ja, absoluut. Het moet inderdaad structureel. Ik ben in ieder geval blij om te zien dat het bij de NS allemaal goed geregeld is. Ik verwacht van ieder ander die ook mee wil doen, dat hij zich aan dezelfde spelregels gaat houden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb gisteren een vraag gesteld over de publicatie van de ESB. Daarop heeft de staatssecretaris schriftelijk gereageerd: er komt een marktordeningsdiscussie. Ik had toch iets meer gehoopt in een eerste reactie, maar daar zal ik nu niet al te veel op aandringen. Ik heb wel een vraag waarmee ik de eerdere vraagstelling misschien kan helpen. Meer spoorcapaciteit en toegankelijkheid zouden we allemaal heel goed kunnen regelen bij een nieuwe Lelylijn. Dan regelen we het in één keer heel goed. Ik wil op dat punt iets verduidelijkt hebben. De staatssecretaris schrijft: "Ik ben bereid om met de regio's te kijken naar de effecten van een hoogwaardige ov-verbinding naar het Noorden. De opzet van een dergelijk onderzoek wil ik samen met de regio gaan uitwerken." Dat is eigenlijk precies wat ik vroeg. Het punt is nu alleen: wat bedoelt de staatssecretaris met "een hoogwaardige ov-verbinding"? Bedoelt ze daar eventueel ook een nieuwe spoorlijn mee, niet direct morgen maar in die zin dat dit in ieder geval ter sprake kan komen in de gesprekken die ze gaat voeren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Mijn ervaring met de regio's is dat in elk gesprek van alles ter sprake kan komen, al was het alleen maar omdat de mensen die aan tafel aanschuiven, zelf gaan over wat ze op tafel brengen. Ik zou de heer Laçin eigenlijk een tegenvraag willen stellen. Maakt het uit hoeveel wielen er onder een reisplaats zitten? Want volgens mij gaat het om een hoogwaardige ov-verbinding, iets wat publiek toegankelijk is en een hoogwaardige verbinding biedt. Laten we daar nou eens met elkaar naar op zoek gaan. De heer Laçin heeft volgens mij ook het hele pakket aan antwoorden goed bestudeerd en heeft gezien dat ook in de context van het groeifonds deze lijn natuurlijk ooit genoemd is. We kunnen nergens op vooruitlopen. Er zullen ook strikte criteria zijn.

Maar volgens mij zijn dat allemaal elementen die in deze discussie vanzelf wel hun plek zullen krijgen. Daar vertrouw ik in ieder geval absoluut op.

De **voorzitter**:

Voordat ik de heer Laçin weer het woord geef, zeg ik u dat mijn collega de heer Van Nispen hier vanochtend bij het begin van de begrotingsbehandeling met u acht interrupties heeft afgesproken. Daar doe ik er nu nog drie bij. U bent dus in het rijke bezit van elf interrupties voor dit debat. U kunt hier in alle stilte uw tussenstand komen verifiëren bij de griffiers. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

U ...

De **voorzitter**:

Ik kan zeggen dat u er al best wel veel heeft. U bent op dreef.

De heer **Laçin** (SP):

U wijst ons vanzelf op de tussenstand, denk ik, voorzitter. Dat gaat helemaal goed komen. En ja, de staatssecretaris heeft ...

De **voorzitter**:

Zeven.

(Hilariteit)

De heer **Laçin** (SP):

Ik hou het zelf ook bij.

De **voorzitter**:

O, heel goed.

De heer **Laçin** (SP):

Ik bedoel het meer voor de collega's. Ik hou het allemaal zelf bij. Ja, de staatssecretaris heeft gelijk: ik heb inderdaad het hele pakket doorgenomen. Ik heb ook het antwoord op de vraag van de heer Schonis gelezen. Inderdaad, het maakt ook voor mij niet zo veel uit hoeveel wielen een voertuig heeft dat verbeteringen aanbrengt, alleen kijk ik wel naar de mogelijkheden. Ik heb het gisteren ook bewust gehad over bouwen langs een nieuwe Lelylijn, de werkgelegenheid langs zo'n lijn, de ontsluiting van Noord-Nederland en de verlichting vanuit Zwolle. Ik heb een motie ingediend over de robuustheid van Zwolle, die toen is aangenomen. Ik hou het kort, voorzitter. De vraag is de volgende. Ja, het maakt voor mij niet zo veel uit. Juist daarom zou ik de staatssecretaris ook willen meegeven om het hele pakket mee te nemen, dus ook een nieuwe spoorlijn. Ook zou ik haar willen meegeven dat we straks, als we het investeringsfonds hebben, niet nog moeten beginnen met het onderzoek, maar dat we dan misschien al de eerste stappen hebben genomen en dat we ook snel vooruit kunnen. In dat licht hoop ik dus op wat meer steun van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De heer Lacin beargumenteert, denk ik, waarom hij vindt dat de Lelylijn hoort bij een investeringspakket gericht op het groeivermogen van Nederland. Daar neem ik akte van.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik bracht inderdaad het punt van de nachttrein naar Wenen ter sprake. Ik ben ook blij met de toezegging van de staatssecretaris dat ze in ieder geval op vrij korte termijn dat antwoord wel al gaat evalueren om te kijken of er misschien ook andere aanbieders zijn. Zo heb ik het in ieder geval begrepen. Mijn punt is eigenlijk het volgende. De staatssecretaris gaf in haar beantwoording aan dat ze gekozen had voor deze partij omdat dat de enige partij was die het materiaal dat nodig was voor deze nachttrein, kon aanbieden. Als ik het rapport van de Rebelgroep lees, zie ik dat er in een voetnoot staat dat ze eigenlijk te kort de tijd hadden om echt goed onderzoek te doen naar de vraag welke partijen er allemaal in beeld waren. Hoe kan de staatssecretaris dan tot de conclusie komen dat deze partij de enige partij was die het materiaal kon leveren, daar de anderen op dat moment helemaal niet in beeld waren en ook niet gevraagd zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Op dat laatste punt kan ik de heer Ziengs echt geruststellen, want voor het marktonderzoek is een ruime selectie van vervoerders gesproken, zoals FlixBus, Leo Express, WESTbahn, Eurostar en ALLRAIL. Op basis van al die gesprekken is in het marktonderzoek geconcludeerd dat om verschillende redenen, zoals de tijdige beschikbaarheid van materieel, voorlopig nog geen andere partijen zelfstandig de trein naar Nederland zullen terugbrengen als openaccess-vervoer. Uit dat marktonderzoek blijkt dat dat aanbod op z'n vroegst ontstaat in 2023, maar dat 2024 een waarschijnlijker moment is. Internationaal spoor is een prioriteit voor dit kabinet. Daar trekken we met elkaar hard aan. We zien ook hoe weerbarstig het is. De hele transitie van vliegen naar trein is er ook eentje waar we met elkaar hard aan trekken, maar we zijn daarbij vaak echt afhankelijk van onze buitenlandse collega's om ons te helpen bij het tot stand brengen van die verbindingen. Dit is iets wat we wél zelf kunnen doen. Daarbij willen we er natuurlijk het beste uit halen voor de reiziger. Het is ook heel terecht dat de heer Ziengs vraagt of er ook naar andere partijen is gekeken. Dat is er en dat zullen we ook blijven doen. Ik zeg het volgende tegen de heer Ziengs. Als er nu iemand opstaat die zegt "ik kan ook volgend jaar voor het einde van het jaar die trein laten rijden en ik heb daar minder geld voor nodig dan het maximum dat nu gereserveerd is", dan ga ik volgende week met diegene om tafel.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is natuurlijk een fantastisch aanbod, al is het voor nieuwe toetreders nog wel kort dag, die paar maanden. Ik ben in ieder geval blij met de toezegging van de staatssecretaris daarop. Maar ik heb uit de beantwoording ook begrepen dat het ook tussentijds kan. Als volgend jaar na een jaar blijkt dat een ander met een goedkopere optie ook kan optreden op die lijn, dan is diegene ook in beeld. Of is dat niet het geval?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We gaan in die subsidieverlening ook aangeven dat we ook tussentijds kunnen evalueren. Het kan ook zijn dat het allemaal heel erg tegenvalt en dan kunnen we tussentijds besluiten om de stekker eruit te trekken. Als je een pilot doet, moet je aan de ene kant natuurlijk wel zekerheid geven aan iemand die wil starten. Je wilt ook blijven evalueren. Als er echt aanleiding is om tussentijds te zeggen dat het helemaal anders moet, dan moeten we het daar goed over hebben. Uit de marktverkenning blijkt niet voor niks dat er tot 2023/2024 geen ander aanbod zou zijn. Dan ga je dus wel zekerheid geven aan de partij die je vraagt om in te stappen voor een paar jaar. Dat is maar beperkt. Maar als wij iets over het hoofd hebben gezien, als er nu, bijvoorbeeld volgende week, een partij is die zegt "ik kan echt laten zien dat ik het volgend jaar al kan regelen voor minder geld", dan ga ik daarmee om tafel.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Even terug van Wenen naar Den Haag. De staatssecretaris heeft laatst in het AO Spoor inderdaad het plan omarmd om in heel Nederland de uitrol te doen van de gespreide tijden. Ik denk dat dat een hele belangrijke maatregel is om de hyperspits aan te pakken. Nu laten de eerste getallen zien dat nu zelfs buiten de spits de snelwegen beginnen vol te lopen. De minister noemde dat ook in haar inbreng. De trein is in de hyperspits voor 110% bezet en buiten de spits voor 35%. Mijn vraag was ook: hoe krijgen we andere mensen in die trein? Daarvoor moeten we veel andere dingen doen. In de antwoorden die wij hebben gekregen lees ik dat we dat proberen te doen met een app waarmee punten gespaard kunnen worden, of door een gratis kop koffie aan te bieden. Dan denk ik bij mezelf: dat gaat 'm niet worden. Ik wil dus terug naar die rail challenge. Laat studenten en anderen meedenken over hoe we veel laagdrempeliger kunnen worden. Ik heb zelf een zoektocht ondernomen. Als ik geen Kamerlid was met een pasje en in de daluren zou moeten reizen, dan zou ik eerst voor €52 een abonnement moeten afsluiten bovenop het reguliere abonnement, en daarmee zou ik dan kunnen reizen met 40% korting. Dat zijn allemaal extra stappen waardoor wij de mensen die niet structureel reizen nooit in de trein krijgen. Dus nogmaals mijn oproep: betrek andere creatieve partijen erbij zodat we laagdrempelig uit de auto en in de trein kunnen en een doelstelling kunnen zetten van 35% naar minimaal 50%.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat is een oproep naar mijn hart. Ik kan die meteen wel koppelen aan de hackathon van de heer Ziengs. Laten we inderdaad eens kijken hoe we hier alle creativiteit kunnen lostrekken. We hebben er alle belang bij dat we niet alleen maar extra investeren in capaciteit die alleen maar in de spits wordt benut, maar ook proberen om alle treinstellen die we hebben gedurende de dag beter te benutten om meer mensen die comfortabele reis te kunnen geven. Dat is ook gewoon het maatschappelijk beter laten renderen van je investeringen. Je zou ook zeggen dat hiermee misschien geld wordt bespaard, ook voor de NS, op het vlak van capaciteit die zij voor de spits moeten kopen. Dus wellicht is daar toch nog eens op een slimmere manier naar te kijken. Ik vind het wel belangrijk dat wij ook de reizigersorganisatie goed bij dit soort ideeën en dit soort concepten betrekken, want aan reizen buiten de spits zit voor mensen

vaak een hele dagplanning vast. Maar we gaan dat zeker doen. We gaan nog eens kijken of we dat op een creatieve manier voor elkaar kunnen krijgen. Gemeenten en provincies vragen ons om mee te investeren in duurzame mobiliteit, in duurzaam vervoer. Ik noem de spreiding van de colleges: een kwartiertje eerder beginnen bij de een, een kwartiertje later beginnen bij de ander. In Nijmegen en Groningen hebben ze daar fantastische resultaten mee bereikt. Om dat voor elkaar te krijgen was de medewerking van de gemeenten en van de onderwijsinstellingen echt heel cruciaal. Dat soort succesconcepten moeten we in Nederland echt breder zien uit te rollen. Dus ook daar ga ik achteraan. Dat betreft het actieplan waar de heer Amhaouch laatst naar vroeg.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank daarvoor. Of het de hackathon is of een andere manier om de studenten hierbij te betrekken: dat is heel goed. En vergeet daarbij niet de werkgevers. Ik hoorde gistermorgen op BNR een grote werkgever met 13.000 mensen in Veldhoven die echt actief probeert om mensen op de fiets of in de trein te krijgen. We zullen die slag moeten maken. Een doelstelling van 50% in de daluren is iets moois als stip op de horizon.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik vind het een prachtige stip op de horizon. Die werkgevers zijn inderdaad cruciaal, zoals de heer Amhaouch zegt. Zij zijn cruciaal bij het voor mensen mogelijk maken om anders te reizen. Want we kunnen het nog zo aantrekkelijk maken, maar als je werkgever zegt "als jij niet tussen half negen en kwart over negen binnen bent, dan sta je er bij mij verkeerd op", dan gaan mensen dat natuurlijk nooit doen. Dus die werkgevers spelen inderdaad echt een cruciale rol.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is natuurlijk superbelangrijk om te proberen mensen uit de auto te krijgen en in het ov of op de fiets of hen te bewegen te gaan lopen. Daar moet veel meer aandacht voor zijn. Daarom wil ik de staatssecretaris toch het volgende vragen. Zij schetst dat ze met de VNG en met de provincies in gesprek gaat. Als er nou gemeenten zijn die deze dag naar voren brengen — de dag waarop wij het alternatief voor de auto vieren, de dag waarop wij vieren dat je met het ov, de fiets en door te lopen ook zo veel kan; ik noem hem even de autoloze zondag — en zeggen dat zij die willen organiseren en hulp nodig hebben, dan hoop ik gewoon dat de staatssecretaris daar heel positief op reageert, want dat is toch een prachtige dag.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik hoop dat we dat niet maar één zondag in het jaar vieren. Ik weet dat mevrouw Kröger dat met mij deelt. Ik vind dat er heel veel dagen zijn om dat te vieren. Voor de rest heeft u het antwoord van de minister gehoord en u weet dat het kabinet altijd met één mond spreekt. U weet dat ik het ov, de fiets en het lopen een warm hart toedraag. Het zijn eigenlijk geheime wapens in die drukte, want het loopt overal vol. We moeten alles dus zo effectief mogelijk benutten. Ik vind het persoonlijk een prachtig initiatief als een stad besluit om dat een keertje te doen, maar dat is echt wel aan een gemeente.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik probeer even duidelijk te krijgen of een vraag in dit blok beantwoord zal worden. Die ging over de ov-data.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Volgens mij is die vraag schriftelijk beantwoord. Ik geef even uit mijn hoofd het korte antwoord daarop. U heeft gevraagd of dit wel echt onafhankelijk wordt belegd, want die data moeten echt toegankelijk zijn voor allerlei partijen. Ik zie de heer Ziengs knikken, want ook dit is een debat dat we vaker met elkaar hebben. Ja, dat vind ik ontzettend belangrijk. Ik heb daarover volgens mij in het AO Spoor gezegd dat er op dit punt een samenwerking is met het CBS. Echt heel specifieke detailvragen zou ik dan nog even moeten meenemen naar de tweede termijn, maar de intentie is echt dat die data gewoon beschikbaar moeten zijn voor zo veel mogelijk reizigers om uit die data zo veel mogelijk baat en zo veel mogelijk opties en innovatie te halen. Dat is bijvoorbeeld ook waarom wij MaaS inzetten, samen met de minister. Dat is één van de voorwaarden.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat deel van de vraag was inderdaad beantwoord, volgens mij. Maar ik had nog een andere vraag over data. Momenteel schijnen er wat problemen te zijn met data van bijvoorbeeld telecombedrijven, die altijd gebruikt werden door bijvoorbeeld ProRail. Die data schijnen niet meer gedeeld te worden. Die vraag had ik in de eerste termijn neergelegd. Misschien dat de staatssecretaris daar in de tweede termijn nog even op kan terugkomen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zal graag nog even kijken naar de vraag die de heer Ziengs in eerste termijn heeft gesteld en zorgen dat we daar nadere informatie over kunnen geven in de tweede termijn. De intentie gaat volgens mij in dezelfde richting, maar we zullen nog even specifiek naar deze vraag kijken.

Voorzitter. Na het ov ga ik verder met de rest van de duurzame mobiliteit. Ik heb al best veel gezegd. Het loopt op allerlei plekken vol, dus we hebben alles nodig: goed ov, schone brandstoffen, elektrisch rijden, waterstof, duurzame stadslogistiek, de fiets, lopen. Ik vind de begrotingsbehandeling van vandaag een mooi moment om te markeren dat onze fietscultuur met succes is voorgedragen voor de nationale lijst van immaterieel erfgoed. Wat is er nou Hollands dan even de fiets pakken? Ook de werkgevers zijn hierbij cruciaal. Ik heb een aantal fietsambassadeurs. Ik merk dat het ondertussen prestige heeft als je de titel fietsambassadeur mag dragen. Ook Rotterdam zei vandaag, las ik, graag fietsambassadeur te willen worden. U bent van harte welkom.

We willen meer mensen op de fiets krijgen met de 75 miljoen die we in het Klimaatakkoord beschikbaar hebben kunnen stellen voor investeringen in de fietsinfrastructuur, met name in stallingen. Ik hoop dat gemeenten en provincies samen met mij ook daarin een hoop investeringen willen doen, zodat we in deze kabinetsperiode op ruim een half miljard aan investeringen in de fiets kunnen komen. Dat zou hartstikke mooi zijn. Maar we moeten niet alleen maar meer van hetzelfde doen. Ik refereer ook weer even aan de heer Amhaouch, die sprak over innovatie. Ja, we

moeten niet alleen meer van dezelfde stellingen bijbouwen. Ik mocht een vraag stellen in het kader van een uitzending die net al genoemd werd. Mijn vraag aan innovatief Nederland was: hoe kunnen we fietsen nog innovatiever stallen, zodat we nog meer fietsen kwijt kunnen in dezelfde stallingsplekken? Midden in Amsterdam is ook een fietsenstalling hartstikke duur, dus als we dat met elkaar goedkoper en innovatiever kunnen maken, kunnen we nog meer mensen een fijne reis bieden. De Wisselfiets, waarbij één fiets door meerdere mensen gebruikt kan worden op een dag, is ook een heel mooi concept in die context.

De heer Schonis vroeg specifiek naar de rol van de werkgevers. Ik heb daar net al iets over gezegd, maar de uitbreiding van de coalitie Anders Reizen van 50 naar 500 werkgevers in 2030 is een onderdeel daarvan. Zij committeren zich aan CO₂-reductie in de zakelijke markt. We maken in het BO

MIRT afspraken met regionale netwerken van werkgevers over duurzame mobiliteit. Inspanningen van koplopers worden gestimuleerd. Als onderdeel van het Klimaatakkoord hebben we gezegd dat we een normstellende regeling gaan inrichten. Dat wordt allemaal uitgewerkt. We zetten ook een platform op dat werkgevers informeert, enthousiasmeert en heel concreet vertelt wat je kunt doen, welke regelingen er zijn als werkgevers ermee aan de slag willen, welke zaken juridisch waterdicht zijn en hoe zij werknemers kunnen helpen om een keuze te maken.

Zowel de heer Van Aalst als de heer Ziengs vroeg aandacht voor E10. Met de introductie van E10 op 1 oktober 2019 verduurzaamt Nederland de benzineplas. Ruim negen op de tien benzineauto's rijden probleemloos op E10. In de regelgeving is gewaarborgd dat tankstations die maar één plek hebben om benzine te tanken, niet verplicht zijn om die te vullen met E10. Als iemand er geen gebruik van kan maken, moet hij bij zo'n tankstation altijd kunnen blijven tanken. Dat is de eerste waarborg. Tankstations die twee of meer soorten benzine kunnen aanbieden, kunnen ervoor kiezen om naast E10 ook E5 of enige andere soort benzine aan te bieden. Die mogelijkheid blijft dus bestaan. De heer Dijkstra vroeg daarnaar.

Verder is gevraagd of we de implementatie en evaluatie hiervan willen volgen, zodat we eventuele knelpunten signaleren. Uiteraard ben ik graag bereid om dat te doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is mooi. Ik weet inderdaad wat de bedoeling was van de uitvoering. Ik ga ervan uit dat het ook zo gebeurt. Maar stel dat je met een wat oudere auto wil tanken. Van de acht pompen is de helft bezet. Uit ervaring weet ik dat je dan een rondje moet rijden en moet kijken waar je nog E5 of euro 95 kunt vinden. Die blijkt er dan ook gewoon niet te zijn en dan wordt er gezegd: stapt u dan maar over naar premium. Nou, dat doen die mensen dan, maar dan betalen ze 15 cent extra omdat ze het risico niet willen lopen. Die E10 heeft namelijk ook een aantal nadelen. Ik denk dat we daar ook over moeten communiceren. Daar heb ik nog niets vanuit de rijksoverheid over gehoord, maar je merkt het nu wel vanuit de branche. Als je het in een brommertje of een grasmaaier doet, zit er na drie maanden alg in. We willen het met elkaar maar we moeten de mensen wel goed blijven voorlichten. We moeten dit niet alleen op papier bedenken maar moeten ook kijken wat het in de praktijk nu en over de komende drie maanden betekent. Daar wil ik wel graag

inzicht in blijven houden. U zegt dat er heel veel rijden op benzine en dat heel veel het er ook goed op doen, maar de auto van voor 2000 heeft er echt problemen mee. En dat is toch wel ongeveer een op de tien auto's.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Dijkstra zegt terecht: laten we ervoor zorgen dat we de informatievoorziening goed hebben want daarmee voorkom je een hoop irritaties. Dus laten we dat ook zorgvuldig met elkaar blijven volgen. In gesprekken die we met die branche hebben, zal ik er aandacht voor vragen op welke manier zijzelf denken dat ze bijvoorbeeld op een tankstation waar heel veel pompen zijn, makkelijk inzichtelijk kunnen maken waar mensen terecht kunnen als ze E5 willen tanken. Dus ik ben graag bereid om dat met de branche op te nemen.

De heer Van Aalst (PVV):

Er zat ooit een idee achter die E10, namelijk dat het beter zou zijn voor het milieu. Alleen, we zien nu steeds meer berichten voorbijkomen dat het problemen oplevert voor bepaalde auto's. De staatssecretaris zegt dat we iets moeten doen aan de informatievoorziening. Nou, er is best wel veel informatie maar het is een beste waslijst met auto's en machines die er niet aan voldoen, zoals de grasmaaier, de buitenboordmotor en noemt u het maar op. Uiteindelijk hadden we de afspraak dat het niet duurder zou worden. Nou ja, we hoorden net het verhaal van de premium; het wordt dus wel duurder. Wetende dat het toch geen milieu-opbrengst heeft en de prijs toch omhooggaat, is mijn vraag hoe de staatssecretaris dat nog rijmt met de afspraken die we gemaakt hebben.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben ook in Europa met elkaar afspraken gemaakt hierover. We hebben ook een hoeveelheid duurzame energie waar we aan moeten voldoen. We proberen binnen alle kaders het zo zorgvuldig mogelijk in te passen. Daar heeft ook E10 een rol in. Ik heb net al gezegd dat het belangrijk is om bij de uitvoering en de implementatie de praktische problemen te blijven zien. Ik denk dat informatievoorziening daarin heel belangrijk is.

De heer Schonis (D66):

Even over het vorige punt, de 8 miljard zakelijke kilometers die we in 2030 minder gaan rijden volgens het Klimaatakkoord. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat ze daarover met werkgevers in overleg gaat om te kijken welke regelingen ze allemaal kan voorschotelen. Dat is hartstikke positief, maar op dit moment is er natuurlijk al een regeling gereserveerd in het activiteitenbesluit. Het is een heel artikel dat erop neer komt dat als je een groot bedrijf of een grote instelling bent, je, weliswaar voorgeschreven, actief aan de slag kan gaan met vervoersmanagement ofwel: hoe ga je het met de klanten en je personeel doen qua zakelijke kilometers? Is het dan niet een idee om die regeling die er eigenlijk al is maar nog niet in werking is getreden, versneld in werking te laten treden, zodat bedrijven actief gestimuleerd worden om hiermee aan de slag te gaan?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Als onderdeel van het Klimaatakkoord hebben we afgesproken dat we inspanningen doen om koplopers te stimuleren maar dat we achterblijvers wel willen meenemen. Daarom wordt er ook een normstellende regeling uitgewerkt. Ik kan mij voorstellen dat we in de context van de uitwerking daarvan ook nog eens even goed kijken naar deze regeling die er al is maar die nog niet in werking is getreden, want we willen met elkaar natuurlijk zo snel mogelijk kilometers maken op dit punt.

Voorzitter. Dan ga ik over naar het blokje schone en veilige leefomgeving. Het actief beschermen van ons leefmilieu is een kerntaak van de overheid. Het is zelfs verankerd in onze Grondwet. En terecht, want schone lucht, biodiversiteit en goede bodemkwaliteit, dat is letterlijk de omgeving waar we de hele dag in rondlopen. Het is niet altijd direct duidelijk of en hoe stoffen schadelijk zijn en hoe we daarmee om moeten gaan. Dat zien we ook bij PFAS; een aantal Kamerleden heeft er ook vragen over gesteld waarop ik straks zal ingaan. Er zijn zorgen over bijvoorbeeld de bouwsector, waar ik ook nog over kom te spreken. Juist omdat al die maatschappelijke belangen letterlijk samenkomen in dat leefmilieu, in die leefomgeving is de wetenschappelijke onderbouwing van wat we doen, ontzettend belangrijk om objectief te kunnen bepalen waar de grenzen moeten liggen. Op dit punt ben ik het eens met de heer Ziengs die sprak over het zoeken naar de redelijke ruimte, want dat is denk ik precies waar we het over hebben. Wetenschap moet daarbij voor ons natuurlijk wel de basis zijn. Ik gaf in de inleiding al even aan dat ik komend jaar tot een integrale milieuvisie wil komen die die schone, veilige en gezonde leefomgeving centraal zet. Doel is dat we in staat zijn om goed proactief te voorkomen dat de boel ineens achteraf op slot gaat. Ik wil problemen voorkomen in plaats van achteraf aan de noodrem te moeten trekken, want daar heeft iedereen belang bij. Verder hoort het goed handhaven van de normen daar ook bij, want we willen allemaal niet meer dat de belastingbetaler uiteindelijk voor de rekening opdraait.

Voorzitter. Schone lucht is van levensbelang. De cijfers zijn duidelijk. We leven gemiddeld negen maanden korter door slechte luchtkwaliteit en één op de vijf kinderen met astma heeft — er werd al aan gerefereerd — die ziekte gekregen door de slechte luchtkwaliteit. Onze lucht moet en kan schoner. En overigens, daar moeten we in Nederland hard aan werken, maar het is ook reëel om te zeggen dat we daarbij voor een deel afhankelijk zijn van Europees beleid. Daar zetten we dus hard op in. Maar we zijn ook hard bezig met steden en provincies om tot een Schone Lucht Akkoord te komen. De inzet is om 50% gezondheidswinst in 2030 te realiseren van eigenlijk alle vervuiling die we hier in Nederland uitstoten. Voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord heb ik 50 miljoen gereserveerd in de begroting.

De heer Paternotte vroeg wanneer de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord concreet worden en wanneer ze ingevoerd worden. Ik streef ernaar om nog dit jaar met een grote groep steden en provincies dat Schone Lucht Akkoord af te sluiten. Later kunnen zich daar natuurlijk nog allerlei andere bij aansluiten als die graag alsnog mee willen doen. In dit akkoord nemen we een lijst aan maatregelen die bijdragen aan die beoogde gezondheidswinst van 50% in 2030. Overigens hebben we natuurlijk een deel van de maatregelen

al genomen wanneer we ze konden nemen. Als we werk met werk konden maken in de context van het Klimaatakkoord, de PAS of andere discussies, dan hebben we dat natuurlijk niet nagelaten. Ook die afspraken zult u natuurlijk terugzien vanuit die doelstelling en om tot schonere lucht in Nederland te komen.

Steden maken op basis van het akkoord hun eigen luchtkwaliteitsplan en daarin wordt uitgewerkt welke maatregelen ze lokaal op welk moment invoeren. Sommige hebben dat nu al heel concreet uitgewerkt in een echt luchtkwaliteitsplan en andere zullen dat de komende maand of maanden doen. Iedereen koerst samen op dat doel om in 2030 50% gezondheidswinst te realiseren.

Voorzitter. Dan PFAS. Verschillende leden hebben vragen gesteld over de hoogte van de normen voor toepassing van grond en bagger die verontreinigd zijn met PFAS. Uitgangspunt in onze wetgeving is de zorgplicht. Er is hier sprake van zeer zorgwekkende en mobiele stoffen en dat betekent dat de zorgplicht inhoudt dat zonder een handelingskader bij grondverzet of baggerwerkzaamheden vrijwel geen toepassingen mogelijk zijn, zodra die stoffen worden aangetroffen. Juist om dat te voorkomen heb ik mede op verzoek van lokale overheden en waterschappen het RIVM als wetenschappelijk adviseur van het kabinet op het vlak van volksgezondheid gevraagd om aan te geven binnen welke grenzen de toepassing van grond en bagger wel verantwoord is. Ik ben blij dat we op basis daarvan ook de spelregels van het tijdelijk handelingskader hebben kunnen vaststellen, zodat we niet hoeven te wachten tot al het onderzoek volledig is afgerond. Dat is, denk ik, ook wat de heer Ziengs bedoelde met het belang van het opzoeken van de redelijke ruimte.

De heer Stoffer vroeg om een hogere norm. Met de nadruk die de heer Ziengs legt op de redelijke ruimte ben ik het eens, want we willen met elkaar de gezondheid beschermen, maar dat niet alleen, want we willen er ook voor zorgen dat dingen niet onnodig stilliggen. We willen de ruimte die er is, benutten zodat projecten in de bouw en de waterbouw door kunnen. Ik heb met de partijen om tafel gezeten en gezien dat die mensen letterlijk met hun poten in de modder staan en zich elke dag afvragen: heb ik nog werk voor mijn vrachtwagens? Waar gaan mijn mannen volgende week aan het werk? Die vragen zijn heel reëel.

We moeten dus kijken naar wat er wel kan en dat moet ook de gezamenlijke focus zijn. Dat moeten we natuurlijk wel doen binnen de kaders die het RIVM aan ons geeft. Gelukkig zijn er binnen dat kader ook mogelijkheden. Doordat we dat tijdelijk handelingskader hebben afgegeven, kunnen toepassingen op de grond met de functie wonen en industrie gewoon worden toegepast tot 3 microgram per kilogram droge stof. Daar is dus al meer ruimte, omdat er voldoende grondslag in het RIVM-rapport wordt geboden om veel hoger te gaan dan de detectienorm van 0,1.

Ik ga met alle partijen aan de slag om zeker te stellen dat gebieden, waar een hogere achtergrondwaarde mogelijk zou moeten zijn, ook daadwerkelijk zo door gemeentes worden aangegeven. Als de achtergrondwaarde hoger is dan 0,1, dan mag je dat ook al op allerlei andere plekken toepassen. Dat betekent dus dat de bodemkwaliteitskaarten moeten worden aangepast.

Dan is er nog een vraag over de 0,1 microgram per kilogram droge stof. Die is gebaseerd op de bepalingsgrens. Vanaf deze grens kunnen concentraties worden gemeten. Maar dat geldt alleen voor specifieke toepassingen waarbij je alle verspreiding wilt voorkomen, bijvoorbeeld vanwege het risico op verspreiding via het grondwater, vooral het diepe grondwater, bijvoorbeeld bij de toepassing in diepe plassen. Je wilt niet het risico lopen dat je een landbouwakker zwaarder vervuult dan die op dat moment vervuult is. Kortom, je wilt gif in Nederland niet verder verspreiden. Dat is ook het algemene standstillbeginsel. Ook hier kunnen we de redelijke ruimte desondanks zoeken en benutten, want als er in de ontvangende bodem bijvoorbeeld al PFAS aanwezig is, kun je grond toepassen tot diezelfde achtergrondwaarde. Dus als de grond op een bepaalde akker al 2 microgram per kilo droge stof is, mag je daar ook grond toepassen tot diezelfde vervuilingnormen en ben je dus niet gehouden aan die detectiegrens van 0,1. Als het gaat om de verondieping van plassen: als die geologisch echt goed geïsoleerd zijn van het grondwater, dan kan ook daar meer worden toegepast. Het zijn al dat soort heel specifieke oplossingen, die dan wel ook bekend moeten zijn. We moeten er dus met al die partijen voor zorgen dat ze zich in een specifieke regio echt bewust zijn van wat er wel kan. We moeten er steeds op gericht zijn om die oplossing met elkaar te zoeken. Ik ben zeker bereid om de ruimte die er is op te zoeken, te benutten, maar ik kan niet zonder wetenschappelijk advies aan de norm gaan draaien. Ik denk ook dat we dat echt niet moeten willen. Ik denk dat de heer Stoffer dat uiteindelijk ook niet wil, maar dat hij ook wil dat die redelijke ruimte goed benut wordt.

De heer Ziengs (VVD):

Dank dat de staatssecretaris hier een klein college gaf over de PFAS, zodat iedereen weer goed op het netvlies heeft hoe het nou daadwerkelijk in elkaar steekt. Ik heb in mijn fractie ook grote moeite moeten doen om dit goed voor het voetlicht te brengen. Maar het gaat in dit geval om het volgende. De waarde van 0,1 is vastgesteld als waarde die mogelijk nog afgestort kan worden, ook onder die anderhalfmetergrens, onder het grondwater, als ik het zo goed formuleer. Die norm is eigenlijk gewoon genomen omdat dat op dat moment de norm was die ze konden meten, want ik heb begrepen dat daaronder niet eens gemeten kan worden. Een jaar geleden kon men tot 1 milligram meten. Kennelijk had het dus ook 1 milligram kunnen zijn, als dit vorig jaar gebeurd was. Ik zeg niet dat dat per se de waarde zou moeten zijn, maar ik vond het een heel bijzondere redenering dat voor de laagst mogelijke waarde is gekozen, simpelweg vanwege het feit dat dat het enige meetbare is.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, dat zit toch net anders. De wetgeving zit nu zo in elkaar dat je eigenlijk niks meer mag als je weet dat het erin zit. Wanneer weet je dat het erin zit? Als je het kunt meten. Wat is de laagste dosering die je kunt meten? Dat is 0,1. Anders zit je met foutmarges en dergelijke. Dus vanaf 0,1 weet je dat het erin zit. Dan moet je dus gaan bepalen wat die redelijke ruimte is. Met het tijdelijke handelingskader hebben we gelukkig voor een heel aantal toepassingen die redelijke ruimte kunnen vaststellen. Dat betekent dat er bijvoorbeeld tussen de 0,1 en de 3 gewoon ruimte is. Dat is een stuk meer dan de 0,1. Daarnaast is er ook gezegd — daarom gaf ik net het voorbeeld van die akker — dat je, als de grond op die plek al 2 is, op die plek ook mag gaan tot

2. Maar als die achtergrondwaarde 0,5 is, ga ik niet aanvullen tot 3, want dan ga je schone grond verder vervuilen. We moeten dus steeds kijken wat de achtergrond is. De meetgrens is dus het moment vanaf wanneer je moet gaan nadenken. Soms is er nog geen redelijke ruimte gedefinieerd, maar dat moeten we dan wel gaan doen. Ik heb het RIVM een aantal vragen gesteld en ik roep het RIVM dus op om daar waar die redelijke ruimte nog niet gedefinieerd is, te zorgen dat die er zo snel mogelijk komt, desnoods als tijdelijk handelingskader. Dan hoeven we niet af te wachten tot al het onderzoek is afgerond, als we al het gevoel hebben te weten wat er in ieder geval veilig kan.

De heer Ziengs (VVD):

Ik twijfel ook niet aan de goede bedoelingen van de staatssecretaris. Ik heb ook aangegeven dat ze voortvarend te werk is gegaan door het sturen van die brief over dat tijdelijk handelingskader. Alleen heeft het een ander effect gehad. Daar hamerde ik iedere keer op. Die waarde van 3 milligram is destijds ook in Zweden vastgesteld en wordt al sinds 2015 gebruikt. Ik kan me voorstellen dat daarover kennis en kunde aanwezig is. Ik heb ook met de branche gesproken. Zij zeiden: maak er maar 1 milligram van. Ik zei: waarom geen 2? Toen zeiden ze: o, kan dat ook? Ik zei: nee, je moet wel de argumenten hebben om er dan 1 milligram van te kunnen gaan maken, omdat dat geen gevaar met zich meebrengt voor de volksgezondheid. Ik snap die argumentatie wel, maar we willen het proces versnellen. De staatssecretaris noemt nu dat er kennelijk plassen zijn waar wel op gestort kan worden, gebiedseigen slib et cetera wat niet kan uitvloeien. Dat soort zaken moet zo snel mogelijk in beeld kunnen komen, want 80% van de grond moet op dit moment onder die grens gestort worden. Ze kunnen het op dit moment niet kwijt. Vandaar ook mijn verzoek om alternatieve plekken waar eventueel wel gestort kan worden. Die zaak moet weer los.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Jazeker, dat ben ik helemaal met de heer Ziengs eens. Daarom heb ik met allerlei partijen aan tafel gezeten. We gaan werkconferenties organiseren. Er was bijvoorbeeld een project van Rijkswaterstaat. We hebben met alle partijen aan tafel gezeten en gekeken: wat kan hier wel mee? Als iedereen bij elkaar aan tafel zit, dan blijkt er meer mogelijk te zijn binnen diezelfde gezondheidskaders dan iedereen apart dacht. Daarom wil ik door het hele land werkconferenties gaan organiseren waar alle partijen — de bedrijven, de waterschappen, de gemeenten, de provincies, de stortplaatsen, wat er ook voor nodig is, het RIVM als die kennis noodzakelijk is en Rijkswaterstaat, die sommige toetsen doet — bij elkaar komen en kijken: waar dreigt het hier vast te lopen, waar loopt het eigenlijk onnodig vast omdat — de heer Ziengs noemde dat — de hakken in het zand zijn gegaan vanuit onzekerheid en hoe kunnen we die onzekerheid wegnemen en de ruimte die er is maximaal benutten? Dat is absoluut de inzet.

De heer Ziengs (VVD):

Ik zie graag een tijdspad tegemoet, want dit moet met de grootste spoed.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik heb aan mijn mensen gevraagd om mij nog deze week te informeren over hoe zij die werkconferenties willen opzetten. Ik hoop dat ik de Kamer daar snel over kan informeren. Hier zit spoed op. Daarom refereerde ik ook aan de heer Ziengs. Ik begrijp heel goed dat het voor bedrijven elke dag de vraag is: kan ik mijn vrachtwagens nog ergens legen, waar gaan mijn mensen aan het werk? We moeten met elkaar de urgentie hebben die hoort bij een vraagstuk waarbij elke dag, elke week telt. Zo zit ik er ook in.

De heer **Stoffer** (SGP):

Laat ik vooropstellen dat ik niet per se een hogere norm hoof. Dat had de staatssecretaris ook goed begrepen. Het gaat me erom wanneer we weer aan het werk kunnen. Ik vind het heel mooi dat die werkconferenties komen, maar ik ken dat een beetje. Mijn concrete vraag: als je nu een grondverzetbedrijf hebt — die mensen zitten allemaal te luisteren, te kijken enzovoorts — wanneer kun je dan weer aan het werk?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Je kunt morgen aan het werk als de grond die jij wil verplaatsen bijvoorbeeld naar de gemeente Den Haag gaat. In de gemeente Den Haag hebben ze op de bodemkwaliteitskaart keurig aangegeven wat de functies wonen en industrie zijn. Op de plekken waar dat op de bodemkwaliteitskaart is aangegeven, mag je de grond benutten tot de norm van 3 microgram. Dat is echt heel breed, van de detectiegrens van 0,1 tot 3. Iedereen zegt: daar kunnen we goed mee werken. In al die gemeenten waar dat al is aangegeven, kun je dat gewoon kwijt. Als je een diepe plas hebt en je je afvraagt of je de bagger daar onderin kwijt kan, dan hebben we een taskforce bij Rijkswaterstaat die nu kan testen of die plas geologisch voldoende geïsoleerd is van het grondwater. Als dat zo is, dan kan het daarin benut worden. Als je een baggerbedrijf bent, dan mag je de bagger op de kant laten liggen. Want als je de grond op dezelfde plek houdt, dan is het geen probleem. Als je een baggerbedrijf bent en het stroomafwaarts kwijt kan, dan mag dat ook. Want stroomafwaarts zou anders een natuurlijk proces zijn. Dan kan het ook benut worden. We kunnen dit met elkaar op een verstandige manier doen. Er zijn allerlei mogelijkheden, maar die zijn denk ik onvoldoende bekend. Daarom komen er informatiemarkten, maar ik wil niet alleen informatiemarkten die de informatie overdragen, maar ook de werkconferenties. Laten we met elkaar gaan kijken wat de ruimte is voor de complexe gevallen waarin het niet zo duidelijk is.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mijn laatste vraag. Misschien staat het wel op de tijdlijn van meneer Ziengs. Wanneer zijn de werkconferenties klaar en wanneer weten we wat het uiteindelijke eindplaatje is?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het zou mijn intentie zijn om ervoor te zorgen dat we al die werkconferenties hebben gehad voor het einde van het jaar. Dan moeten ze gewoon zijn geweest. Dat zou de intentie zijn.

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Op dit punt nog, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, graag. Ik heb in de eerste termijn uitgesproken dat ik bijzonder blij ben dat de staatssecretaris nu stevig aan de slag gaat met PFAS-vervuiling in de bodem. Wel heb ik een vraag over het punt dat vervuilde grond toegepast mag worden in een gebied waar al vervuilde grond is. In hoeverre wordt rekening gehouden met het bio-accumulerende aspect van PFAS? Dan heb ik het niet over de bodem, maar over de planten of de bomen die op die bodem groeien en de dieren die daarvan eten. Weliswaar wordt in die grond dan misschien het percentage niet hoger, maar het accumuleert wel in het ecosysteem op die plek. De staatssecretaris hoeft dit nu niet precies te beantwoorden, maar ik vraag haar om toch echt met nadruk aan het RIVM mee te geven dat PFAS echt een andere stof is. Dat wil ik toch ook tegen mijn collega's zeggen. PFAS is bioaccumulerend, het is persistent en het breekt niet af. Dus vervuilde grond brengen naar een gebied dat al vervuild is, betekent gewoon dat er in dat lokale ecosysteem nóg meer PFAS komt. Ik vraag de staatssecretaris dus of ze aan het RIVM wil vragen of men daar dit aspect wil meenemen in het onderzoek.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Daar ben ik graag toe bereid. Maar PFAS staat juist op de ZZS-lijst omdat het niet afbreekt, omdat het bioaccumuleert. De gronden die mevrouw Kröger noemt zijn bekend. Dat zijn namelijk de redenen waarom deze stof op de ZZS-lijst staat. Ik kan er dus alleen maar van uitgaan dat het RIVM bij het bepalen van de normen nou juist ook rekening heeft gehouden met al dit soort aspecten. Daarom houd ik mij aan die richtlijnen van het RIVM. Maar ik ben graag bereid om deze vraag van mevrouw Kröger ook nog een keer bij het RIVM neer te leggen. Heeft men daar eigenlijk ook de accumulatie in de tijd meegenomen bij het vaststellen van het kader? Zo interpreteer ik haar vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. Mevrouw Van Brenk had eigenlijk nog bredere vragen over handhaving en controle op vervuilde grond. Ik refereer even aan de uitzending van ZEMBLA. Een aantal van u heeft daar vragen over gesteld. We hebben daar eerder ook al een goed debat met elkaar over gehad, naar aanleiding van de vorige uitzending. Naar aanleiding daarvan heb ik de Kamer toen een brief gestuurd waarin ik een heel aantal maatregelen noem die we hebben genomen. Ik heb begrepen dat de kwesties waaraan is gerefereerd in de meest recente uitzending hierover van ZEMBLA, allemaal dateren van vóór die brief. Het is goed om dat even mee te nemen.

In ZEMBLA is grotendeels ingegaan op de problemen met de plastic bij het project Over de Maas. En juist die casus was de aanleiding om een aantal acties in te zetten. U kunt zich dat herinneren; ik zie de heer Laçin knikken. Ik noem het aanscherpen van de regels voor de aanwezigheid van plasticafval in de toegepaste grond en baggerspecie. Die

regels hebben we gewoon versneld aangescherpt. Vorig jaar heb ik de regels voor plastic aangepast en ik introduceer met de Omgevingswet in 2021 een vergunning- en MER-plicht voor diepe plassen. Met praktijkgericht wetenschappelijk onderzoek — B-Ware is ook een bekend begrip voor de Kamerleden — wordt een nieuwe methode ontwikkeld voor de beoordeling van verontdieping, zodat een beter antwoord kan worden gegeven op de vraag of natuur en ecologie er ook echt beter van worden. Want we weten ook allemaal dat het soms voor een deel ook een verdienmodel kan zijn. Dan moet je dus wel weten wat de effecten zijn op de natuur en de ecologie. Want het hoeft niet op gespannen voet met elkaar te staan, maar je moet het wel weten.

Ook heb ik aangegeven dat ik zal onderzoeken of harmonisatie van de regelgeving met de Europese lidstaten mogelijk is. De ILT en RWS hebben recentelijk geïnvesteerd in samenwerking bij het verontdiepen van plassen en de import. Er worden ook gesprekken gevoerd met de Belgische inspectiedienst over samenwerking bij grensoverschrijdend grondtransport. En RWS houdt toezicht bij het verontdiepen van diepe plassen door de uitvoering van allerlei controles. Maar u weet ook dat ook RWS dat risicogestuurd doet, net als de ILT. Maar ook hier is absoluut aandacht voor.

De heer Laçin vroeg op ditzelfde punt: kunnen we niet gewoon helemaal stoppen met het importeren? Hij vroeg: kan er niet een verbod komen? Bij de voorbereiding van een project moet altijd een zorgvuldige afweging worden gemaakt. In de brief van destijds heb ik ook aangegeven dat ook het betrekken van de omwonenden daarbij versterkt zou moeten worden. Maar de import van grond kan niet worden voorkomen wanneer de grond voldoet aan de eisen van het Besluit bodemkwaliteit. Als we het oké vinden dat grond van een bepaalde kwaliteit van Groningen naar Limburg gaat, kunnen we op de interne markt niet zeggen dat grond van dezelfde kwaliteit niet van België naar Limburg mag gaan. We kunnen dus wel de algemene normen aanscherpen — dat heb ik recentelijk ook gedaan — maar we kunnen niet de import stoppen.

De heer Laçin (SP):

Dank voor het antwoord. Nu zegt de staatssecretaris een aantal dingen die mij nog niet helemaal bekend waren. In dat licht wil ik haar toch een vraag stellen. Ik hoor dat er met de Omgevingswet een vergunningplicht en een MER-plicht komen. Ik ben van plan om een motie in te dienen op dit punt. Dit is geen onderhandeling, laat dat duidelijk zijn, maar ik zou die motie zo kunnen formuleren dat daarin komt te staan dat we in de tijd tussen nu en de inwerking-treding van de Omgevingswet stoppen met het verontdiepen van plassen. Dat stel ik bewust voorop omdat ik weet dat het importeren van grond niet verboden kan worden als die grond voldoet aan het Bbk. Als we tot het moment dat de Omgevingswet is ingegaan én er een vergunningplicht én een MER-plicht op zit, stoppen met het verontdiepen van plassen, waardoor we dus ook minder grond uit het buitenland nodig hebben, dan kunnen we gaan kijken of een vergunningplicht en MER-plicht nou echt is wat we willen. Dan kunnen we dat beter beoordelen, want zoals de staatssecretaris denk ik ook weet, heel veel natuurwetenschappers zetten nu vraagtekens bij het verontdiepen bij natuurontwikkeling.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Daarom doen we dat praktijkgerichte wetenschappelijk onderzoek. Dat vindt plaats bij een aantal plassen. Voor die plassen is die verontdieping ook opgeschort totdat die ontwikkeling is afgerond. Ik kan de consequenties ervan niet overzien als we nu across the board zeggen dat we het allemaal maar moeten stopzetten. Dus dat zou ik in eerste instantie niet van plan zijn om te doen, maar goed, dan zie ik de motie van de heer Laçin tegemoet. In de tussentijd, tot de Omgevingswet in werking treedt, hebben we de regels wel al aangescherpt. De normen voor de hoeveelheid plastic die erin mag zitten, zijn al aangescherpt. Die waarborgen heeft de heer Laçin alvast. Verder gelden natuurlijk gewoon de regels in Nederland zoals de heer Laçin ze ook kent.

De heer Laçin (SP):

Ik heb zelf een heel hard hoofd in de invoering van de Omgevingswet, maar dat is een heel andere discussie, die we hier niet hoeven te voeren. Nu hebben we eind vorig jaar de regels aangescherpt, maar ik haalde gisteren ook al de ZEMBLA-uitzending aan van twee weken terug die laat zien dat de handhaving tekortschiet en dat andere landen hier een verbod op hebben. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris daarvan kan zeggen. Wij halen dus wel vervuilde grond binnen maar andere landen niet. Zij doen ook niet aan verontdieping van plassen, misschien omdat het daar niet nodig is. Maar andere landen importeren geen vervuilde grond en wij wel. Dat komt ook in die uitzending terug. Wat kan de staatssecretaris daarover zeggen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik heb net uitgelegd dat dat samenhangt met de regels die je nationaal stelt aan de kwaliteit van de grond die gebruikt mag worden. De regels voor de kwaliteit van de grond die gebruikt mag worden, heb ik net aangescherpt op het punt van plastic. Dat is het voorbeeld dat u allemaal kent. Als we vinden dat grond uit Groningen van een bepaalde kwaliteit mag worden toegepast voor verontdieping van plassen, dan kunnen we grond uit België met dezelfde kwaliteitsnormen niet weigeren. Als het buitenland nog veel striktere normen heeft en ze daar binnenlands dat soort grond weigeren voor verontdieping van plassen, als ze die al hebben, dan kunnen ze op basis van diezelfde kwaliteits-eisen grond uit het buitenland weigeren, zoals wij ook grond kunnen weigeren die vuiler is dan hetgeen wat wij binnenlands toestaan. Ik denk dat dat is waar de heer Laçin op doelt.

De voorzitter:

Dit is uw laatste interruptie.

De heer Laçin (SP):

Het zij zo, voorzitter. Ik heb nog een tweede termijn, gelukkig.

De voorzitter:

Dat klinkt heel dreigend.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, helemaal niet. Ik heb gewoon een tweede termijn, toch? Dat is geen dreigement.

Maar het antwoord van de staatssecretaris brengt mij dan wel op een nieuw idee, op een nieuw spoor om het zo te zeggen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik weet niet of dat per se de bedoeling was, maar ik ben heel benieuwd.

De heer **Laçin** (SP):

Goed, goed, ik denk dat we elkaar steeds meer beginnen te vinden. Moeten we dan niet gaan onderzoeken of de landen om ons heen geen scherpere regels hebben dan de aangescherpte regels die wij nu hebben, en of wij onze regels misschien daaraan moeten gaan aanpassen om dit te voorkomen? Zou de staatssecretaris daarover kunnen nadenken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Welke regels noodzakelijk zijn kan per land heel erg verschillen. Het gaat uiteindelijk om de blootstelling. Die verschilt van land tot land. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met hoe diep je grondwater ligt. Dat kan betekenen dat je de norm op een heel andere manier moet vaststellen om eenzelfde waarborg te hebben. De grondnormen van land A en land B zijn niet altijd even makkelijk vergelijkbaar. Volgens mij is het belangrijk dat wij ons hier in Nederland baseren op datgene wat het RIVM ons als adviseur voor de situatie in Nederland adviseert. En de Nederlandse normen en regels voor plastic hebben we recent al aangescherpt.

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

Ik had inderdaad heel specifiek gevraagd naar de rol van Rijkswaterstaat. De suggestie in de uitzending van ZEMBLA was: ze zijn er wel, ze drinken een kopje koffie en verder gebeurt er helemaal niets. U gaf net zelf aan dat je niet 100% kan controleren, maar u begon over gezondheid, een veilig milieu enzovoort. Hier wordt dat met voeten getreden. Dus de vraag aan de staatssecretaris is: wat was nou de rol van Rijkswaterstaat en hoe kunnen we zorgen dat de handhaving echt beter wordt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Laat ik het zo zeggen dat ik met mevrouw Van Brenk deel dat niemand zou willen dat je op een gegeven moment die suggestie kunt doen. Maar een suggestie is niet altijd hetzelfde als de werkelijkheid. Een suggestie kan worden gedaan, maar wil nog niet altijd zeggen dat het ook zo is. Wat hebben we gedaan? Rijkswaterstaat heeft echt wel geïntensiveerd in de samenwerking bij het verontdiepen van plassen en bij de import. Op basis van die eerdere uitzending heb ik u een brief geschreven met al die acties; daar was dit er ook een van. Net zoals met alle andere milieuvraagstukken die we hier met elkaar bespreken, blijft dat we misschien wel het liefste zouden willen dat je overal een 100%-controle op zou kunnen doen, maar dat kan niet, en dat weten we ook met elkaar.

Die risicogestuurde aanpak is ook gewoon een efficiënte manier van de inzet van mensen en middelen. De ILT heeft wel extra middelen gekregen van het kabinet. Deze worden onder meer ingezet voor versterking van het bodemtoezicht, dus dit is wel een van de punten waarvan RWS en ILT hebben gezegd: we vinden dat hier meer inzet op nodig is. De ILT controleert bij de import of de juiste vergunning of kennisgeving is verleend. RWS controleert voor de rijkswateren — ik zie in mijn tekst staan "rijstwateren", maar zo veel rijstvelden hebben we hier niet, dus ik neem aan het aan dat het rijkswateren zijn — of meldingen voor het toepassen van grond in een diepe plas ook echt voldoen. Er is dus echt een nauwe samenwerking. Nogmaals, zoals ik net ook al aangaf, ook de samenwerking met de Belgische autoriteiten is verbeterd, want ook daar kan natuurlijk een deel van de oplossing zitten.

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

Nog één puntje. De minister maakte net ook een opmerking dat je in plassen zou kunnen storten, en dan misschien iets minder kritisch zou hoeven te zijn — dat is mijn vrije vertaling, zeg ik maar even — als dat niet naar het grondwater toe gaat. Mijn vraag is: hoe weten we dat nou van tevoren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat is een hele goede vraag. Dat is een best een hele technische vraag om te beantwoorden en daarom is er een speciale taskforce van Rijkswaterstaat, die dat per plas bekijkt. Dan kijkt men naar de geologische isolatie van zo'n plas. Die vraag kun je niet generiek beantwoorden. Je moet echt heel specifiek per situatie kijken om dat goed te kunnen beoordelen. Er zijn specialisten voor nodig die per plek bekijken of dat hier wel of niet zo is. Dat gebeurt, ja. Ja, die taskforce is daarvoor ingericht.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Even de tussenstand?

De **voorzitter**:

De laatste.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn laatste. Nou, daar komt-ie hoor. Om deze twee onderwerpen toch aan elkaar te verbinden: we hebben net een uitgebreid gesprek gehad over PFAS — PFAS-stoffen worden in heel Europa gebruikt en komen ook in heel Europa in de bodem voor — en nu net over het verontdiepen van de plassen. Die twee zijn natuurlijk met elkaar gelinkt, want wij krijgen baggergrond binnen en de ILT checkt dan de vergunningen. Mijn vraag is: in hoeverre is daarbij de aanwezigheid van ZZS gedekt, en wordt dit letterlijk getoetst, wordt dit gemeten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De ILT controleert bij de import of de juiste vergunning of kennisgeving is verleend. Aangezien we voor PFAS een kader hebben, ook ten aanzien van de diepe plassen, dat normen stelt over wat wel en niet mag worden toegepast, wordt ook daarnaar gekeken. Er worden ook grondtransporten afgekeurd. Dus volgens mij is het antwoord ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik vroeg of het ook daadwerkelijk wordt gemeten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

In het veld worden inspecties uitgevoerd, steekproefsgewijs uiteraard, allemaal risicogestuurd. In het veld worden steekproefsgewijs inspecties uitgevoerd en zo nodig wordt de kwaliteit van de grond met bodemonderzoek geverifieerd.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger? Dat was het antwoord. U heeft geen vervolgvraag, begrijp ik.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan was er nog een vraag ...

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan was er nog een vraag van mevrouw Kröger over asbest: waar zien we dat terug in de begroting? We zijn bezig met dat fonds. Daarover heb ik u geïnformeerd. Dat wordt verder uitgewerkt en u krijgt daar nog een uitgebreide brief over. De middelen daarvoor staan onder artikel 22 over omgevingsveiligheid en milieurisico's. Daarin is ook budget voor asbestbeleid opgenomen. Daar staat het dus in de begroting.

Voorzitter, de circulaire economie. Ik heb daarover altijd enthousiaste debatten met de Kamer en deze week was geen uitzondering. Het spreekt echt tot de verbeelding als je ziet — de heer Paternotte kwam met de cijfers — hoeveel we eigenlijk met elkaar weggooien. Wat een verspillings! Als keerzijde van de medaille kent dit dossier veel kansen, want als je iets niet verspilt, heb je geen kosten, geen verlies maar wel een kans om winst te maken met duurzaamheid. Ik ben trots dat Nederland wereldwijd koploper is als je het hebt over circulair. Nederland volledig circulair in 2050: een economie waarin afval eigenlijk niet meer bestaat. Daar werken we hard naartoe. Zo zijn we in minder dan drie jaar tijd gekomen tot het Grondstoffenakkoord, het rijksbrede programma Nederland circulair, de transities en een nationaal uitvoeringsprogramma. Ik heb net een compliment uitgedeeld aan alle mensen in de ov-sector en dat zou ik hier ook willen doen. Want er wordt door ontzettend veel mensen, niet alleen binnen de overheid — en dan niet alleen binnen lenW maar op alle departementen — maar vooral ook daarbuiten ontzettend hard gewerkt aan al die acties in het uitvoeringsprogramma. Dit doen we echt met elkaar.

D66 vroeg in deze context aandacht voor het belang van circulair design. Dus: ontwerp het nou zo dat je het daarna weer makkelijk uit elkaar kunt halen, kunt hergebruiken of kunt recyclen. Absoluut, dat is ook een belangrijk onderdeel van ons programma. Met het programma CIRCO stimuleer ik al volop mkb-productiebedrijven om de eigen producten circulair te maken en de keten te verduurzamen. Dat is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma circulaire economie. Het streven is dat in 2023 ongeveer 4.000 productiebe-

drijven hierin stappen hebben gezet. De aanpak in deze kabinetsperiode is echt gericht op opschalen, versnellen en structureren. 4.000 productiebedrijven is dus de doelstelling en inmiddels hebben al ruim 500 bedrijven deelgenomen aan zo'n CIRCO-traject. We zorgen er natuurlijk ook voor dat de lessen goed worden uitgewisseld met elkaar, zodat er echt een kennisplatform komt waar praktische ervaringen en wetenschappelijke ontwikkelingen worden gebundeld en ook makkelijk toegankelijk worden gemaakt voor anderen.

De heer Ziengs had nog een vraag over statiegeld op kleine flesjes. Hoe zit het nou met het naar voren halen van het besluit? De metingen van Rijkswaterstaat van plastic flesjes in het zwerfafval laten een stijgende lijn zien. We zien dus dat de afstand tot het doel dat we met elkaar hebben afgesproken, gewoon nog heel groot is. Dat constateert gewoon iedereen, ook het bedrijfsleven. In het rapport dat het bedrijfsleven door EY heeft laten opstellen, werd duidelijk dat er één jaar nodig is om statiegeld op plastic flesjes goed te implementeren. Het bedrijfsleven heeft op 26 juni schriftelijk gemeld dat een eerder beslismoment acceptabel is met het oog op dat jaar dat het gewoon nodig heeft voor een zorgvuldige invoering. In het bestuurlijk overleg op 11 september heeft het bedrijfsleven dat nogmaals bevestigd. Als we het gaan doen, dan moeten we wel zorgen voor een ordelijke implementatie. Daarom hebben we dat beslismoment naar voren gehaald, zodat het statiegeldsysteem uiterlijk in het voorjaar 2021 in werking kan zijn zoals afgesproken als de doelen niet gehaald worden. We lopen gewoon netjes dat pad af.

Dan was er de vraag om een soortgelijk traject als voor plastic voor blik in gang te zetten. We hebben dat ook in het AO Circulaire Economie besproken. De meetcijfers van Rijkswaterstaat laten zien dat de brede aanpak waar we in eerste instantie op hadden ingezet voor blik, geen neerwaartse trend met zich meebrengt. Dat vinden we allemaal een zorgelijke ontwikkeling. Ik heb dus aangegeven dat ik maatregelen, waaronder wettelijke, zal bekijken. De Kamer heeft mij inmiddels gevraagd om een soortgelijk traject als voor plastic in te zetten voor blik. Ik neem dat mee in de uitwerking, want uiteindelijk staat voor ons allemaal het doel voorop. Ik wil er wel op wijzen dat voor een eventuele invoering van statiegeld op blik wel gewoon een nieuw wetgevingstraject nodig zal zijn. Het idee dat je dat even snel doet, klopt dus niet. Er zitten best haken en ogen aan. De heer Ziengs heeft ook gevraagd wat de kosten van zo'n traject zijn. Ook die zullen we gewoon in kaart moeten brengen, zodat we alle beslisinformatie op tafel hebben.

De heer **Ziengs** (VVD):

De staatssecretaris weet dat ik erg kritisch ben op dat onderdeel. En dat is dan niet omdat ik mij niet erger aan blik in de natuur, want dat doe ik ook. Ik deed dat onlangs nog toen er vijf blikjes vlak bij een vuilnisbak vlak bij een supermarkt stonden. Al die mensen die zich daar zo vreselijk aan ergeren, liepen daaraan voorbij zonder ze even in de vuilnisbak te gooien. Ik zit mij dan wel af te vragen waar de ergernis in zit en waar vervolgens ook de actie in zou kunnen zitten.

Ik wil de staatssecretaris ook vragen om iets anders mee te nemen in die overwegingen. Er doen nu verhalen de ronde — ik noem het "verhalen" — over scherp-in bij koeien.

In het boek Doctor Vlimmen wordt dat hele proces beschreven waarin volgens mij een schilmesje terecht kwam in een van de magen van een koe. Dat geldt hier dan kennelijk altijd voor blikjes, maar ik wil erop wijzen dat ik nergens een onderzoek heb gezien waaruit blijkt dat het alleen aan blikjes lag, want als ik de bermen langsga, kom ik wioldoppen, stukken van bumpers et cetera tegen. Als dat vershredderd wordt en in een maag terecht komt, heeft dat volgens mij hetzelfde effect. Het wordt heel erg toegespitst op die blikjes alleen, maar ik wil wel graag een reëel verhaal zien op dat punt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben graag bereid om het punt van scherp-in en de vraag wat daaraan te doen is ook mee te nemen in dat onderzoek en in de brief die ik aan de Kamer heb toegezegd, zoals de heer Ziengs hier vraagt.

De heer Ziengs (VVD):

Ik ben heel erg blij met die toezegging. Dan is er nog een tweede punt dat ik toch nog even wil benadrukken. Ik heb ook de rol van de VNG nog benoemd hier in het debat. Dat is een bijzondere rol. Daar zijn ook schriftelijke antwoorden over gekomen. Ze doen mee aan Nederland Schoon. Ze worden ook betaald door het bedrijfsleven. En vervolgens wordt kennelijk iedere keer naar het bedrijfsleven gewezen als het gaat om doelstellingen voor blik, alsof ze niet met voorstellen zouden komen. Maar het is met name de VNG die daar niet op reageert. Ik zou die rol toch ook wel helder willen krijgen. Ik heb dat ook tijdens het AO Circulaire Economie nog eens gevraagd. Wat hebben zij daadwerkelijk gedaan op het gebied van vuilnisbakken en sancties? Hebben ze de afspraken nageleefd? Hebben ze gehandhaafd? Daar ben ik heel erg benieuwd naar.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Ziengs geeft eigenlijk zelf al een beetje het antwoord op de vraag. Gedrag is een hierbij natuurlijk een hele bepalende factor. Er zijn ook elementen die gemeenten kunnen inzetten die weer kunnen bijdragen aan goed gedrag. Denk aan de hoogte van boetes. Dat gedragselement is een heel bepalend instrument. Als we het hebben over zwerfafval, dan hebben we het ook over meer dan alleen de flesjes en de blikjes die we nu met elkaar bespreken. Het gaat dus om gedrag in de breedte. Doe niet gek, gooi het gewoon in de bak. Dan houden we de leefomgeving — dat is eigenlijk gewoon letterlijk onze buitenhuiskamer — gewoon op een hele goedkope manier veilig en schoon. Daar zijn we allemaal bij. Daar kunnen we allemaal een rol in spelen. Dat gedrag mogen we ook van elkaar verwachten. Ik begrijp heel goed dat de heer Ziengs dat punt naar voren brengt.

Voorzitter, ik denk dat dat de vragen waren die aan mij zijn gesteld door de leden.

De voorzitter:

Ik kijk even of dat het geval is. Anders is er natuurlijk ook nog een tweede termijn. De heer Wassenberg heeft een vraag.

De heer Wassenberg (PvdD):

Excuus dat ik er niet de hele tijd bij kon zijn, voorzitter, maar ik had een hoorzitting waarbij mijn aanwezigheid ook vereist was. Ik had aan de minister een vraag gesteld over ballonnen. De minister heeft die vraag doorgestuurd naar de staatssecretaris, dus ik stel hem nog een keer. In de schriftelijke beantwoording staat dat driekwart van de gemeenten nog geen oplaatsverbod heeft. Er staat eigenlijk dat één kwart dat wel heeft, maar de meeste gemeenten hebben het dus niet, en ballonnen kunnen als ze zijn opgelaten ook in andere gemeenten terecht komen. In Nature heeft in maart een stuk gestaan waarin staat dat ballonnen verantwoordelijk zijn voor 40% van de sterfte bij zeevogels. Het gaat dan slechts om 5% van het totale afval. Die ballonnen zijn dus echt heel gevaarlijk. Ze vormen 5% van het zwerfafval en zorgen voor 40% van de sterfgevallen. Dat was de reden dat ik zei: dat oplaatsverbod van die gemeenten gaat niet ver genoeg; overheid, neem hier nou verantwoordelijkheid voor en zorg voor een nationaal oplaatsverbod. Daar is niet op geantwoord. Er is wel gezegd dat het aan de gemeenten is, maar er is nog geen reactie van de staatssecretaris hierop gekomen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Excuses. Dat is inderdaad zo. Aan de ene kant is het natuurlijk aan de gemeenten. Aan de andere kant wordt in het kader van de richtlijn Single-Use Plastics de producentenverantwoordelijkheid voor ballonnen ingesteld. Verder moeten lidstaten ook bewustmakingsmaatregelen instellen om het gebruik van dat soort ballonnen tegen de gaan, en worden de ballonstokjes verboden onder de SUP. Die richtlijn gaan we natuurlijk netjes implementeren. Tegelijkertijd denk ik dat de heer Wassenberg samen met mij ziet dat er ook echt een hele maatschappelijke beweging op gang aan het komen is. Zelfs de Oranjeverenigingen pleiten ervoor om op een andere manier een prachtig feestje te vieren. We weten allemaal hoeveel mooie mogelijkheden daarvoor zijn. Ik denk dus dat de aandacht voor dit onderwerp wel in de lucht zit, zeg ik tegen de heer Wassenberg.

De heer Wassenberg (PvdD):

Het probleem zit niet in de ballonstokjes. Nogmaals, als daar iets aan gebeurt, is dat prima, maar het gaat echt om de ballonnen die worden opgelaten, met name om dat zachte plastic. Dat komt uiteindelijk in zee terecht en dat zorgt voor zo veel sterfte onder zeevogels. Met die richtlijn Single-Use Plastics en die producentenverantwoordelijkheid is zo'n zeevogel niet geholpen. Die zeevogel sterft op een gruwelijke manier. Daarom wil ik een oplaatsverbod. Dat heeft niet zo veel te maken met producentenverantwoordelijkheid.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat heeft het wel. Een oplaatsverbod grijpt echt in in de bevoegdheid van de gemeenten. De vraag is alleen of je het aan het einde moet verbieden of dat je het beter aan het begin kunt regelen. Daarom is de producentenverantwoordelijkheid ook opgenomen in de SUP-richtlijn. Dat is een Europese richtlijn. Die geldt in heel Europa en moet overal geïmplementeerd worden. Dat gaan we dus ook doen in Nederland. Daarin zit ook die producentenverantwoordelijkheid. Dat is dus een knop waar we wel aan kun-

nen draaien, zonder in die decentrale bevoegdheid te treden.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik had in de eerste termijn een aantal vragen gesteld over onder meer het verbod op sigarettenpeuken. Ik was ook ingegaan op die schaa sprong voor het treinverkeer als vervanging op de middellange afstanden. En ik had nog het punt gemaakt van de circulaire dorpen en de initiatieven die er op dat vlak zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Uiteraard. Ook de sigarettenpeuken vallen onder de SUP-richtlijn. Dat wordt dus ook meegenomen in de implementatie. In de schriftelijke beantwoording staat volgens mij ook dat we het op die manier aanpakken en dat het niet is toegestaan om dan te gaan inzetten op biologisch afbreekbare filters, maar dat er producentenverantwoordelijkheid voor sigarettenfilters wordt ingesteld. Als het goed is, is dat in de schriftelijke beantwoording naar de Kamer gegaan, maar ik kan even kijken of daar eventueel nog iets aan toe te voegen is in de tweede termijn. De circulaire dorpen vond ik een heel mooi initiatief. Ik weet niet of ze meteen honderd procent circulair worden, maar ik ben graag bereid om met de minister van BZK te kijken hoe we die beweging in die wijken kunnen ondersteunen. Want er zit in gemeenschappen vaak ontzettend veel dynamiek en energie om dingen anders te doen en daarbij niet alleen in te zetten op recyc len, maar bijvoorbeeld ook op het gemeenschappelijk delen van gereedschap of een buurtservies; er zijn allerlei opties. Ik ben graag bereid om met de minister van BZK te kijken hoe we dat kunnen ondersteunen.

De **voorzitter**:

En het derde punt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Op de schaa sprong in het ov ben ik ingegaan in de antwoor den aan het begin, denk ik.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik denk dat het signaal over de circulaire dorpen gewoon het goede is, want er is een netwerk van duurzame dorpen. Dat zijn echt mensen die daar heel enthousiast mee aan de slag zijn. Wat de afbreekbare sigarettenpeuken betreft: begrijp ik het goed dat de staatssecretaris met haar antwoord zegt dat dit type sigarettenpeuken volgens de Europese richtlijnen eigenlijk al niet meer mogen? Dan is mijn vraag: als het niet op nationaal niveau geregeld kan worden, kan het verbod of de handhaving op een verbod dan geborgd worden op internationaal niveau, dus op het niveau van de Europese Unie?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De producentenverantwoordelijkheid is niet hetzelfde als een verbod, maar er is in de subrichtlijn wel geregeld dat er producentenverantwoordelijkheid is. Wat de circulaire dorpen betreft wil ik de PvdA graag de voormalige collega Yasemin Çegerek nog even in herinnering brengen. Zij is ook altijd heel erg actief geweest op dit terrein en ik weet

dat zij hier nu zelf ook alweer heel actief mee aan de slag is in Heerde. Er zit dus ontzettend veel energie op dit onderwerp.

De heer **Moorlag** (PvdA):

De staatssecretaris zegt dat die peuken een producentenverantwoordelijkheid zijn. We moeten gewoon vaststellen dat in Nederland nog 8 miljard tot 10 miljard niet of moeilijk afbreekbare peuken in het milieu komen. Een deel daarvan wordt opgeruimd, maar een groot deel blijft jarenlang rondslingeren. Als dit een producentenverantwoordelijkheid is, dan is mijn vraag aan de staatssecretaris of zij, eventueel samen met haar collega's in EU-verband, handhavende acties wil gaan ondernemen, zodat die producentenverantwoordelijkheid ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Een onderdeel van de producentenverantwoordelijkheid is inderdaad dat er ook gehandhaafd kan worden. Wat is er in de "sub" precies gezegd? Sigarettenpeuken vallen onder de "sub". De producentenverantwoordelijkheid moet begin 2023 zijn ingevoerd in alle lidstaten. Dat is dus echt gewoon een concrete deadline. In de richtlijn en in de overweging is aangegeven dat de focus voor tabaksfilters ligt op het vervangen door duurzame alternatieven. Het doel van de richtlijn is het tegengaan van plastics in het mariene milieu. Onder de richtlijn vallen ook biologisch afbreekbare kunststoffen. Het duurt immers lang voordat biologisch afbreekbare kunststof daadwerkelijk is afgebroken. Daarom geeft de richtlijn geen ruimte voor biologisch afbreekbare kunststoffilters. Dat zeg ik om heel precies te zijn, maar er wordt dus echt ook ingezet op duurzame alternatieven.

De heer **Moorlag** (PvdA):

En op handhaving?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ook handhaving is ontzettend belangrijk. Dat is een terechte opmerking.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik ben zuinig geweest met interrupties en wie wat bewaart, heeft wat. Ik heb in mijn eerste termijn gezegd dat er een halvering is van het aantal milieueffectrapportages. In Die men komt bijvoorbeeld een biomassacentrale waar geen milieueffectrapportage voor is. Ik zie dat er mestverwerking in Oss komt waar ook geen milieueffectrapportage voor is. Ik vind dit een zorgelijke ontwikkeling en ik vraag de staatssecretaris of zij daarop kan reflecteren en of we niet veel meer milieueffectrapportages nodig hebben, want die gaan over de effecten van een voorgenomen economische ontwikkeling op de omgeving. Dus me dunkt dat dat wel een belangrijk iets is.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zou bijna willen zeggen: wie wat bewaart, heeft wat. Vragen over biomassacentrales zouden namelijk toch echt aan de collega van EZK gesteld moeten worden en vragen over mestvergisting aan hem of aan de minister van Landbouw. Maar u vraagt eigenlijk aandacht voor het belang

van milieueffectrapportages. Uiteraard deel ik het belang van milieueffectrapportages, maar daarmee ga ik niet in op specifieke individuele casussen, want ik weet niet exact waarop de heer Wassenberg doelt en soms ligt het op het terrein van een collega.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De staatssecretaris is wel verantwoordelijk voor de luchtkwaliteit. Me dunkt dat met mestfabrieken en biomassacentrales de luchtkwaliteit nogal in het geding kan zijn en me dunkt dat een milieueffectrapportage dan essentieel is.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, maar het is ook goed gebruik dat de collega's die verantwoordelijk zijn voor een bepaald beleidsterrein, ook zelf de verantwoordelijkheid nemen voor alle daaraan aanpalende effecten. De minister is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op de weg, omdat zij die voor de weg doet. Ik doe de verkeersveiligheid op het spoor, omdat ik spoor doe. Zo is het bijvoorbeeld ook met deze zaken rondom lucht geregeld. Als het gerelateerd is aan de luchtvaart, dan neemt de minister daarin het voortouw. Als het gerelateerd is aan energie, dan ligt dat ook bij de minister van EZK. Ik ben er natuurlijk voor de algemene regels daarover.

De **voorzitter**:

Ik denk dat we daarmee aan het einde zijn gekomen van de beantwoording in de eerste termijn door het kabinet. Ik zou tot 15.30 uur willen schorsen en dan gaan we snel door met de tweede termijn van de kant van de Kamer.

De vergadering wordt van 15.27 uur tot 15.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan door met de tweede termijn. Ik geef de heer Van Aalst als eerste het woord.



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

Dank u wel, voorzitter. Ik heb zes minuten. Ik ga mijn best doen. De minister weigert gewoon om concreet te worden over de verkeersveiligheid. Ze kreeg bijvoorbeeld via een open brief een noodkreet om de verkeersveiligheid op de N36 aan te pakken. Maar in plaats van dat ze actie onderneemt, gaat ze dus twee jaar achterover hangen in afwachting van een evaluatie, zo gaf ze als antwoord op onze schriftelijke vragen. Wat ons betreft kan ze ophouden met de borstklopperij omdat ze zo veel doet, want deze minister kletst dus alleen.

Voorzitter. Ook in ons ov komt het tuig er veel te gemakkelijk vanaf. Het werd deze week duidelijk dat een hufter die in Zwolle een meisje in de bus had verkracht maar twintig dagen de cel in hoeft. Twintig dagen! De PVV kookt van woede bij zo veel onrecht. Dit soort tuig zou geen stap meer in het ov moeten kunnen zetten, en zich zeker niet moeten kunnen beroepen op het vervoersrecht. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- een opgelegd reisverbod nu enkel voor één bepaald traject geldt;
- overlastgevers daarom gebruik blijven maken van het openbaar vervoer;
- personeel en reizigers deze overlastgevers op naastgelegen trajecten op dezelfde dag weer tegen kunnen komen;

van mening dat:

- het doel van het reisverbod juist moet zijn personeel en reizigers te beschermen tegen overlastgevers;
- een opgelegd reisverbod voor slechts één traject het probleem enkel verplaatst;

verzoekt de regering te onderzoeken of reisverboden die worden opgelegd geldend kunnen worden voor het gehele openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (35300-XII).

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

Ook wil de PVV dat er wordt ingegrepen bij de ov-bedrijven die weigeren om het boerkaverbod te handhaven. De wet geldt voor iedereen, dus: handhaven. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- ov-bedrijven stellen het boerkaverbod niet te gaan handhaven;
- ov-medewerkers hierdoor slecht kunnen optreden tegen wetsovertreders;

van mening dat dit onacceptabel is;

verzoekt de regering in overleg te treden met de ov-bedrijven om tot een striktere handhaving van het boerkaverbod te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (35300-XII).

De heer Paternotte (D66):

Het is jammer dat de heer Van Aalst hier een compleet symbolische motie indient. We hebben onlangs namelijk een uitgebreid debat gehad over het handhaven van het gedeeltelijk verbod op gezichtsbedekkende kleding. Ik weet niet of u de wet heeft gelezen, maar daarin staat heel duidelijk dat het Openbaar Ministerie en de politie de handhavers van het verbod zijn; niet de openbaarvervoerbedrijven of de buschauffeurs die daar in de eerste lijn staan. Het is hun taak om mensen aan te spreken en niet om te handhaven. Mijn vraag is dus: gaat u een wetsvoorstel indienen om dat te wijzigen? Wat wilt u hier nou precies?

De heer Van Aalst (PVV):

Het is inderdaad jammer dat meneer Paternotte waarschijnlijk plenair zat terwijl ik met de staatssecretaris zat, die weigerde mijn vragen over het boerkaverbod te beantwoorden. Het is nog gekker dat er bij een plenaire vergadering met Binnenlandse Zaken een motie aangenomen wordt over het openbaar vervoer, terwijl wij als openbaarvervoerwoordvoerders allemaal al druk bezig waren met al die vervoersbedrijven die dus problemen hebben met de handhaving. Ten tweede komen we bij het punt waarop er dus vervoerders zijn die weigeren het boerkaverbod uit te voeren. Ten derde komen we ook nog tot de situatie dat er in de republiek Amsterdam een burgemeester is die zegt: ik geef hier geen prioriteit aan. Volgens mij is er dus voldoende grond om nu die motie in te dienen. Maar ik ben blij dat meneer Paternotte de motie steunt.

De heer Paternotte (D66):

Nee, absoluut niet. Er was hier een plenair debat over het boerkaverbod, zoals u het noemt. U was daar niet bij, en u kapittelt mij nu omdat ik niet bij een algemeen overleg was, dat helemaal niet over dat verbod ging. Dat is één. Twee. Wat u nu doet, is zeggen tegen al die buschauffeurs en die receptionisten in ziekenhuizen, die dit er als taak bij hebben gekregen zonder dat ze daar ook maar een minuut extra de tijd voor hebben, dat u ze in de steek laat. U roept dat zij het ook nog eens mogen gaan handhaven, terwijl dat een taak is van de politie en het Openbaar Ministerie. Ik vind het dus heel erg jammer dat u deze stap zet.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het heel jammer dat de heer Paternotte niet op de hoogte is van de situatie, en dat zijn collega de heer Van Boxtel elke keer weer andere regels stelt in plaats van de wet te handhaven. Hij moet niet handhaven op de identificatieplicht, maar het boerkaverbod handhaven en mensen gewoon uit de trein zetten. Het is heel simpel en u zou dat moeten ondersteunen. Ik ben dus blij dat u zegt dat dit al in de wet staat, dan kunt u het dus prima ondersteunen. Ik zie het hele probleem niet.

De voorzitter:

De heer Paternotte tot slot.

De heer Paternotte (D66):

Ik hou het even bij een paar feitelijke correcties. De heer Van Boxtel is geen collega van mij. Hij is directeur van de Nederlandse Spoorwegen, en de Nederlandse Spoorwegen zijn geen politie. Het lijkt me goed als de heer Van Aalst zich ook in die feiten verdiept.

De heer Van Aalst (PVV):

O nee, mijn excuses. Ik haal het vaak door elkaar. Dat heeft waarschijnlijk met zijn beleid te maken.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter, laat ik snel verdergaan. Onze oren doen nog pijn van al die achterlijke duurzaamheidsplannetjes die we van de bewindslieden hebben gehoord. Heel Nederland verandert in één groot verkeersinfarct, maar deze minister schrijft een prijsvraag uit voor CO₂-neutraal asfalt. Wat ons betreft is dat knettergek. Asfalt moet duurzaam zijn omdat het lang mee moet kunnen gaan en niet omdat het gemaakt is van hippiematerialen en bakken met geld kost.

Ook is het te triest voor woorden dat deze VVD-minister de automobilisten maar keihard blijft pakken door de snelheden op onze snelwegen te verlagen. De PVV is fel tegenstander van deze overheidsbetutteling en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de doorstroming van het verkeer op de snelwegen wordt bevorderd door het verhogen van de maximumsnelheid;
- een maximumsnelheid van 140 kilometer per uur aan automobilisten voldoende ruimte biedt om een variabele snelheid te hanteren ter bevordering van de doorstroming;

verzoekt de regering de maximumsnelheid op de snelwegen te verhogen naar 140 kilometer per uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (35300-XII).

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

Ik zie dat mevrouw Kröger haar steun wil uitspreken, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dat weet ik niet. Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor van de heer Van Aalst eigenlijk twee heel conflicterende verhalen. Aan de ene kant houdt hij een pleidooi om de maximumsnelheid te verhogen en aan de andere kant zegt hij dat de minister meer vaart moet maken met het terugdringen van het aantal verkeersdoden.

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

Zeker.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou is er een onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2018, getiteld Veilig over Rijkswegen 2016, dat toch heel duidelijk een correlatie aangeeft. Een hogere maximumsnelheid leidt tot meer verkeersdoden. Zou de heer Van Aalst deze motie in dat licht snel willen terugtrekken?

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

Nee, voorzitter.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hij wil toch het aantal verkeersdoden naar beneden brengen?

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

Nee, voorzitter, de onderzoeken wijzen heel wat anders uit. Het is leuk dat de mevrouw van GroenLinks met een rapport zwaait. Gisteren in de eerste termijn heb ik volgens mij ook al uitgelegd welke rapporten ik gezien heb en hoe het gaat in Duitsland. Daar geldt een onbeperkte maximumsnelheid en dat heeft niet geleid tot meer verkeersdoden op de snelwegen. Gisteren heb ik daar ook al met mevrouw Van Brenk een discussie over gehad. Die verkeersdoden vallen juist op het onderliggende netwerk. Het gekke is natuurlijk dat het aantal verkeersdoden in Nederland is gestegen, terwijl de snelheid juist is verlaagd. Dus mevrouw Kröger heeft volgens mij een heel goed argument om dit juist wel te steunen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zullen hier niet een hele diepte-analyse maken van allerlei rapporten, maar ik denk dat het toch wel belangrijk is dat wij als Kamer de instituten die wij hebben om ons te adviseren op beleid, om dingen voor ons uit te zoeken en om onderzoek te doen, serieus nemen. Ik zie dat de PVV eigenlijk alle gedegen onderzoeken zo schoffeert, of die nou van het RIVM, het PBL of Rijkswaterstaat zijn. En dat vind ik eigenlijk niet kunnen.

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

Nou ja, dit is selectief shoppen in rapporten. Zo langzamerhand kennen we dat van GroenLinks. Ik neem alle instituten serieus, alleen het selectief shoppen ... Ik vind het jammer. We hebben in een AO over in ieder geval de snelheid een hele discussie met mevrouw Kröger gehad. Toen bracht zij al in dat er heel weinig reistijdwinst was. Toen heb ik haar al voorgesteld om samen die snelheid te verhogen om die reistijdwinst omhoog te halen. Nou ja, ik had gehoopt dat zij vandaag steun uit zou spreken, maar helaas.

Voorzitter, ik ga verder.

Voorzitter. Pomphouders moeten nu de biodiesel E10 aanbieden. Voor kleinere pomphouders betekent dit dat Euro95 gewoon wegvalt. Daardoor is iedereen die biodiesel niet in zijn of haar voertuig kan gebruiken, gewoon de klos. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de verplichting voor pomphouders om E10 aan te bieden bij kleinere tankstations leidt tot minder aanbod;
- E10 juist leidt tot meer verbruik en een hogere prijs;
- E10 schade aan kan richten bij bepaalde motoren;

van mening dat het aanbod van de pomphouder in overeenstemming moet zijn met de vraag van de consument;

verzoekt de regering de verplichting van E10 voor pomphouders per direct op te heffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (35300-XII).

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

De heer Van Aalst begint met biodiesel en dan heeft hij het over E10.

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

Ja, sorry. De biobrandstof. Mijn excuus. Maar wij hebben het over hetzelfde. Ik reken op uw steun, nu ik uw betoog in de eerste termijn heb gehoord.

Een hoop steun vandaag! Het is bijzonder. Ben ik niet gewend.

Voorzitter. De PVV brak tijdens deze begroting ook een lans voor de spoorgoederensector. Aangezien de PVV er geen vertrouwen heeft dat deze staatssecretaris het spoor op de

rails krijgt, willen wij de spoorgoederensector met de volgende motie ontlasten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de gebruikersvergoedingen jaar op jaar gestegen zijn;
- de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur steeds slechter wordt;

van mening dat dit tot grote frustraties en economische schade leidt;

verzoekt de regering de gebruikersvergoeding voor het spoorgoederenvervoer te bevrozen totdat de spoorinfrastructuur weer op orde is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (35300-XII).

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Dan onze Nederlandse binnenvaart. De PVV vindt het schandalig dat deze sector nu zo kapot wordt gemaakt. En dat hebben wij vandaag ook duidelijk laten merken. De minister lijkt ons geluid te hebben gehoord en daarom verwachten wij ook steun voor de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de kleine binnenvaart op het punt staat om te vallen;
- ook de CCR constateert dat de vloot kleine schepen snel krimpt;
- de verladers hun zorgen uitspreken over het wegvallen van de kleine binnenvaart;

van mening dat Nederland niet zonder kleine binnenvaart kan;

verzoekt de regering voor 31 december 2019 stappen te zetten die ervoor zorgen dat het beroep van schipper in de kleine binnenvaart niet verdwijnt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (35300-XII).

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Nu onze moties in zijn gediend met wat spoed, hebben wij nog wat losse eindjes te bespreken.

Allereerst nog het conflict tussen de reders en de KNRM. De PVV stelde een heel simpele vraag, namelijk: is dit conflict nu voor het eind van dit jaar opgelost? In plaats van een helder antwoord — ja of nee — krijgen wij van deze minister een langdradig bureaucratisch antwoord. Het is leuk dat deze casus wordt besproken, maar er moeten gewoon knopen worden doorgehakt. Wij willen eigenlijk niet dat de minister wegblijft met "het voor het einde van het jaar informeren van de Kamer". Wij willen dat deze minister voor het einde van het jaar gewoon met de vuist op tafel heeft geslagen en dit conflict voor eens en altijd uit de wereld heeft geholpen. Dat kan heel simpel: de bergers bergen en de redders redden. Zo simpel is het. Mijn laatste vraag is dus: gaat zij dat doen?

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. Allereerst de verkeersveiligheid. We zien het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen twee jaar stijgen. Dat is een slechte ontwikkeling. We hebben de Rij MONO-campagne, gericht op de particuliere rijders. Die begint steeds meer effect te hebben, maar ik denk dat de bewustwording echt nog wel omhoog kan, met name bij werkgevers. Ik heb begrepen dat iets van 10% van de bedrijven het normaal vindt dat mensen hun telefoon opnemen, antwoorden en appen als ze aan het rijden zijn. Dat moet je vooral doen als je langs de kant van de weg staat, maar niet als je vaart hebt. Ik wil de minister vragen hoe we werkgevers dat kunnen bijbrengen of hen kunnen ondersteunen richting werknemers. Met name grote bedrijven doen dat waarschijnlijk al, maar hoe kunnen we het mkb bereiken, zodat ze het aan hun mensen doorgeven?

Dan verder wat betreft handhaving. De snelle Audi's zijn hopelijk snel op straat te zien, nadat agenten er een rijopleiding voor hebben gekregen. Het is belangrijk dat we inzicht krijgen in de data van verkeersongevallen en dat we die kunnen delen met gemeentes en provincies, die echt aan de bak moeten om de infrastructuur op orde te krijgen als die dat nog niet is, met vrijliggende fietspaden, obstakelvrije zones en dergelijke. Nu is infrastructuur toch nog vaak een sluitpost. Dat is jammer.

Voorzitter. Dan als het gaat om mobiliteit. Voor de VVD is de hoofdlijn de vrijheid om zelf te kunnen kiezen wanneer

je ergens heen gaat en hoe je dat doet. Het moet betaalbaar zijn voor iedereen. Het moet kwaliteit hebben en je moet zelf kunnen kiezen.

Dan toch een aantal complimenten. We kunnen 3 miljard investeren in wegen en zo'n zelfde bedrag ook nog eens in het ov en andere zaken. Innovatie krijgt echt een plek in alle modaliteiten. We investeren de euro's daar waar ze het meeste effect hebben. We vinden een goede balans tussen platteland en de steden. Daar zijn oplossingen voor denkbaar. Het is ook goed dat we met de binnenvaart aan de slag gaan. Ik heb de minister nog nooit zo lang en uitvoerig over de binnenvaart horen praten. Het is, heel concreet, belangrijk dat de tachograafkosten omlaag gaan. De heer Stoffer wees daar ook op. Het is bovendien goed dat we nieuwe projecten kunnen blijven doen, zoals de A50 tussen Gelderland en Brabant die ik heb genoemd.

Nog twee belangrijke dingen. We hebben de wens om spitsstroken vaker open te hebben. Ik heb gehoord dat 130 de norm is en blijft, maar wel binnen de milieugrenzen. Ten slotte zou het kabinet niet moeten meewerken aan de autoloze zondag. Het is belangrijk voor liberalen dat je daar zelf keuzes in kan maken.

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

Ik was even aan het wachten op de maximumsnelheid, die 130 km/u die de heer Dijkstra net noemde. Hij zegt dan heel slim: we willen het als VVD graag op 130 km/u houden, mits het milieu het toelaat. Ik heb dat woord niet zo heel vaak voorbij zien komen bij de VVD. U weet dat een gevolg van de stikstofproblematiek, zoals de minister volgens mij ook aangeeft, is dat rondom heel veel gebieden de snelheid omlaag gaat. Houdt de VVD vol dat die 130 km/u heilig is en overal gehandhaafd moet worden?

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

130 is de norm en die is altijd zo geweest sinds de invoering in, geloof ik, 2011; er werd verwezen naar een brief. Dat was altijd onder de voorwaarde dat het veilig en binnen de milieugrenzen kon. De milieugrenzen waren heel erg gedefinieerd als geluid en uitstoot. Met de PAS, die ook over een soort uitstoot gaat, gaan we niet generiek verlagen, zeker niet, maar gaan we in natuurgebieden kijken of er inderdaad sprake is van depositie, hoeveel die dan is en of het enig effect heeft om projecten vlot te trekken. Dat moet echt goed onderbouwd zijn. Zo ver zijn we nog niet. Ik hoop dat het heel erg beperkt kan blijven. Ik denk overigens dat het effect van de uitstoot van auto's beperkt zal zijn. De meeste uitstoot komt van vrachtwagens en die rijden geen 130.

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

Ik wilde eigenlijk een andere vraag stellen, maar nu de heer Dijkstra in de laatste zin het woord "vrachtwagens" gebruikt, wordt het wel interessant, want dan hoeft de snelheid inderdaad helemaal niet te worden verlaagd. U zegt dat de vrachtwagens zorgen voor de uitstoot. De VVD heeft de vrachtwagenheffing ingevoerd en zorgt ervoor dat er zo meteen helemaal geen vrachtwagens meer rijden, of ze zijn elektrisch. In dat opzicht houdt u dus gewoon vast aan die 130. Dan is het volgens mij niet meer nodig. Volgens mij heeft u dus net het antwoord gegeven.

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

Het antwoord dat ik gegeven heb, is dat 130 de norm is in Nederland. Specifiek bij natuurgebieden kijken we naar de depositie. Als daar dingen anders moeten, moet dat ook wel gebeuren, want we willen Nederland wel in beweging houden. De vrachtwagens blijven echt wel rijden. Ze zijn belangrijk om Nederland te bevoorraden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook de VVD zegt: veiligheid staat voorop, want die is ongelofelijk belangrijk, en de minister moet aangespoord worden om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te brengen. De VVD houdt ook een pleidooi voor 130. Ik heb de volgende vraag aan de heer Dijkstra. Als uit onderzoek blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers op 130-wegen toch echt significant hoger dan op wegen waar minder snel wordt gereden, bijvoorbeeld 120, is de heer Dijkstra dan ook voornemens om ook snelheidsverlaging als onderdeel van het instrumentarium om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, te overwegen?

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

130 altijd alleen maar als het veilig. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft afgelopen maandag gezegd dat er meer ongevallen zijn op snelwegen. Dat betreft dan alle snelwegen. Waarschijnlijk heeft dat twee oorzaken. De eerste is afleiding in het verkeer, dus dat mensen iets anders zitten te doen. De andere is de drukte die er is. En ten slotte natuurlijk gebrek aan handhaving, waardoor je ook wegkomt met een mobieltje aan je oor van Zwolle tot aan Vlissingen, wat natuurlijk niet de bedoeling mag zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat was geen antwoord op mijn vraag. Als uit onderzoek blijkt dat er een correlatie is tussen het 130 rijden en meer slachtoffers op de weg — die correlatie vind ik in het rapport van Rijkswaterstaat van oktober 2018 — is de heer Dijkstra dan bereid om te kijken naar snelheidsverlaging als onderdeel van een maatregelenpakket om de snelheid en het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen?

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

Als je stilstaat heb je waarschijnlijk helemaal geen ongevallen meer. 130 is de norm, maar altijd mits het veilig is. Dat is van belang. Als het niet veilig is, dan zal het ook geen 130 zijn.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Ziengs.



De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter. Laat ik met mijn favoriete onderwerp beginnen; de PFAS. De staatssecretaris gaf al aan dat ze werkconferenties gaat organiseren en de heer Stoffer van de SGP plaatste daar ook al wat vraagtekens bij. Laten we er in ieder geval voor zorgen dat het "lean and mean" is, makkelijk georganiseerd, niet te groot. Het zijn werkgevers. Ze hebben allerlei klussen te doen en ze zijn liever klussen aan het

doen dan dat ze conferenties bijwonen. Overigens begrijp ik de goede bedoelingen van de staatssecretaris hierbij wel. Dadelijk ga ik op dit punt overigens wel twee moties indienen en dan hoor ik haar appreciatie wel.

Dan MaaS oftewel Mobility as a Service. Ik heb in dat kader gepleit voor een onafhankelijke partij die de data gaat beheren. Ik vond de schriftelijke beantwoording daarover toch wat magertjes, want in een algemeen overleg dat we daarover gehad hebben, heb ik zelfs iets gehoord over wetgeving in 2020. Ik kon dat niet zo snel meer terugvinden, maar wellicht dat de staatssecretaris mij dat nader kan duiden.

Dan waar het gaat om mijn vraag over de efficiency bij met name de Nederlandse Spoorwegen. De staatssecretaris geeft in haar beantwoording aan dat we daarvoor moeten zijn bij het ministerie van Financiën. Dat is wel bijzonder, waar vorig jaar volgens mij de PVV nog vroeg om een onderzoek door de Rekenkamer. Ik kan mij herinneren dat toen wat betreft de minister van Financiën gezegd werd: de Nederlandse Spoorwegen voldoen aan de KPI's van de HRN-concessie, dus er is geen reden om nader onderzoek te doen. De staatssecretaris gaat over die KPI's en die zegt nu vervolgens tegen mij: u moet daarvoor bij de minister zijn. Het is een samenspel van twee ministeries maar wellicht dat de staatssecretaris daar toch nog even op kan reageren.

Dan mijn moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie ertoe leidt dat op dit moment veel werkzaamheden stil komen te liggen, dit enerzijds door de norm en anderzijds doordat de PFAS-houdende grond nergens naartoe kan;

constaterende dat de staatssecretaris heeft aangegeven pas op zijn vroegst in juni 2020 met een oplossing voor de langere termijn te komen;

verzoekt de regering een taskforce in te richten met als taak:

- het in kaart brengen van de projecten die stil zijn komen te liggen als gevolg van de PFAS-problematiek inclusief de reden waarom dat project stil is komen te liggen;
- voor elk van die projecten met de betrokken partijen een plan van aanpak te maken om die projecten weer op gang te krijgen;
- met betrokken partijen zo spoedig mogelijk te komen tot een definitief handelingskader met een werkbaar en veilige norm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Ziengs, Von Martels en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (35200-XII).

De heer Ziengs (VVD):

Mijn tweede motie, die ik nu ga indienen, leg ik neer om druk op de ketel te houden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de norm uit het tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie er op dit moment voor zorgt dat veel werkzaamheden stil komen te liggen;

overwegende dat in het tijdelijk handelingskader de begrotingsgrens feitelijk als toepassingsnorm geldt zolang er geen specifieke toepassingsnorm is;

verzoekt de regering om samen met betrokken partijen, Expertisecentrum PFAS en het RIVM tot een tijdelijke, werkbaar en veilige norm te komen, het tijdelijk handelingskader hier eventueel op aan te passen, en de Kamer hierover voor 1 december 2019 op de hoogte te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Ziengs en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (35300-XII).

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Twee moties en een aantal vragen. Ik begin meteen met de moties. Ik heb vragen gesteld over sjoemel-diesel en daar in de beantwoording niet echt een reactie op gekregen. Daarom dien ik graag de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat natuur en gezondheid van mensen lijden onder een te grote emissie van stikstofdioxide;

overwegende dat veel dieselauto's als gevolg van gesjoemel met software en emissietests te veel stikstofdioxide uitstoten;

overwegende dat voor een groot aantal sjoemelmodellen inmiddels eenvoudige technische verbeteringen, zoals software-updates, beschikbaar zijn en dat deze in veel Europese landen voor een groot aantal modellen verplicht zijn;

overwegende dat in Nederland slechts een deel van deze voertuigen is opgeroepen voor een software-update en dat deze nu niet wordt gehandhaafd;

verzoekt de regering om eenvoudige technische maatregelen, zoals software updates, die de uitstoot van voertuigen verminderen en in andere EU-landen verplicht zijn, ook in Nederland te verplichten en te koppelen aan de apk en WOK,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Eijs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (35300-XII).

De heer Laçin (SP):

Een verduidelijkende vraag over deze motie. Dat het moet worden aangepakt is een terechte constatering, maar het gesjoemel begint natuurlijk bij de bron. Mevrouw Kröger en mevrouw Van Eijs leggen de verantwoordelijkheid vervolgens eigenlijk bij de apk, dus bij de gebruiker. Zijn de kosten van die apk dan ook voor de gebruiker of gaan we regelen dat de producent het betaalt? Ik vraag dat puur om te weten waar we die extra kosten van die apk gaan neerleggen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het gaat erom dat het een onderdeel wordt van de apk die je al doet. Als daar kosten mee gepaard gaan, ga ik ervan uit dat die verhaald gaan worden op de producent, want volgens mij gebeurt dat in andere landen ook. Maar het gaat erom dat er een aantal dingen getoetst en gedaan worden als onderdeel van de apk en dat de software-update, een relatief simpele handeling, onderdeel wordt van de handelingen die bij een apk worden verricht.

De heer Laçin (SP):

Ik stel die vraag om effe helder te krijgen waar die kosten komen te liggen, want ik wil inderdaad niet dat ik straks als autobezitter meer moet gaan betalen door het gesjoemel van producenten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zou daar graag nog even op reageren. Op dit moment worden er ongelooflijke bedragen geclaimd bij die producenten, ook door de overheid. Wij hebben al herhaaldelijk

gevraagd welke mogelijkheden er zijn voor Nederland om zich te voegen in die zaken. De Duitse overheid legt claims bij die producenten, maar wij lijden hier ook onder de slechte lucht die is veroorzaakt door die sjoemeldiesel. Ik zou graag zien dat we daar ook voor gecompenseerd worden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even praktisch, hoeveel jaar ga je dan terug?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Bij mijn weten speelt de sjoemeldiesel nu een paar jaar en het gaat om de eerste apk voor een nieuwe auto. Het gaat dus om de sjoemeldiesel die is geconstateerd in de rechtszaken die er de afgelopen tijd zijn geweest.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Maar een auto uit 2002 of 2008? Waar legt u zo'n beetje de grens?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij gaat het om de sjoemeldiesel waarover in 2014 en 2015 rechtszaken zijn gevoerd. De eerste apk doe je bij een nieuwe auto na vijf jaar. De auto's van daarvoor zijn nu al aan de beurt. En nogmaals, het gaat om een software-update. Het gaat erom dat je bij een apk simpelweg via een stekker de sjoemelsoftware de update geeft die je wil hebben.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dus er zijn mensen die een auto hebben van vijf of acht jaar oud die niet die software-update hebben. Die moeten dat dan verplicht doen, terwijl ze al vijf of acht jaar in die auto rijden. Er zijn ook mensen die dat niet willen. Wat zegt u tegen die mensen? "U kunt uw auto niet meer gebruiken"?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nee, wij zeggen dat het onderdeel wordt van de eisen die bij de apk worden gesteld. Als je je apk laat doen, krijg je dus ook die software-update. Wij hechten aan het belang van schone lucht en het belang van het tegengaan van de stikstofemissies. Het scheelt 25% van de stikstofemissies. Iemand van de VVD die zich zorgen maakt over wat de deken van stikstof doet, bijvoorbeeld ook met betrekking tot de PAS en de mogelijkheden voor boeren, zou toch al het laaghangend fruit aan moeten willen grijpen? Dit is echt een mogelijkheid om stikstofemissies terug te dringen met een simpele software-update.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, kort.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

U weet volgens mij de jaartallen niet goed. U weet de aantallen ook niet goed. En u onttrekt mensen met een oudere diesel de mogelijkheid om die auto nog te houden. Die moeten ze wegdoen of ze moeten door de keuring heen.

Als ze dat niet halen, is die auto waardeloos. Ik vind dat mensen zelf de keuze moeten hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet niet waar de heer Dijkstra het op baseert dat die auto niet door een keuring heen zou kunnen komen. Het gaat om auto's waarbij er met software gesjoemeld is en door een software-update de sjoemel ... De sjoemeleritis, wou ik zeggen. Waarbij dat gesjoemel dus ongedaan gemaakt kan worden. Ik snap dus niet dat de heer Dijkstra niet denkt dat iedereen zich gewoon aan de regels moet houden, zeker ook sjoemelbedrijven.

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

Mevrouw Kröger kaart terecht het probleem aan dat die sjoemeldiesels te veel NO_x uitstoten, soms tot vijf keer meer dan we zouden willen en dan volgens de Europese labcy-clustest was toegestaan. Ik hoor echter dat die software-updates ook niet perfect zijn en dat het kan voorkomen dat die besparing wel tijdens een labtest gehaald wordt, maar dat de uitstoot in de praktijk niet lager is, terwijl dat volgens mij is wat we met z'n allen willen. Het kan dus zelfs nog slechter zijn dan voor de update. Is mevrouw Kröger er zeker genoeg van dat die update in de praktijk daadwerkelijk tot minder NO_x-uitstoot leidt? En kan zij dat overleggen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het gaat volgens mij om het feit dat in Duitsland, waar de meeste van de sjoemeldiesels zijn geconstateerd, de Duitse RDW gezegd heeft dat die software-update gedaan moet worden. Die updates worden ook continu verbeterd, waardoor de problemen die mevrouw De Pater hier schetst volgens mij niet spelen. Ik vertrouw graag op de Duitse autoriteiten die deze software-updates voorschrijven. Als een software-update 25% van de NO_x-emissies kan tegengaan, lijkt het me volstrekt helder dat je dat als overheid wilt doen. Het gaat ons er vooral om dat je die best practices die in het buitenland worden toegepast, ook in Nederland toepast. Ik vind het jammer dat we op dit moment zo weinig doen om het probleem van de sjoemeldiesel aan te pakken. We doen dus ook niet het laaghangend fruit dat in andere landen wel wordt gedaan.

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

Ik deel het probleem. We willen allemaal die NO_x-uitstoot omhoog, en als daar een quick fix voor is, ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Omlaag.

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

Omlaag, excuses. Als we daar een quick fix voor kunnen vinden, moeten we dat ook doen. Maar daarom is het des te belangrijker om te kijken naar die daadwerkelijke praktijk-uitstoot, want de motivatie om zo'n software-update te doen, kan in het buitenland ook heel anders zijn. Ik heb ook gehoord dat de eerste software-update gewoon de sjoemel-software eruit haalde. Maar daar heb je als je daadwerkelijk aan het rijden bent helemaal niets aan. Dat verbetert die

prestatie niet. Vandaar dat ik nogmaals vraag of mevrouw Kröger die testcijfers, liefst praktijktestcijfers, kan laten zien waarover ze het heeft en waarop ze haar verhaal baseert.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zal met liefde die cijfers van de Duitse RDW met mijn collega's delen, maar laten we het ook vooral even bij de staatssecretaris neerleggen. Op het moment dat andere landen een verplichte software-update voorschrijven om 25% van de uitstoot te reduceren, is het een beetje vreemd als wij dat als Nederland niet zouden doen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Er is al het nodige gewisseld over de maximum-snelheid. Wat GroenLinks betreft zijn de baten van langzamer rijden groot. Het gaat om natuur, milieu, klimaat, leefbaarheid en veiligheid — allemaal onderwerpen waar we de afgelopen dagen over gedebatteerd hebben — en er zijn miljarden te winnen. De minister verwijst naar een onderzoek uit 2011 en zegt: toen hebben we onderzocht wat een verhoging van de maximumsnelheid teweegbrengt en daarom ga ik nu niet onderzoeken wat een verlaging zou betekenen. Ik heb even naar dat onderzoek gekeken. Eigenlijk schetst dat onderzoek juist dat Rijkswaterstaat zegt dat er door die 130 km/u een flinke verhoging is van CO₂-emissies, stikstof, fijnstof en geluid. Het onderzoek uit 2018 dat ik net aanhaalde, schetst dat het meer verkeers-slachtoffers teweegbrengt. Als we veel meer moeten doen voor klimaat, stikstof en verkeersveiligheid — dat moeten we, want het gaat nog niet goed genoeg — wil deze minister dan schetsen wat de gevolgen zouden zijn van een generieke snelheidsverlaging en ook wat de gevolgen zijn als we op plekken de 130 km/u gaan verlagen en een heel wisselend beeld krijgen? Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het advies van de commissie-Remkes om middels snelheidsverlagingen op snelwegen de emissie en depositie van stikstof te verminderen;

overwegende dat lokale verlaging van de maximumsnelheid leidt tot een verdere differentiatie in de maximumsnelheden op de Nederlandse snelwegen;

overwegende dat het generiek verlagen van de maximum-snelheid verschillende maatschappelijke baten heeft;

overwegende dat in 2011 in kaart is gebracht wat de maatschappelijke kosten en baten van een snelheidsverhoging naar 130 km/u zijn, maar er sindsdien de nodige ontwikkelingen zijn geweest;

verzoekt de regering om te onderzoeken wat van verschillende snelheidsregimes, inclusief een generieke verlaging

naar 100 km/u, de gevolgen zouden zijn voor de emissies van CO₂, NO_x en fijnstof, voor geluidshinder, natuur, congestie en verkeersveiligheid en wat hiervan de materiële maatschappelijke baten zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (35300-XII).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Tot slot een onderwerp waar we, denk ik, nog veel over gaan spreken: de ontbrekende natuurvergunningen voor alle Nederlandse vliegvelden. De minister heeft heel duidelijk aangegeven dat er nooit een passende beoordeling is gemaakt voor de vliegvelden. Er is een MER gedaan, maar dat is echt iets anders dan een passende beoordeling. Mijn vraag is heel concreet: wie is er verantwoordelijk voor het maken van een passende beoordeling voor de vliegvelden? Wiens verantwoordelijkheid was dat? De minister maakt die op dit moment voor Lelystad Airport. Dat suggereert dat het ministerie daar wel degelijk een rol in heeft. Wie is er verantwoordelijk om te kijken of een vliegveld alle vergunningen heeft die benodigd zijn voordat het operationeel wordt? Die twee vragen zie ik heel graag beantwoord.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw De Pater-Postma.



Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Voorzitter. We hebben het gehad over verkeersveiligheid, het CBR, de binnenvaart en PFAS. Ik heb een aantal toezeggingen gehoord, bijvoorbeeld over de binnenvaart. De minister geeft aan een binnenvaartschip niet alleen te zien als schip, maar ook als een thuis. Zij heeft aangegeven aan de slag te gaan voor betere ligplaatsen, waarover we later verder gaan praten.

We hebben van de minister gehoord dat verkeersveiligheid prioriteit heeft en dat zij enthousiast is over digitale handhaving. Het CDA heeft een voorstel ingediend voor het inzetten van camera's van Rijkswaterstaat om de pakkans te vergroten van verkeersshuifers die door een rood kruis rijden. De minister heeft toegezegd om in gesprek te gaan met haar collega van Justitie om te kijken wat er gedaan kan worden. Daar wil ik nog even over doorgaan, want ik ben benieuwd hoe de minister dat gesprek ingaat. Dat kan namelijk op twee manieren. Het kan met een wat slappe houding met het idee: nou ja, ik moet dit even doen zodat ik het af kan kruisen en ik loop weer naar buiten. Of het kan met een positieve grondtoon zijn met de instelling: dit gaan we regelen; we gaan kijken wat hier mogelijk is, zodat we de pakkans verhogen en dat hufterige gedrag stopt. Beste minister, wordt het optie 1 of wordt het optie 2 met een positieve grondhouding?

Voorzitter. Het CDA heeft een voorstel gedaan om de matrixborden te gebruiken om de toegestane snelheid aan te geven. We kregen in het antwoord vooral te horen waarom het niet kan, maar dat weten we al. We hebben ook gezien dat in het verleden, in 2014, het opeens wél mogelijk was om "100" op die matrixborden te zeggen, en niet alleen maar "90". Dat bleek gewoon mogelijk door een software-update; daar hebben we die ICT weer. Wij willen dus graag via een motie de minister aansporen om hiermee aan de slag te gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat maximumsnelheden op snelwegen afhankelijk kunnen zijn van het moment op de dag, op één snelweg geregeld kunnen wisselen en onlangs snelheden langs bepaalde Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstofuitstoot zijn veranderd;

overwegende dat al deze verschillende en veranderende maximumsnelheden tot onduidelijkheid kunnen leiden bij verkeersdeelnemers, met mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid en verkeersboetes;

overwegende dat matrixborden uitermate geschikt zijn om de maximumsnelheid, of bij drukte adviessnelheid, aan te geven;

verzoekt de regering de matrixborden op de snelwegen waar mogelijk standaard in te zetten om de juiste van toepassing zijnde snelheid aan te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Pater-Postma, Stoffer en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (35300-XII).

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Voorzitter. Ik ga verder naar het CBR. Ik stel vast dat de heren van het CBR van de publieke tribune zijn verdwenen en weer terug zijn naar Rijswijk om hard aan het werk te gaan. Dat is hartstikke goed. We hebben het gehad over de coulancregeling, over het ICT-project, over het vinkje, over de wet die nu voor advies naar de Raad van State gaat. We willen heel graag op de hoogte gehouden worden hoe het daarmee staat, zodat we zeker weten dat het zo snel mogelijk kan worden uitgevoerd.

Voorzitter, we hebben het er ook over gehad hoe belangrijk het is voor mantelzorgers om een rijbewijs te hebben. Dat heeft de minister ook beaamd. Zij heeft een aantal dingen genoemd die ze al in gang heeft gezet om daarover te communiceren, maar mijn peilstok is nog steeds mijn mailbox en de gesprekken die ik heb met mensen die zeggen: dit wist ik niet en help me hier alsjeblieft bij. Vandaar toch nog de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat we in Nederland een groot beroep doen op mantelzorgers, maar dat veel mantelzorgers niet tijdig hun rijbewijs verlengd krijgen;

overwegende dat veel mantelzorgers afhankelijk zijn van hun rijbewijs omdat zij hun auto nodig hebben om op afstand mantelzorg te kunnen verlenen, bijvoorbeeld ook door te helpen met het rijden naar het ziekenhuis;

overwegende dat er een voorrangprocedure is bij het CBR voor mantelzorgers, maar dat lang niet alle mantelzorgers hiervan op de hoogte zijn;

verzoekt de regering de voorrangprocedure voor mantelzorgers actiever te communiceren zodat zo veel mogelijk mantelzorgers hiervan op de hoogte worden gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Pater-Postma en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (35300-XII).

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

Ik zie dat mijn tijd op is, voorzitter.

De voorzitter:

Ja. Dank u wel. Het woord is aan de heer Amhaouch.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de minister en de staatssecretaris voor het fijne debat dat we hebben gehad over mobiliteit. Want mobiliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor miljoenen mensen die dagelijks naar hun werk of naar school gaan. Maar mobiliteit is tegelijkertijd ook belangrijk voor honderdduizenden mensen die met mobiliteit hun brood verdienen.

Voorzitter. Ik kom ook op mijn stokpaardje: innovatie. Ik zag net op Twitter een bericht van iemand die heel teleurgesteld was dat de zonneauto van de TU Delft helemaal uitgebrand is. Een reactie van een van de twitteraars was: "Innovatie is een continue stroom van vallen en één keer vaker opstaan." Dat is volgens mij ook de boodschap die we vandaag gehad hebben. Ik geloof in een innovatieve luchtvaart, ik geloof in innovatief spoor. Als we de groeibriljanten op dat vlak eruit pakken en concreet maken, dan kunnen wij, zoals het CDA zegt, "gaan voor een concurrerende en duurzame luchtvaart". Hetzelfde geldt voor spoor.

We hebben veel toezeggingen gehad, dus ik heb "maar" twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er breed draagvlak is om voor de korte afstanden de trein een prima alternatief te maken voor vliegen;

overwegende dat om dit aantrekkelijk te maken het belangrijk is dat het product "trein" echt aantrekkelijker wordt gemaakt voor verbindingen naar belangrijke internationale knooppunten in onze buurlanden richting Noord-, Oost- en Zuid-Europa;

overwegende dat er meerdere innovatieve wijzen zijn te bedenken om te zorgen voor een nieuwe vorm van een supersnelle trein, zoals bijvoorbeeld in de vorm van een moderne zweeftrein via internationale corridors, gescheiden van nationaal/regionaal vervoer;

verzoekt de regering een quickscan te laten opstellen die de innovatieve mogelijkheden en de potentiële maatschappelijke kosten en baten in kaart brengt die een nieuwe vorm van een supersnelle trein zeer aantrekkelijk zou kunnen maken als alternatief voor een korteaafstandsvlucht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (35300-XII).

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het in een klein land als Nederland van belang is dat luchthavens met elkaar samenwerken om zo elkaar te versterken en maatschappelijke waarde te creëren in plaats van elkaar onnodig op hetzelfde te beconcurreren;

overwegende dat een overkoepelende en integrale regie tussen de Nederlandse luchthavens hieraan kan bijdragen;

overwegende dat er verschillende scenario's te bedenken zijn hoe dit vorm zou kunnen worden gegeven, bijvoorbeeld om te bezien of er de bereidheid zou zijn bij de verschillende spelers om alle vliegvelden onder de Royal Schiphol Group te laten vallen;

verzoekt de regering om te onderzoeken welke samenwerkingsscenario's inclusief het draagvlak mogelijk zouden zijn om de regie tussen deze vliegvelden te vergroten zodat ze meer aanvullend op elkaar worden en elkaars kracht beter

wordt benut, en de Kamer voor de conceptluchtvaartnota hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (35300-XII).

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan kom ik tot slot toch nog even bij het spoor. De staatssecretaris zei dat de klanten het spoor beoordelen met een 7,7. De staatssecretaris was daar trots op. Als mijn kinderen thuis zouden komen met een 7,7 zou ik ook trots zijn. Als het een 6 is, ben ik nog trots. Maar ik ben niet zo trots op een 7,7 — even wij als professionals onder elkaar — naar de NS toe. NS is een monopolist in Nederland. Dat heeft voor- en nadelen. Dat moeten we ook waarderen. Er gaan heel veel dingen goed, maar ik wil de NS ook uitdagen. Ik wil met goede bedoelingen voorkomen dat het dadelijk een luie monopolist wordt. Dat bedoel ik echt met de goede bedoelingen. Ik vind dat we scherp moeten zijn en dat we elk jaar beter moeten performen. Dus als het klantoordeel vandaag een 7,7 is en we volgend jaar richting een 8 gaan, ook op de kosten en de bezettingsgraden, dan zijn wij nog trotser.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger heeft nog een vraag aan u, meneer Amhaouch.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Eigenlijk was het meer een indirect antwoord dat hij wellicht mee kan geven aan zijn collega De Pater, die mij net vroeg of ik de cijfers over de sjoemeldiesels paraat had. Dat is dit rapport: de second opinion van de RDW over de software-update. Dus mevrouw De Pater hoeft zich geen zorgen te maken: die sjoemeldieselupdate moet gewoon geregeld worden bij de apk. Ik hoop op een positieve stem van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat neem ik ter kennisgeving aan.

De voorzitter:

Dat lijkt me heel goed.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik rij zelf een dieselhybride, dus ik probeer ook een bijdrage te leveren aan de duurzaamheid. Mijn vrouw rijdt elektrisch en ik geef ze heel vaak diesel.

De voorzitter:

Mooi dat we dat nu allemaal weten. De heer Laçin.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording van de bewindspersonen. Ik heb gisteren in mijn inleiding geprobeerd te schetsen voor wie de overheid er is en voor wie de overheid er zou moeten zijn. Ik ben door de beantwoording iets wijzer geworden, maar ik ben er niet veel gelukkiger van geworden. Vooral de twee aanvullende vragen van mevrouw Kröger over de luchtvaart en het debatje met de minister over de natuurvergunning spreken wat mij betreft boekdelen.

De binnenvaartschippers hebben het moeilijk. Daarom ook van mijn kant een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een omgekeerde modal shift plaatsvindt door het verdwijnen van de kleine binnenvaart;

overwegende dat ook de CCR dit constateert;

constaterende dat de Nederlandse binnenvaartvloot per 1 januari 2020 wordt geconfronteerd met een set eisen waar schepen met een bouwjaar van voor 1976 aan moeten voldoen;

overwegende dat TNO concludeert dat bijna geen enkel schip van voor 1976 aan die geluidseisen kan voldoen;

van mening dat de kleine binnenvaartvloot met deze eisen wordt bedreigd in haar bestaan, terwijl deze vloot belangrijk is voor het goederenvervoer in Nederland;

verzoekt de regering voor 1 januari 2020 een werkbare hardheidsclausule in te stellen waarmee de diversiteit van de binnenvaartvloot behouden blijft en de kleine binnenvaart kan blijven bestaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (35300-XII).

De heer Laçin (SP):

Mijn tweede motie gaat over vervoersarmoede en het streekvervoer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goed openbaar vervoer voor veel mensen belangrijk is om mee te doen in de samenleving, en het ontbreken ervan grote gevolgen kan hebben;

constaterende dat de invoering van de Wp 2000 voor wijzigingen in de inrichting van het openbaar vervoer heeft gezorgd;

overwegende dat er op dit moment geen compleet landelijk overzicht van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer beschikbaar is;

overwegende dat onvoldoende dekkend openbaar vervoer regionaal tot vervoersarmoede kan leiden, waarmee banen en belangrijke diensten minder bereikbaar kunnen worden;

verzoekt de regering om in samenspraak met provincies een landelijk overzicht te maken over de ontwikkelingen van de dekking en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en daarin eventuele vervoersarmoede mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (35300-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Dan heb ik toch een motie over de Lelylijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Noord-Nederland via het spoor volledig afhankelijk is van Zwolle;

overwegende dat dit de bereikbaarheid per trein van Noord-Nederland onzeker maakt;

constaterende dat de roep om de Lelylijn steeds sterker wordt;

van mening dat de Lelylijn naast een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland ook kansen biedt voor woningbouw en werkgelegenheid;

verzoekt de regering om in samenhang naar de kansen voor de Lelylijn te kijken;

verzoekt de regering tevens om in overleg met de regio's en andere betrokken partijen de mogelijkheden voor een haalbaarheidsstudie in kaart te brengen, en de Kamer hierover voor het kerstreces van 2019 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (35300-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Tot slot een motie over het verondiepen van plassen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het verondiepen van plassen vaak gebeurt met vervuilde grond uit het buitenland;

constaterende dat natuurwetenschappers twijfelen aan de meerwaarde van het verondiepen voor natuurontwikkeling;

overwegende dat andere landen strengere regels hanteren dan Nederland;

overwegende dat de regels op plastic in baggerspecie zijn aangescherpt in 2018 maar voor andere materialen en stoffen niet;

overwegende dat Nederland niet het afvalputje van Europa moet zijn;

verzoekt de regering te stoppen met het verondiepen van plassen tot de invoering van de Omgevingswet;

verzoekt de regering tevens de regels in andere landen te onderzoeken en te vergelijken met de geldende regels in Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (35300-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Nog één korte opmerking. Ik hoop dat de staatssecretaris bij de uitwerking van het asbestfonds ook de mogelijkheden voor subsidie meeneemt en niet een of-ofverhaal maakt, maar een en-enverhaal, en ons daarover informeert.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Schonis. Of de heer Paternotte? De heer Paternotte.



De heer **Paternotte** (D66):
Voorzitter, u kijkt verbaasd.

De **voorzitter**:

We dachten dat de heer Schonis als eerste het woord zou nemen. Daar zit het hem in.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Heel veel dank aan de beide bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording, en natuurlijk ook aan alle ambtenaren die daar uitgebreid hebben bijgedragen en die, geloof ik, nog tot diep in de nacht bezig zijn geweest om alle vragen te beantwoorden. Dat zijn toch bijzondere avonden, dat wij als Kamerleden naar bed kunnen en ambtenaren op het ministerie nog hard doorwerken. Dat wordt natuurlijk zeer gewaardeerd.

Nog even over de maximumsnelheid, want laten we met elkaar erkennen dat het gewoon ongelooflijk relaxed is om 140 te rijden. Het is gewoon fijn als je met 140 km/u door Nederland kan scheuren. Ik denk dat dat ook veilig kan. Ik zou de heer Van Aalst willen uitnodigen om morgenochtend met mij om zeven uur in de trein naar Meppel te stappen en met 140 km/u richting Drenthe te gaan. Ik geloof dat de heer Ziengs dat regelmatig doet. Het is een enorme aanrader. Ik ga dan morgen in Ter Apel uiteindelijk meemaken wat een vluchteling meemaakt op de eerste dag dat hij in Nederland aankomt. Ook dat lijkt me een hele mooie ervaring.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst voelt zich aangesproken.

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

Jazeker. Ik kan in ieder geval de heer Paternotte blij maken dat ik heel vaak kies voor de trein voor de afstand vanuit Twente richting Den Haag, dus in dat opzicht vindt u mij aan uw zijde. In het weekend mag ik graag over de snelweg rijden. Ik heb net het goede nieuws gehoord dat in Duitsland in ieder geval geen maximumsnelheid vastgesteld wordt, zodat we daar gewoon lekker door kunnen rijden. Misschien in het kader van al die Europese vriendjes die u heeft? Bijzonder dat u ons hier de maat neemt; misschien zou u een keer met uw collega's in Duitsland moeten gaan praten.

De heer **Paternotte** (D66):

Ook hier zie je weer dat ook een PVV-Kamerlid in dit geval profiteert van die open grenzen in Europa, van het feit dat wij samen tot Schengen behoren en u daardoor inderdaad in Duitsland harder dan 130 km/u kunt rijden. Samen zijn we Europa. Dat hebben we weer vastgesteld, terug naar het onderwerp van vandaag.

Ik heb vier moties, waaronder een over circulaire economie:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het betrokken partijen niet gelukt is om een reductiedoelstelling voor blik af te spreken;

constaterende dat het verpakkend bedrijfsleven geen specifieke aanpak voor blik in het zwerfafval wil opstellen;

overwegende dat blik in het milieu zorgt voor verontreiniging, onnodig dierenleed en jaarlijks het overlijden van ten minste 4.000 koeien;

overwegende dat de rijksoverheid voor kleine plastic flesjes een reductiedoelstelling van 70% tot 90% in het zwerfafval per voorjaar 2020 heeft vastgesteld en daartoe een doel voor 90% gescheiden inzameling in de wet heeft opgenomen;

verzoekt de regering vergelijkbare doelen voor blik (als in drankverpakkingen) voor het najaar van 2021 in te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Van Eijs, Dik-Faber, Von Martels, Laçin, Kröger, Moorlag, Van Brenk, Stoffer, Öztürk, Van Kooten-Arissen en Wassenberg.

Zij krijgt nr. 33 (35300-XII).

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Ik vervolg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat meerdere luchtvaartmaatschappijen nu al elektrische vliegtuigen in bestelling hebben voor korte routes met een beperkt aantal passagiers;

overwegende dat elektrisch vliegen een belangrijk onderdeel kan zijn van verduurzaming van luchtvaart op korte afstanden waar snel treinverkeer ontbreekt;

overwegende dat kleine, elektrische vliegtuigen nieuwe kansen kunnen bieden aan regionale vliegvelden;

verzoekt de regering de ambitie om voorop te lopen in de elektrische luchtvaart op te nemen in de Luchtvaartnota;

verzoekt de regering tevens te onderzoeken of elektrische en hybride vliegtuigen voor een beperkte periode vrijgesteld kunnen worden van bestaande slotbeperkingen om zo innovatie aan te jagen;

verzoekt de regering voorts in overleg met de provincies nieuwe luchthavenbesluiten te faciliteren voor regionale luchthavens die erop gericht zijn om elektrisch vliegen maximaal te stimuleren en gericht te ondersteunen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (35300-XII).

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter, de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Eindhoven Airport in het laatste decennium de snelst groeiende luchthaven van Nederland was;

constaterende dat de provincie Zuid-Holland voornemens is een nieuwe locatie te zoeken voor de helikopterfunctie van Rotterdam The Hague Airport;

van mening dat een pas op de plaats voor de groei van voornoemde vliegvelden wenselijk is;

verzoekt de regering te streven naar het buiten de gebruikruimte plaatsen van de hulpdiensten op Rotterdam The Hague Airport en tegelijk de vrij komende geluidruimte volledig in mindering te brengen op de vergunde geluidruimte;

verzoekt de regering voorts toekomstige uitbreiding van het aantal vliegbewegingen op Eindhoven respectievelijk de gebruikruimte voor burgerluchtvaart van Rotterdam The Hague pas toe te staan na daling van geluidshinder, fijnstofuitstoot en, indien mogelijk, CO₂-uitstoot,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (35300-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel erg blij dat D66 nu ook pleit voor het niet meer laten groeien van Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. Dat was in het verleden wel anders. Ik hoop echt dat de voorwaarden die D66 nu stelt ten aanzien van geluid, fijnstof en waar mogelijk CO₂, ook de voorwaarden zijn die voor Schiphol gaan gelden.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij hebben we gisteren exact hetzelfde gesprek al gehad. Laten we wel vaststellen dat ik niet zeg dat we niet willen dat die luchthavens niet meer groeien. Ik zeg dat luchthavens hun groei moeten verdienen door ervoor te zorgen dat er minder overlast en minder hinder voor

omwonenden komt. Op basis van ongeveer hetzelfde principe heeft de minister voor de zomer gezegd: ik wil minder hinder op Schiphol en dan pas een besluit over groei; eerst zien dan geloven, we moeten het eerst nog maar zien. Het is ook voor het eerst dat een minister hier in Nederland dat soort uitspraken doet en die eisen oplegt. Ik denk dus wel dat GroenLinks ook met ons mag vaststellen dat er een hele positieve trendverschuiving is en dat we dat voor het eerst in Nederland zien.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij zit bij dit soort dingen altijd the devil in the detail. Het issue is een beetje dat als de minister het over minder hinder heeft, ze het louter over geluid heeft. Voor het LVB 500, het LVB 2 hebben we daar een uitvoerig debat over gehad. Daarin is niet gesproken over een hard plafond voor fijnstof of CO₂. D66 geeft nu ruimte op CO₂. Ik hoop echt dat we, als we zo direct gaan kijken naar de plannen van de minister, zeggen: de CO₂-uitstoot van de luchtvaart in Nederland mag niet meer groeien, niet op Rotterdam The Hague Airport, niet op Eindhoven Airport en ook niet op Schiphol, en daarom gaat Lelystad Airport niet open.

De heer **Paternotte** (D66):

We hebben dit gesprek gisteren gehad. We zullen er heel scherp op zijn dat we Schiphol ook gaan houden aan de belofte die de minister gedaan heeft. Daarbij zult u mij aan uw zijde vinden. Maar het lijkt me ook goed dat u met mij erkent dat er wat dat betreft positieve ontwikkelingen plaatsvinden.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Hopelijk vind ik de heer Paternotte ook aan mijn zijde. De heer Van Geel heeft een duidelijk adviesrapport uitgebracht, waarover ook de regio zeer lovend is geweest. De strekking daarvan was: een aantal zaken eerst in orde maken en dan mogelijk groei. We proberen de Luchtvaartnota hier nu bijna al vast te klinken met een stapel moties en een nietje erdoor, terwijl de minister volgens mij heel duidelijk gezegd heeft dat ze voor het eind van het jaar met de Luchtvaartnota komt. Dan kunnen we ook het debat hebben over een aantal zaken die aan duurzaamheid raken — of dat nou stikstof of CO₂ is, maakt mij niet uit — en dan kunnen we de sector ook weer ruimte geven om dat gezamenlijk te bespreken. De vraag aan mij en aan anderen in de Kamer is dus: gaan we hier elke keer moties neerleggen waarmee we eigenlijk met z'n allen zeggen: laat dit Luchtvaartnota maar zitten?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij heeft u ook net weer een motie over de Luchtvaartnota ingediend, terwijl die er inderdaad nog niet is, omdat er ondertussen natuurlijk wel een hoop gebeurt. Ik ben bij beide luchthavens, Rotterdam en Eindhoven, geweest. Er zijn nu eenmaal groeiambities. De provincie Zuid-Holland heeft inmiddels gezegd: we gaan die helikopterhaven mogelijk uitplaatsen; dat zou de gebruikruimte kunnen vergroten. Dat lijkt me een actueel vraagstuk. In het voorjaar hebben wij dit ook aangegeven. Als ik mij uw woorden goed herinner, heeft u toen ook gezegd: ik vind het heel begrijpelijk om nu inderdaad een pas op de plaats

te maken op deze twee luchthavens. Dat is eigenlijk wat wij hier vragen. Wij vragen om de pas op de plaats die we in Eindhoven maken, ook in Rotterdam te maken.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er is een verschil tussen iets meegeven om in de Luchtvaartnota te verkennen, zodat daarin een deel van het antwoord kan worden gegeven en zeggen: voordat de Luchtvaartnota komt, wil ik dat de Kamer ergens een besluit over neemt. Ook het CDA is bezorgd over Schiphol en over de hinder die er is. Die moet worden teruggebracht. Daar hebben we heel veel discussie over gehad. Ook de regio's Rotterdam en Eindhoven hebben zich hier al over uitgesproken. Ze hebben gezegd dat ze terughoudend zijn met de groei op Eindhoven en Rotterdam. De een zegt: ik wil meer kwalitatieve verbindingen. De ander heeft het inderdaad over het uitplaatsen van de helikopters. Maar laten we die discussie nu met z'n allen voeren bij de Luchtvaartnota. Dan kunnen we daar een klap op geven. Dat is mijn boodschap.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik hoor uit de regio dat er best veel onzekerheid is. Er zijn geluiden van gemeenten die zeggen "laten we terughoudend zijn", maar er zijn ook andere geluiden. Tot voor kort was dat bijvoorbeeld nog vanuit Den Haag en van de luchthaven zelf, en nu zegt dus ook de provincie: als we die helikopterhaven uitplaatsen, dan vergroten we de gebruiksruimte. Dat wordt verschillend geïnterpreteerd, heb ik inmiddels ook begrepen, maar de vervoerssector was in ieder geval heel blij. Die zei: dat is mooi; dan kan Rotterdam gaan groeien. Toen dacht ik: het lijkt mij beter dat we die pas op de plaats maken. Vandaar dit verzoek. Ik zou het inderdaad mooi vinden als dat uiteindelijk in de Luchtvaartnota kan terugkomen. Als u de motie zo meteen leest, zult u ook zien dat we hier vragen om te streven naar die pas op de plaats en naar het voorlopig niet laten groeien.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, mag ik u vragen uw interruptie kort en bondig te formuleren?

De heer **Laçin** (SP):

Ik moet u, denk ik, teleurstellen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, we gaan het kort en bondig doen. Anders zitten we hier nog veel te lang. Er is vanavond nog een heel belangrijk ander debat.

De heer **Laçin** (SP):

Oké, ik doe mijn best, voorzitter. Volgens mij is er vanuit Rotterdam al een onderzoek geweest naar het uitplaatsen van de helikopters. Dat gaat niet gebeuren, want er is geen ruimte voor. Die discussie kunnen we, denk ik, nu al afsluiten. Ik ben blij dat de heer Paternotte zich aansluit bij het linkerfront, door de luchtvaart op in ieder geval twee vliegvelden voorlopig niet te laten groeien. Maar waarom gunt de heer Paternotte, D66, die rust niet aan alle mensen die onder die laagvliegroutes van Lelystad Airport wonen

en die straks wél met een enorme uitbreiding van de luchtvaart te maken hebben, maar gunt hij die rust alleen aan de mensen rond Eindhoven en Rotterdam The Hague?

De heer **Paternotte** (D66):

Over Lelystad gaan we het later nog wel met elkaar hebben. We wachten wat dat betreft nog op informatie van het kabinet. Dat is vandaag gewoon niet aan de orde. Als u het heeft over het linkerfront, laat ik dan vaststellen dat ik me nu niet heb aangesloten bij het front van de heren Laçin en Remco Dijkstra om het aantal vrachtluchten op Schiphol uit te breiden.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, kort.

De heer **Laçin** (SP):

Sorry, maar wat de heer Paternotte hier zegt, is echt complete onzin. Ik heb nooit gepraat over uitbreiding van vrachtluchten, maar over het behoud van het aantal vrachtluchten. Dat is toch een nuance in de onzin die de heer Paternotte hier verkondigt. Even terug. Dit is een begrotingsdebat. We hebben het over allerlei onderwerpen. We hebben het ook over Lelystad gehad. D66 kiest daar bewust niet voor; dat begrijp ik heel goed. Maar de vraag is helder: waarom gunt D66 al die mensen — hierdoor is het luchtvaartdebat ook gekanteld — die rust niet, maar kiest D66 wel voor de uitbreiding over natuurgebieden met laagvliegroutes? Waarom kiest D66 daarvoor?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik vind dit heel voorbarig. Volgens mij heeft u van ons een kritische houding op Lelystad meegemaakt, want we hebben gezegd dat wij willen dat er een einde komt aan de laagvliegroutes en dat wij willen dat het een overloopluchthaven is. Dat is ook een van de redenen waarom we nu nog steeds wachten op informatie die duidelijk moet maken of dat kan lukken.

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

Ik heb twee vragen, maar ik ga nog even door op de vorige vraag. Ik hoor de heer Paternotte dus niet uitsluiten dat hij de bewoners rondom Lelystad het níet gunt. Klopt dat?

De heer **Paternotte** (D66):

Sorry, dat ik niet uitsluit dat ik uiteindelijk iets níet gun?

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

Ja.

De heer **Paternotte** (D66):

Laten we dit soort hypothetische vragen beantwoorden als we het met elkaar over Lelystad Airport hebben.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, u had een tweede vraag.

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

Dan blijft de constatering gewoon staan dat u het niet uitsluit. Mijn tweede vraag gaat over "hinder is meer dan alleen geluid". Er is een motie aangenomen die het pakket bevat met onder meer ultrafijnstof en CO₂-uitstoot. De vraag aan de heer Paternotte is de volgende. Vindt hij het, als regeringspartij D66, een klimaatpartij, nou echt verantwoord om de luchtvaart te faciliteren en om de CO₂-uitstoot te laten groeien? Ondanks al zijn goede voornemens rondom elektrische luchtvaart laat de heer Paternotte heel concreet de CO₂-uitstoot van de luchtvaart groeien. Vindt hij dat nu echt, diep in zijn hart, verantwoord?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zou tegen de heer Van Raan willen zeggen: geef me je angst en ik geef je er hoop voor terug. We hebben te maken met een kabinet dat voor het eerst in decennia Schiphol een aantal jaren niet heeft laten groeien en daar ook heel bewust voor heeft gekozen. Het zegt vervolgens voor de toekomst dat we dat alleen maar doen als er minder hinder is, het zet de reductiepaden voor fijnstof in en het maakt voor het eerst werk van überhaupt een akkoord over duurzame luchtvaart. U vindt het niet genoeg, maar ik vind het ook nog niet genoeg. Daar zullen we samen aan blijven trekken. Maar ik constateer ook dat bijvoorbeeld een onderzoeksbureau als CE Delft zegt dat er geen luchtvaartsector in de wereld is die meer doet dan de Nederlandse. Dus laten we met elkaar niet doen alsof we hier stappen terug aan het zetten zijn. We zetten stappen vooruit.

De **voorzitter**:

Kort.

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

Elf interrupties, begreep ik.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, ik kom net binnenlopen.

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

Dank u wel. Goed gezien, voorzitter. De heer Paternotte zegt: geef me je angst, dan geef ik je hoop. Dat is natuurlijk kletspraat. Ik geef de heer Paternotte een wetenschappelijk rapport waarin staat dat elke uitstoot van CO₂ telt, zoals het IPCC zegt. Dat geldt óók voor die van de luchtvaart. Dat is wat ik u geef, maar wat u teruggeeft, is een hoop kletspraat van "we laten het niet groeien". U zit in een kabinet dat erop gericht is om Schiphol wel te laten groeien. Dat heeft de minister zelf gezegd. Of zegt u dat de minister dat niet gezegd heeft?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik gun het de heer Van Raan dat hij misantroop blijft. Hij zegt dat we er niks aan doen, maar we gaan een vliegtaks invoeren. Die hadden we in Nederland nog niet. Wij hebben niet voor niets de minister op pad gestuurd om EU-ETS, het Europese systeem voor CO₂-heffingen, te beschermen. Wij hebben voorgesteld dat wij er op Schiphol voor zorgen

dat luchthavengelden mede bepaald worden op basis van geluid, waarmee ook het aantal vervuilende vliegtuigen flink is teruggebracht, en dat we de meest vervuilende vliegtuigtypen gaan verbieden. Ik kan nog een hele tijd doorgaan met alles wat we in deze periode aan het doen zijn. We zetten stappen vooruit, niet terug. U mag misantroop blijven, maar echt, geef me de angst en we kunnen u hoop teruggeven.

De **voorzitter**:

Dat vind ik sowieso mooi.

Meneer Van Raan, dit is een tweede termijn. Ik weet dat er over al deze onderwerpen nog op heel veel andere momenten uitgebreid gesproken gaat worden, dus ik zou de heer Dijkstra nu eigenlijk de mogelijkheid willen geven om ook een vraag te stellen. Ja? Meneer Dijkstra.

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

Dank u wel. Even terug naar de motie; dit komt later aan bod. De motie behelst twee dingen: Eindhoven en Rotterdam. Ik denk dat we als Kamer met elkaar kunnen concluderen dat we die trauma- en politiehelikopters vanwege hun belang binnen de hekken van de huidige luchthaven in Rotterdam willen houden. Als dat zo is, zijn we al een eind. Ik verzoek u dan wel deze motie aan te houden. De uitbreidingsaanvraag van Rotterdam is namelijk nog niet naar ons toe gekomen en ook niet naar de minister, volgens mij. Bent u bereid om dat te doen, wel de conclusie trekkend dat de helikopters daar moeten blijven? Vindt u het goed dat we later, als de aanvraag komt, bespreken of en, zo ja, hoe we de ruimte gaan opvullen?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk dat het heel goed is om het kabinet een richting mee te geven voor de gesprekken die zeker gaan komen nu de provincie het voornemen heeft om die helikopterfunctie uit te plaatsen. Ik kan me inderdaad heel goed voorstellen dat het verstandig is om die traumahelikopters daar te houden. Ik heb ook nog geen bewoner rondom Rotterdam gesproken die geen begrip heeft voor het daar faciliteren van die traumahelikopters. Hun angst is dat uitplaatsing van de helikopters ertoe leidt dat er overdag veel meer vakantievluchten vanaf Rotterdam opstijgen. Ik denk dat het nu gewoon niet het moment is.

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

Dan trek ik de conclusie dat we met elkaar vinden dat die helikopters daar moeten blijven. Laten we dat andere deel, dus of we dat invullen of niet — u geeft nu een signaal — behandelen zodra de Luchtvaartnota er is of de aanvraag van Rotterdam. Ik verzoek u deze motie aan te houden.

De heer **Paternotte** (D66):

Oké, dank voor de suggestie, minister Dijkstra. Die zullen we uiteraard overwegen.

De **voorzitter**:

U zorgt voor nogal wat levendigheid in de tweede termijn! En u heeft nog een motie, als het goed is.

De heer **Paternotte** (D66):

De variant op zich dat een Kamerlid een ander Kamerlid vraagt om een motie aan te houden, is ... Maar goed, mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchthavens in onder andere Frankfurt, Zürich en Londen (Heathrow) emissieheffingen in rekening brengen op basis van het aantal kilo stikstofdioxide-uitstoot per vliegtuig;

overwegende dat sturing op schonere vliegtuigen effect heeft, zoals bewezen op de voornoemde luchthavens;

overwegende dat het voor de periode 2022-2024 de ambitie is van Schiphol om een nieuw systeem voor bepaling van luchthavengelden in te voeren;

spreekt uit dat het principe "de grootste vervuiler betaalt het meest" wenselijk is bij de bepaling van luchthavengelden;

verzoekt de regering om de introductie van deze emissie-component in havengelden op de Nederlandse luchthavens overeenkomstig met Heathrow, Frankfurt en Zürich in het NLR-onderzoek naar "milieuscores" mee te nemen, en de Kamer de mogelijkheden terug te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (35300-XII).

Dank u wel. Het woord is aan de heer Schonis. Nee? Dan is het aan de heer Moorlag.



De heer **Moorlag** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Eerst twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door kinderen enthousiast te maken voor de trein, bus, tram of metro zij later ook vaker met het openbaar vervoer zullen reizen;

overwegende dat het Klimaatakkoord tot doel heeft om de personenmobiliteit te verduurzamen;

constaterende dat er verschillende regelingen zijn bij Nederlandse ov-vervoerders voor reizen met kinderen waarbij verschillende leeftijdscategorieën worden aangehouden en zodoende onduidelijkheid ontstaat over kortingen;

verzoekt de regering een onderzoek te starten naar gratis ov voor alle kinderen tot 12 jaar, onder begeleiding van een volwassene, op woensdagmiddag en in de weekenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Moorlag, Schonis, Gijs van Dijk en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (35300-XII).

De heer **Moorlag** (PvdA):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in toenemende mate gemeenschappen in dorpen, buurten en wijken naast coöperatieve energieopwekking ook hun productie en consumptie van voedsel, hun mobiliteit en hun grondstoffenverbruik willen verduurzamen;

overwegende dat deze initiatieven bijdragen aan de vorming van lokale duurzame en circulaire deeleconomieën en daarom steun verdienen;

verzoekt de regering om, in navolging van de proeftuin aardgasvrijwijken, te verkennen of een proeftuin circulaire wijken en dorpen kan worden gestart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (35300-XII).

De heer **Moorlag** (PvdA):

Voorzitter. In de eerste termijn heb ik ervoor gepleit om de Mobiliteitsagenda te herijken. Voor het ene deel moet er groter worden gedacht. Er moet worden gekeken of wij de schakels in het spoornetwerk kunnen maken, zodat Nederland goed wordt aangesloten op het internationale hsl-netwerk. De motie die de heer Amhaouch heeft ingediend, is mij dan ook uit het hart gegrepen. Voor een ander deel moeten wij ook wat kleiner gaan denken. We moeten gaan kijken hoe infrastructuur versterkend kan zijn voor de leefbaarheid in het plattelandsgedebied en voor het verkleinen van de kloof tussen stad en land. Ik vind het heel mooi om te spreken over elektrische vliegtuigen, maar laten we ons ook realiseren dat er in de periferie van het land gewoon

nog treinen op diesel rijden, die ook hoognodig geëlektrificeerd moeten worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Dank ook aan het ambtelijk apparaat dat daar ongetwijfeld ook heel veel uren in heeft zitten. Ik heb een aantal vragen schriftelijk beantwoord gekregen. Ik denk dat het een mooi debat is geweest. Veel onderwerpen, heel divers, zijn de revue gepasseerd.

Laat ik allereerst een motie gaan indienen die raakt aan het onderwerp circulaire economie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bijna drie keer zoveel blik als plastic flesjes in het zwerfafval zit;

overwegende dat het het bedrijfsleven niet gelukt is om het aandeel kleine plastic flesjes in het zwerfafval te reduceren, waardoor nu statiegeld voor kleine flesjes wordt ingevoerd;

overwegende dat blik in het milieu zorgt voor verontreiniging en onnodig dierenleed en overlijden van jaarlijks ten minste 4.000 koeien door "scherp-in";

overwegende dat de rijksoverheid voor kleine plastic flesjes een reductiedoelstelling van 70%-90% in het zwerfafval per voorjaar 2020 heeft vastgesteld en daartoe een doel voor 90% gescheiden inzameling in de wet heeft opgenomen;

verzoekt de regering eenzelfde traject voor blik in gang te zetten als voor kleine plastic flesjes is gedaan inclusief het voorbereiden van wettelijke maatregelen voor introductie van statiegeld per 2022, en de Kamer periodiek over de voortgang te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, Van Eijs, Von Martels, Kröger, Moorlag, Laçin, Van Brenk en Wassenberg.

Zij krijgt nr. 39 (35300-XII).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Op datzelfde onderwerp heb ik nog een vraag aan de staatssecretaris. Ik las namelijk onder het kopje

recycklaat dat recycklaat nergens verplicht is voor de inkoop, aangezien we in Nederland geen inkoopverplichtingen kennen. Ik kan me dat heel goed voorstellen, maar de overheid kent wel het maatschappelijk verantwoord inkopen. Daar zijn criteria voor afgesproken. Nu las ik dat er wel iets is afgesproken over recycklaat voor verpakkingen. Dat vind ik een hele goede stap, maar kan dat ook niet gelden voor de producten in die verpakkingen? Misschien heb ik het helemaal verkeerd gelezen, maar ik zou zeggen: als je meubilair inkoopt, kan je toch met elkaar afspreken dat je graag wilt dat er een bepaald percentage recycklaat in dat meubilair zit? Ik denk dat we dan echt die circulaire economie gaan aanjagen. We zamelen wel in, dus er is heel veel recycklaat, maar dan moet het ook wel toegepast worden. Ik denk dat de overheid dat met haar inkoopmacht enorm kan aanjagen.

Voorzitter. Wij zouden heel graag willen dat "repair" onderdeel wordt van de circulaire economie. Op dat onderwerp, "repareren" in goed Nederlands, heb ik een amendement ingediend, samen met collega Van Eijs.

Dan had ik nog een vraag over het pictogram voor alternatieve brandstoffen, zoals elektrisch laden. Ik schrok een beetje. Kennelijk moet er nog een heel pictogram ontwikkeld worden en is er nu een standstill. Ik zou het liefst zien dat we in 2022 overal borden hebben, zodat automobilisten weten waar ze terechtkunnen voor alternatieve brandstoffen. Is 2022 het jaartal dat het kabinet voor ogen staat?

Op de autoloze zondag is heel divers gereageerd. De VVD was er niet zo blij mee en de SGP wilde het liefst alle zondagen autoloos hebben. Ik heb op dat punt een motie, omdat GroenLinks en ChristenUnie het wel een goed idee vinden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op 22 september 2019 in diverse Europese steden een autoloze zondag werd georganiseerd;

overwegende dat een autoloze zondag kan bijdragen aan de bewustwording over alternatieve middelen van vervoer voor de auto;

verzoekt de regering om de autoloze zondag actief onder de aandacht van gemeenten te brengen, deelnemende gemeenten met communicatie te ondersteunen en zo nodig anderszins te faciliteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (35300-XII).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Meten is weten, dat belangrijke uitgangspunt zal ook vanavond in het debat aan de orde komen. Ik heb een vraag op het punt van de luchtvaart. Erkent de minister dat voor de Nederlandse verplichting tot emissieregistratie niet alleen de uitgestoten stoffen tot 3.000 voet, maar ook de uitgestoten stoffen boven de 3.000 voet moeten worden geregistreerd? Kan de minister garanderen dat het RIVM dat ook zo volledig rapporteert en dat het niet in gebreke is gebleven?

Voorzitter. Dat was precies binnen de tijd mijn bijdrage in de tweede termijn.

De voorzitter:

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

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

Gisteren heb ik een vreemde constructie gebruikt en een vraag doorgeleid aan uw collega. Ik vroeg me af of daar antwoord op gekomen is. Het ging over het aanhouden van het besluit over Lelystad Airport totdat Remkes II gesproken heeft.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

De commissie-Remkes komt nog met een advies over de luchtvaart. Mijn fractie vindt het ontzettend belangrijk om integraal te kijken naar dit ingewikkelde vraagstuk en dus niet alleen naar de landbouw en het verkeer, maar ook naar de industrie en andere emissie uitstotende activiteiten, waaronder ook de luchtvaart. Het is niet heel logisch om daarover op voorhand al besluiten te nemen.

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

Dus als ik het goed begrepen heb, zegt de ChristenUnie: laten we wachten tot dat advies er is en er een integrale afweging is gemaakt over al die sectoren, alvorens een besluit te nemen over de opening van Lelystad Airport. Heb ik dat zo goed beluisterd?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

We willen heel graag integraal kijken naar het vraagstuk dat voor ons ligt. Dat betreft dus ook de luchtvaart. Juist vanwege de integraliteit is het belangrijk dat we nu geen onomkeerbare stappen nemen.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Wassenberg.



De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik had net een klein interruptiedebatje met de staatssecretaris over bij wie de milieueffectrapportage hoort. Ik dacht dat die bij de staatssecretaris hoorde omdat het echt over de gevolgen voor het milieu gaat, bijvoorbeeld de lucht. Ik heb daar een motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat de afgelopen tien jaar het aantal milieueffectrapportages gehalveerd is;

constaterende dat onder het huidige beleid tientallen grote projecten, zoals een mestverwerker in Oss, een olieraffinaderij in Pernis en een biomassacentrale in Diemen, doorgang konden vinden zonder dat er een milieueffectrapportage was opgesteld;

van mening dat een milieueffectrapportage van grote waarde is voor het in kaart brengen van de negatieve effecten voor de leefomgeving van de voorgenomen economische ontwikkelingen;

verzoekt de regering te onderzoeken wat de effecten zijn voor de leefomgeving van het teruglopende aantal milieueffectrapportages, en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (35300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het oplaten van ballonnen ernstige gevolgen heeft voor het milieu en voor dieren;

constaterende dat een studie in het wetenschappelijke tijdschrift Nature laat zien dat ballonnen doodsoorzaak nummer één zijn onder zeevogels en dat zij verantwoordelijk zijn voor 40% van de sterfgevallen;

constaterende dat uit een opinietest van EenVandaag blijkt dat 71% van de Nederlanders voor een ballonnenoplaatverbod is;

constaterende dat drie kwart van de Nederlandse gemeenten nog steeds geen ballonnenoplaatverbod kent;

verzoekt de regering de milieuschade en vogelsterfte die veroorzaakt worden door ballonnen te inventariseren en onderzoek te doen naar de effecten van een landelijk ballonnenoplaatverbod,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (35300-XII).

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de waterschappen verplicht zijn in het muskusrattenbeheer de dieren alle vermijdbare pijn, spanning en lijden te besparen en niet-dodelijke methoden te overwegen;

constaterende dat uit langdurend Zweeds onderzoek is gebleken dat niet-bestrijden leidt tot stabilisering van de muskusrattenpopulatie op een laag niveau;

verzoekt de regering een einde te maken aan het landelijke uitroeibeleid van de muskusrat;

verzoekt de regering tevens de waterschappen te vragen een nieuwe, langjarige veldproef op te zetten waarbij preventieve maatregelen en niet-bestrijden nadrukkelijk worden meegenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (35300-XII).

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. En dan meldt ook de heer Van Raan zich nog. U vraagt mij eigenlijk om heel coulant te zijn, want u bent allang door de resterende tijd heen die u had. Je hebt een begrotingstijd en hoe u die onderling verdeelt, is aan u. Zojuist heeft uw collega Wassenberg drie moties ingediend en daarmee de twee minuten die nog resteerden, opge maakt.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter. Ik gun hem dat van harte. Dat lossen wij intern op, door intern salderen.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, voordat u het woord neemt, gaat uw collega meneer Wassenberg even uitleggen hoe het zit.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. Ik kan u zeggen dat we drie minuten over hadden. Gisteren heb ik zelfs nog twee minuten extra gespaard, dus als het goed is, weet de Griffie dat wij vijf minuten in de plus staan.

De voorzitter:

Dan gaan we nog even een rekensommetje maken aan deze kant. Ik ben wel heel benieuwd waar de heer Van Raan nu mee komt. Dat zijn geen acht moties, maar een of twee. Heel snel lezen.



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

Voorzitter, dank u wel. Ook dank voor de antwoorden die we gekregen hebben. Ik heb twee moties. We gaan ook een aantal aangehouden moties weer indienen, vooral om de heer Paternotte te faciliteren, die graag wil weten hoe wij als Partij voor de Dieren denken de krimp van de luchtvaart te moeten faciliteren. Ik zal de lijst niet opnoemen.

De voorzitter:

De moties.

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

De moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de commissie-Remkes nog gaat adviseren over het aanpakken van stikstofuitstoot door de luchtvaart, scheepvaart, vrachtverkeer en openbaar vervoer;

verzoekt de regering geen beslissing te nemen over het openen van Lelystad Airport voordat een integrale afweging is gemaakt naar aanleiding van dit advies van de commissie-Remkes over het aanpakken van stikstofuitstoot door de luchtvaart, scheepvaart, vrachtverkeer en openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (35300-XII).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Mijn laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat Lelystad Airport op dit moment nog niet de status heeft van "gerealiseerd project",

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (35300-XII).

De heer Van Raan (PvdD):

Plus dat we nog een aantal aangehouden moties hebben.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Brenk, aan u het woord.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. Een motie over schoon en veilig water van twee SDG6-partners. Dat gaat ons aan het hart, dat weet u.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het feit dat wet- en regelgeving rondom het lozen van "licht verontreinigde grond" in zandwinplassen in Nederland minder streng is dan in de rest van Europa;

overwegende dat in zeker 60 Nederlandse natuurlussen de afgelopen tien jaar minstens 100 miljoen kubieke meter vervuilde grond is gestort;

overwegende dat handhaving tekortschiet;

verzoekt de regering stappen te zetten ter aanscherping van wet- en regelgeving inzake het lozen van vervuilde grond in plassen;

verzoekt de regering tevens in gesprek te gaan met provincies, waterschappen en gemeenten met als doel intensivering van de handhaving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Brenk en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (35300-XII).

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter, een motie waarbij het risico is dat de minister zegt dat zij daar niet over gaat, maar ik hoop dat ze die dan door wil geleiden naar haar collega.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid streeft naar nul verkeersslachtoffers;

overwegende dat bij een derde van het aantal verkeersdoden het slachtoffer geen gordel droeg;

overwegende het feit dat de boetebedragen in 2020 geïndexeerd worden volgens de consumentenprijsindex;

overwegende dat Nederland in rap tempo zakt op de Europese ranglijst van verkeersveilige landen;

van mening dat de verschillende publiekscampagnes ter bevordering van de verkeersveiligheid onvoldoende effect hebben gehad;

verzoekt de regering in te zetten op het verzwaren van de sanctienering van overtredingen door:

- het substantieel verhogen van verkeersboetes;
- het invoeren van inkomensafhankelijke boetes;
- het onderzoeken van de mogelijkheid tot invoer van een "puntensysteem",

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Brenk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (35300-XII).

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik was niet tevreden over de beantwoording van de minister over een verhaal in de krant. Daarom ga ik toch nog maar een keertje proberen te duwen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende de belangrijke economische, ecologische en militair-strategische kansen van een nieuw vliegveld in de Noordzee;

constaterende de in potentie grote oppervlakte die op termijn kan vrijvallen voor andere activiteiten, op de plaats waar nu Schiphol is gesitueerd;

constaterende dat een vliegveld op een nieuw aan te leggen eiland in de Noordzee ook interessante kansen kan bieden op het terrein van onder andere duurzame energie met nadruk op getijdenenergie, toerisme, militaire veiligheid en uiteraard ook de bescherming van de Nederlandse kust tegen storm en hoog water;

overwegende dat de technische, economische en geologische data die worden voortgebracht door een uitgebreid

wetenschappelijk onderzoek, een grote waarde vertegenwoordigen, afhankelijk van de verdere voortgang van het project;

overwegende dat er 300 miljard in Europese fondsen is blijven liggen en dat de Europese fondsen zeer geïnteresseerd zouden moeten zijn in cofinanciering van nieuwe investeringen op het gebied van infrastructuur, innovatie en waterbeheer;

overwegende dat de voorgaande twee overwegingen de uiteindelijke nettokosten van het onderzoek enorm zouden kunnen verlagen;

verzoekt de regering een uitgebreid wetenschappelijk onderzoek naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van een nieuw vliegveld op een eiland in de Noordzee te starten, inclusief een optimale benutting van alle genoemde mogelijkheden op het gebied van duurzame energie, militaire veiligheid, toerisme alsmede een betere bescherming van de kust tegen hoog water;

verzoekt de regering tevens bij de bekostiging van dit onderzoek in te zetten op de optimale benutting van subsidies en cofinancieringen van nationale en Europese instellingen en fondsen, om zo de kosten voor de Staat zo veel mogelijk te beperken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Brenk en Baudet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 48 (35300-XII).

De heer Paternotte (D66):

Wij delen de interesse in een serieus onderzoek naar Schiphol op zee, zonder overigens te zeggen dat dat precies moet zijn wat ik nu allemaal in de motie hoorde. En we delen ook dat wij niet blij waren met wat we gisterochtend in de krant lazen. Maar heeft u ook gehoord wat de minister daarover heeft gezegd?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Jazeker heb ik dat gehoord. Maar toch blijf ik duwen op dit onderwerp.

De heer Paternotte (D66):

De minister heeft gezegd: dat was een ambtelijke vingeroefening; ik heb het niet eens gezien. En als u wilt weten wat ik verder met Schiphol in zee wil, dan verwijs ik u naar wat ik vorige week heb toegezegd in het debat. Dan is even mijn vraag: is uw motie nou een reactie op wat u in de krant las of is er een andere reden waarom u eigenlijk exact hetzelfde voorstelt als u vorige week heeft voorgesteld?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Vorige keer heb ik het niet zo uitgebreid gedaan, omdat ik de opmerking van de SGP in het kader van de getijde-energiecentrale heel interessant vond. Dat vond ik een hele

moenie. Maar ik maak me heel erg zorgen over wat er in die krant staat. De ambtenaren denken schijnbaar wel in die richting. Ze zijn dus helemaal niet zo geïnteresseerd. Daarom zeg ik: ik blijf even duwen.

Voorzitter. Ik heb nog een vraag die ik wil meegeven aan de staatssecretaris. Tijdens het debat kreeg ik een berichtje binnen van iemand die dit debat volgt. Hij zei: de provincie Noord-Holland en Connexxion zien geen enkele reden om het VN-verdrag mee te nemen in de vervoersconcessie. Daar zou ik nog graag een reactie op willen.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot is het woord aan de heer Stoffer.



De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ondanks dat ik de staatssecretaris en de minister niet op alle punten heb kunnen overtuigen van wat ik voorstelde, voelde ik mij toch een zondagskind dat ik gisteren en vandaag dit debat mocht doen. Daarom een zondagsmotie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in verschillende Europese lidstaten, waaronder buurland Duitsland, sprake is van een verbod op vrachtverkeer op zondag;

overwegende dat een dergelijk verbod bijdraagt aan zondagsrust, ook voor de chauffeur, en aan milieubescherming;

verzoekt de regering in het transportbeleid zondagsrust als een van de doelstellingen en indicatoren mee te nemen;

verzoekt de regering tevens stappen te zetten richting een nationaal verbod op vrachtverkeer op zondag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (35300-XII).

De heer Laçin (SP):

Ik zou een verduidelijkende vraag willen stellen. Ging het over het verbieden van nationaal vrachtverkeer op zondag?

De heer Stoffer (SGP):

Ja.

De heer Laçin (SP):

Dus ook met de trein?

De heer **Stoffer** (SGP):
Nee. Vrachtauto's.

De heer **Laçin** (SP):
Oké, vrachtauto's. Dan is dat wat duidelijker. "Vrachtverkeer" kan natuurlijk op allerlei manieren plaatsvinden. Maar dan is het helder.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik schors tot kwart over vijf en dan gaan we luisteren naar de beantwoording van het kabinet.

De vergadering wordt van 16.57 uur tot 17.19 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef de minister het woord.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Ik zal het gezien de tijd proberen zo kort en krachtig mogelijk te doen. Ik zal eerst even de vragen doen die nog waren blijven liggen, dan de amendementen en dan de moties.

Allereerst de vraag van mevrouw Van Brenk met betrekking tot de voorrang voor 75-plussers die in het buitenland willen rijden. Het antwoord van het CBR is inmiddels binnen. Mensen die straks onder de verlengingsregeling vallen en het rijbewijs echt in het buitenland nodig hebben, kunnen een beroep doen op de bestaande voorrangprocedure bij de klantenservice voor schrijnende gevallen indien er ook echt zwaarwegende omstandigheden zijn. Het antwoord is dus bevestigend.

Dan heeft mevrouw Van Brenk nog de vraag gesteld met betrekking tot de noodknop. De SWOV zal het komend jaar nog een onderzoek uitvoeren naar de randvoorwaarden waaraan scootmobielen moeten voldoen voor een veilig gebruik. Die randvoorwaarden kunnen ook worden gebruikt voor een aanscherping van de eisen. Daarnaast kunnen de uitkomsten gemeenten helpen bij het maken van een verantwoorde keuze van scootmobielen die namens hen worden verstrekt. Er wordt dus weer op doorgepakt in het onderzoek van de SWOV.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Iemand wil dat ik blijf zitten, maar dat gaan we niet doen. Ik zit met het punt dat de SWOV dit al heeft aangetoond. Zij zei dat op ieder scootmobiel zo'n noodknop zou moeten zitten. Naar aanleiding van dat rapport is de minister toen gaan praten met de fabrikanten. Dus nu vraag ik wanneer dat nou gaat komen. En nu zegt u: de SWOV komt weer met een rapport. Dat schiet niet op.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou ja, de SWOV richt zich natuurlijk niet alleen op die noodknop. Zij gaat nu echt breed de randvoorwaarden formuleren waaraan die scootmobielen moeten voldoen. Het aspect van de noodknop zal daar neem ik aan onderdeel van zijn. Ik zal nog wel even zekerstellen dat dat zo is, maar de SWOV gaat hier verder mee aan de slag.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dat betekent dat er meer dan een jaar niets is gebeurd op dit onderdeel en dat de aangehouden motie nu gewoon in stemming wordt gebracht, want ik ben er wel klaar mee.

De **voorzitter**:
Dat is aan u.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ja, voorzitter, dat is zo.

De **voorzitter**:
Gaet u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De heer Paternotte heeft nog gevraagd hoe het nou zit met stikstof bij Schiphol.

Zoals ik in mijn brief van deze week heb aangegeven, is voor Schiphol in het kader van het MER 2007 onderzoek gedaan naar de effecten op de natuur. Toen is geconcludeerd dat er op geen enkel punt sprake is van significante effecten op beschermde soorten en/of gebieden in relatie tot de thans vigerende Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet. Bij het MER van 2007 is geconcludeerd dat de conclusies van het onderzoek uit 2003 nog steeds van toepassing zijn op het planalternatief van het MER uit 2007. Die conclusie was gebaseerd op het feit dat het aantal vliegtuigbewegingen en overeenkomstige vlieghoogtes die met het LVB 2008 mogelijk werden gemaakt, lager is dan die uit het langetermijnscenario van het MER 2003.

De heer Paternotte heeft daarnaast gevraagd of in 2003 niet alleen naar uitstoot, maar ook naar deposities van stikstof is gekeken en of alles in lijn is met de toen geldende regelgeving. Ook op deze vraag moet ik nu antwoorden dat het onderdeel is van het handhavingsverzoek dat ook bij de minister van LNV is ingediend. Daar kan ik niet op vooruitlopen. Ik had graag op dit onderdeel duidelijkheid willen geven, maar dat kan ik niet.

Mevrouw Kröger heeft in hetzelfde kader de vraag gesteld wie er nou eigenlijk verantwoordelijk voor is dat wordt beoordeeld of alle vergunningen worden afgegeven. De initiatiefnemer is er zelf verantwoordelijk voor dat hij beschikt over alle vergunningen. De verschillende bevoegde gezagen zijn verantwoordelijk voor het beoordelen van de respectieve vergunningaanvragen. U noemde zelf het voorbeeld van Lelystad Airport. Dat is een uitzondering, omdat op een gegeven moment het ministerie het initiatief heeft overgenomen voor de milieueffectrapportage, maar u weet hoe dat precies in elkaar zit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik realiseer me dat we hier niet een uitgebreid debat kunnen gaan voeren over de rollen rond een passende beoordeling, de natuurwetvergunning en het checken of alle vergunningen er zijn, voordat een minister van Infrastructuur en Waterstaat akkoord geeft dat een vliegveld mag groeien. Het lijkt me wel heel zinnig dat de minister nog even de rolverdeling in de verschillende trajecten op dit specifieke onderwerp op papier zet en met onze Kamer deelt. Volgens mij speelt die vraag bij diverse leden van de commissie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Geen enkel probleem. Ik heb inmiddels gezien dat er van de zijde van de Kamer een hele serie vragen hierover is gesteld. Het lijkt me heel goed dat we in de beantwoording dit ook duidelijk maken. Ik zal het graag voor u op papier zetten.

De heer Van Aalst heeft gevraagd naar het conflict tussen de KNRM en de bergingsbedrijven over de berging van kleine vaartuigen op zee. De heer Van Aalst zegt dat hij voor het eind van het jaar echt wel een oplossing wil hebben. Ik zeg hem toe dat we voor het eind van jaar de Kamer daarover zullen informeren. Ik hoop dat we er dan uit zijn, maar die garantie kan ik nu nog niet geven. Maar ik zal u in ieder geval voor het AO Maritiem daarover verslag uitbrengen.

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

Ik wil nog wel een steuntje meegeven. Ik vind eigenlijk wel dat, als wij geïnformeerd worden en ze er nog steeds niet uit zijn, de minister zelf moet ingrijpen. Dan moeten we het niet meer aan de partijen overlaten om er samen uit te komen; dan vind ik dat de minister de knoop moet doorhakken. Met die toezegging begrijp ik dat zij ons voor het eind van het jaar informeert.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Van Aalst formuleerde het in zijn eerste termijn zo dat het eigenlijk heel eenvoudig zou moeten zijn: de redders redden en de bergers bergen. Dat kunnen we denk ik heel snel met elkaar opschrijven. Dan zijn we het er ook allemaal met elkaar over eens: zowel de redders als de bergers. Maar het gaat natuurlijk om de vraag: hoe los je het precies in de praktijk op? Dat is dan toch weer net ingewikkelder dan die zin doet vermoeden.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of ik het mkb kan ondersteunen waar het gaat om de campagne MONO zakelijk. Dat wil ik graag maximaal doen, want we zijn in september natuurlijk gestart met MONO zakelijk en daar bieden we informatiepakketten bij aan. Ik noem de website monozakelijk.nl, waar echt concrete tips in staan voor de ondernemers. Het doel is echt om het aantal deelnemende bedrijven, juist ook uit het mkb, fors uit te breiden. Daar zal ik graag op inzetten.

Mevrouw De Pater stelde een heel duidelijke vraag: wil de minister nou met een positieve grondhouding met de collega van Justitie aan de slag, of werkt de minister met een boodschappenlijstje dat gewoon wordt afgevinkt, in de trant van: ik heb het allemaal besproken en dat is het dan? Het ging ook specifiek over de camera's voor de handhaving. Ik heb u inderdaad toegezegd om dat te gaan doen en ik

beloef u dat ik ook echt strijdvaardig aan tafel zal gaan zitten met mijn collega en dat ik dat met een hele positieve insteek zal doen. Ik zal u uiteraard voor het AO Verkeersveiligheid een terugkoppeling geven.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of de minister erkent dat bij luchtvaart alle emissies boven de 3.000 voet moeten worden geregistreerd. Om de vaart erin te houden verwijs ik daarvoor maar even naar de motie van de heer Van Raan die hierover is aangenomen. Ik heb in mijn brief van dinsdag aangegeven dat ik uw Kamer uiteraard zal gaan informeren over hoe ik die motie zal uitvoeren. Daar krijgt de Kamer dus nog nader antwoord op.

Voorzitter, dat waren in mijn beleving de openstaande vragen. Ik kan nu doorgaan met de amendementen. Het amendement op stuk nr. 8 van de heer Laçin ziet op versterking van de ILT met geld uit het Infrastructuurfonds. Het is dus een tweetrapsraket. Ik ontraad dit amendement, want we hebben dit jaar juist al extra geld beschikbaar gesteld voor de ILT. Dat bedrag loopt de komende jaren nog op. Het lijkt optisch of het een vermindering is, maar dat heeft te maken met eenmalige bedragen die pas later in de begroting zijn verwerkt.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb gezien dat het met een eenmalig bedrag te maken heeft. Het gaat mij er voornamelijk om dat er jarenlang bezuinigd is op de ILT. Er komt nu iets bij, maar die bezuinigingen zijn nog lang niet teruggedraaid. We kunnen tegelijkertijd wel samen constateren dat we steeds meer van de ILT gaan vragen. Een structurele verhoging met 5 miljoen euro per jaar lijkt mij het minimum om de ILT ook al die extra taken te laten uitvoeren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Laçin weet ook dat de staatssecretaris en ik er echt voor gezorgd hebben dat er extra geld komt bij de ILT, dit jaar 10 miljoen, volgend jaar 12 miljoen en vanaf 2021 zelfs structureel 15 miljoen per jaar. Uiteraard houdt de inspecteur-generaal van de ILT ons zelf echt op de hoogte als hij ziet dat het ergens niet meer uit kan en dat het gaat klemmen. Dat is op dit moment niet aan de hand.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 11 van mevrouw Kröger over het vervallen van het Programma 130 km. GroenLinks stelt voor om de begrotingspost te laten vervallen en vrijkomende middelen naar geluidssaneringsprogramma's door te schuiven. Het zal mevrouw Kröger niet verbazen dat ik dit amendement ontraad, want ik houd me gewoon aan het regeerakkoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar de minister denkt toch niet dat we op nog meer trajecten dan nu al het geval is de 130 km/u gaan invoeren? Die 130 km/u wordt toch juist teruggedraaid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, de middelen in dat begrotingsartikel worden niet alleen gebruikt voor snelheidsverhogingen, maar ook voor kosten voor onderzoek en de uitvoering van het bredere snelhedenbeleid. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de

kosten voor de bebording bij een snelheidsverlaging en ik denk dat u die juist wel wil. Maar daar hebben we dus wel deze zelfde financiële middelen voor nodig. U zou dit daarom niet moeten willen en daarom ontraad ik ook dit amendement. Anders hebben we daar weer geen geld meer voor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is precies de reden waarom we die gelden herbesteden, want dan kunnen ze bijvoorbeeld worden gebruikt voor geluidsmaatregelen of andere bebording. Het gaat er natuurlijk om dat wij niet meer de illusie wekken, of dat deze minister niet meer de illusie wekt, dat wij op nog meer trajecten 130 km/u gaan invoeren, want dat is niet het geval.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik geef mevrouw Kröger net aan dat dit budget ook voor snelheidsverlagingen nodig is. Om die reden zou ik toch een verschuiving van middelen ontraden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kunnen we het potje dan herlabelen?

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Kröger. We gaan niet bij ieder amendement en bij iedere motie drie keer om een reactie vragen.

Het volgende amendement.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het laatste amendement dat in mijn deel valt, is het amendement van de heer Paternotte op stuk nr. 14 over elektrificatie van de luchtvaart. Het oordeel over dat amendement kan ik aan de Kamer laten.

Dan kom ik bij de moties, voorzitter.

De **voorzitter**:

De nog niet behandelde amendementen worden straks behandeld door de staatssecretaris.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De eerste motie die binnen mijn beleidsveld valt, is de motie op stuk nr. 17 van de heer Van Aalst. Hij wil de maximumsnelheid verhogen naar 140 km/u. Ook op dat punt verwijs ik naar het regeerakkoord. Die motie ontraad ik.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 17 wordt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan de motie op stuk nr. 20, ook van de heer Van Aalst. Die vraagt om voor het einde van het jaar stappen te zetten die ervoor zorgen dat het beroep van schipper in de kleine binnenvaart niet verdwijnt. Die motie kan ik van harte oordeel Kamer geven. Anderen hebben daar ook op aangedrongen.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 20 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 24, van mevrouw Kröger. Ze verzoekt de regering te onderzoeken wat van verschillende snelheidsregimes de gevolgen zouden kunnen zijn. Wij hebben daar al uitgebreid over gepraat. Dat is in het verleden al gebeurd. Deze motie ontraad ik.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 24 wordt ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 25 van de hand van mevrouw De Pater verzoekt de regering de matrixborden op de snelwegen waar mogelijk standaard in te zetten om de juiste van toepassing zijnde snelheid aan te geven. Ik zou mevrouw De Pater willen vragen om deze motie aan te houden, omdat ik eerst echt nog even met Rijkswaterstaat in overleg moet over wat wel en wat niet kan. Ik wil de Kamer daar graag verslag over uitbrengen, voor het AO Wegen/Verkeersveiligheid, zodat u dan kunt beoordelen of u dat voldoende vindt of alsnog deze motie in stemming wilt brengen.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Pater, bent u daartoe bereid?

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

Ik ga daar even over nadenken.

De **voorzitter**:

Dan krijgt de motie op stuk nr. 25 voor nu het oordeel ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26, ook van mevrouw De Pater. Die verzoekt om de voorrangsprocedure voor mantelzorgers actiever te communiceren. Die motie kan ik van harte oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 26 krijgt oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 28 van de heren Amhaouch en Paternotte verzoekt de regering om te onderzoeken welke samenwerkingsscenario's inclusief het draagvlak mogelijk zouden zijn om de regie tussen vliegvelden te vergroten. Daar kan ik ook oordeel Kamer op geven.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 28 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 29 van de heer Laçin verzoekt om voor 1 januari te komen met een werkbare hardheidsclausule voor de technische eisen van de binnenvaart. Dat hangt er een beetje vanaf. Als de heer Laçin dat dictum formuleert als een resultaatsverplichting, dan moet ik zeggen dat 1 januari wel echt een hele lastige is. Als ik het als een inspanningsverplichting mag zien, dan zou ik de motie oordeel Kamer willen geven. Ik ga er natuurlijk mijn uiterste best voor doen, maar ik kan echt niet garanderen dat dat lukt voor 1 januari. Want ik heb al die Europese collega's nodig.

De heer Laçin (SP):

Laten we het dan zo afspreken dat we het zien als een inspanningsverplichting met hopelijk een heel grote kans op een resultaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar hopen we dan allemaal op. Dan kan ik die motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 29 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 34 van de heren Paternotte en Dijkstra verzoekt de regering om in overleg met de provincies nieuwe luchthavenbesluiten te faciliteren voor regionale luchthavens die erop gericht zijn, elektrisch vliegen maximaal te stimuleren en gericht te ondersteunen. Daar kan ik oordeel Kamer op geven, ook van harte.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 34 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie 35 van de heren Paternotte en Stoffer. Die verzoekt de regering te streven naar het buiten de gebruiksruijnte plaatsen van de hulpdiensten op Rotterdam The Hague Airport en om tevens met de toekomstige uitbreiding van de vliegbewegingen op Eindhoven van alles te doen. Ik zou eigenlijk aan de indieners willen vragen om die motie aan te houden tot we de Luchtvaartnota hebben, want daarin komen al deze onderwerpen aan de orde. De motie is echt prematuur op dit moment.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, bent u bereid deze motie aan te houden? Ik hoor u buiten de microfoon om zeggen dat u daar even over na wilt denken. Dan krijgt de motie voor nu het oordeel ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat die echt prematuur is, ontraad ik haar.

Dan de motie op stuk nr. 36, ook van de heer Paternotte en van de heer Bruins. Die verzoekt de regering om de intro-

ductie van de emissiecomponenten in havengelden op de Nederlandse luchthavens overeenkomstig Heathrow, Frankfurt en Zürich in het NLR-onderzoek naar milieuscores mee te nemen en de Kamer daarover te rapporteren. Die motie kan ik ook oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 36 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 40 van de hand van mevrouw Dik-Faber over het onder de aandacht brengen van de autoloze zondag bij gemeenten en het faciliteren daarvan. Ik heb in het debat al aangegeven dat ik geen voorstander ben van rijksbemoeienis met de autoloze zondag, dus deze motie ontraad ik.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 40 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 41 is van de hand van de heer Wassenberg en verzoekt de regering te onderzoeken wat de effecten zijn op de leefomgeving van het teruglopende aantal milieueffectrapportages en de Kamer daarover te informeren. Ik kan de heer Wassenberg zeggen dat er op dit moment een onderzoek loopt naar de kwaliteit van de MER's in relatie tot het in beeld brengen van de effecten op de leefomgeving. Ik zal u nog voor het eind van dit jaar de resultaten daarvan aanbieden, dus ik zou u eigenlijk willen vragen om deze motie totdat u die resultaten hebt, dus tot het eind van het jaar, aan te houden.

De voorzitter:

Bent u daartoe bereid, meneer Wassenberg?

De heer Wassenberg (PvdD):

Ja.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Wassenberg stel ik voor zijn motie (35300-XII, nr. 41) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Wassenberg heeft ook de motie op stuk nr. 43 ingediend. Die verzoekt de regering een einde te maken aan het landelijke uitroei beleid van de muskusrat en de waterschappen daar een nieuwe veldproef op te laten zetten. Die motie ontraad ik. We hebben het er al vaker over gehad. We zien helaas geen betere optie om onze dijken te beschermen dan met muskusratbestrijding zoals we dat op dit moment doen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 43 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 44. Die is van de hand van de heer Van Raan en verzoekt de regering geen beslissing te nemen over het openen van Lelystad Airport voordat een integrale afweging is gemaakt — enzovoort, enzovoort — ook met de scheepvaart, vrachtverkeer en openbaar vervoer. Die motie wil ik ontraden. Ik heb aangegeven dat ik een projectspecifiek onderzoek doe en dat ik uw Kamer eind van dit jaar zal informeren over wat de vervolgstappen zijn.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 44 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 45, ook van de hand van de heer Van Raan, over "gerealiseerd project". Dat is een juridisch oordeel waar de politiek zich nooit over uit moet spreken. Daar zeg ik dus niks over. Geen oordeel.

Dan de motie op stuk nr. 47. Die is van mevrouw Van Brenk en verzoekt de regering om in te zetten op het verzwaren van de sanctionering van overtredingen door het substantieel verhogen van verkeersboetes, het invoeren van inkomensafhankelijke boetes en het onderzoeken van de mogelijkheid tot een puntensysteem. Dit zijn eigenlijk allemaal zaken die onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van JenV vallen. Ik ben het er overigens niet mee eens dat campagnes helemaal geen effect hebben. Ze hebben misschien niet helemaal het beoogde effect. Dit alles leidt er bij mij toe dat ik deze motie ontraad.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 47 wordt ontraden.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dat staat er niet. Er staat "onvoldoende effect". Er staat dus niet dat ze geen effect hebben, maar onvoldoende. De vraag was of de minister bereid zou zijn om dit door te geleiden naar haar collega. Ik begrijp dat ze dat niet is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is nogal ingrijpend. Dan zou ik u willen voorstellen om de motie in te brengen bij het AO Wegenverkeer en verkeersveiligheid, waar ook collega Grapperhaus zelf bij aanwezig is, zodat hij haar zelf rechtstreeks van een advies kan voorzien.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Daar ben ik toe bereid.

De voorzitter:

Oké.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 48, ook van mevrouw Van Brenk. Die verzoekt de regering een uitgebreid wetenschappelijk onderzoek naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van

een nieuw vliegveld op een eiland in de Noordzee te starten. Die motie wil ik ontraden, want we hebben juist vorige week in het debat gesproken over hoe we de tweetrapsraket van de heer Stoffer — ik ben even in de war, net hadden we een tweetrapsraket en het waren er drie — of de meerfasige aanpak zouden verwerken in de Luchtvaartnota. Ik dacht dat we daar met elkaar goede afspraken over hadden gemaakt en daar wil ik me aan houden. Deze motie ontraad ik dus.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 48 wordt ontraden. Voordat u verdergaat, heb ik nog een vraag aan mevrouw Van Brenk voor de zekerheid. Houdt u de motie op stuk nr. 47 aan?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ja.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Brenk stel ik voor haar motie (35300-XII, nr. 47) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dan kom ik aan de laatste motie, op stuk nr. 49, van de hand van de heer Stoffer en mevrouw Van der Graaf. Daarin wordt de regering verzocht om in het transportbeleid zondagsrust als een van de doelstellingen en indicatoren mee te nemen, en wordt de regering verzocht om stappen te zetten richting een nationaal verbod op vrachtverkeer op zondag. Deze motie wil ik ontraden. Ik herinner de Kamer er ook nog maar even aan dat er vorig jaar bij de begroting een motie is aangenomen waarmee ik juist op pad werd gestuurd richting Duitsland om ervoor te zorgen dat ze daar op zondag wél gaan rijden. Dus dat bijt elkaar een beetje.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 49 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dat was het wat mij betreft.

De voorzitter:

Ik dank de minister. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal ook beginnen met de moties. Daarna zal ik nog ingaan op een paar vragen en een paar amendementen.

In de motie op stuk nr. 15 wordt verzocht om te verkennen of een landelijk reisverbod kan worden ingevoerd voor overlastgevers. In mijn brief van juli over sociale veiligheid heb ik op verzoek van de Kamer toegelicht hoe het reisverbod werkt en we hebben het net in het AO daar ook over

gehad. Het zal de heer Van Aalst dus niet verrassen dat ik deze motie ontraad. Er is wel veel te winnen in de samenwerking tussen vervoerders. Ze kunnen samen en in overleg met het OM afspraken maken over de bredere reikwijdte van het reisverbod. Ik snap namelijk heel erg goed waar de zorg van de heer Van Aalst zit, maar dit is daar eigenlijk de oplossing voor.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 15 wordt ontraden. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is wel interessant dat de staatssecretaris verwijst naar een vorig moment, naar een brief et cetera. De reden dat ik de motie indien, is nu juist dat de staatssecretaris zelf voor verwarring heeft gezorgd. Zij heeft de vorige keer geroepen dat zij, dat de politiek daarover gaat, terwijl de vervoerders zeggen dat zij zelf wel bepalen of ze een vervoersverbod opleggen. Vandaar deze motie, om duidelijkheid te scheppen naar de vervoerders toe. Kunnen zij dat vervoersverbod nu opleggen of niet? De staatssecretaris gaf zonet in de beantwoording aan dat dat niet kan in verband met vervoersrecht. Laten we de rechter daarover laten oordelen, en niet de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben hier eerder over gesproken. Ik heb in het AO destijds ook aangegeven wat er kan op basis van de Wet personenvervoer 2000. Dat is exact wat ik hier vandaag herhaald heb. Ik blijf dus bij mijn oordeel.

Ik kom op de motie van de heer Van Aalst over een striktere handhaving van het boerkaverbod. Ik ontraad de motie. Het verbod is pas recent ingevoerd. Er zijn afspraken gemaakt over de handhaving. Daarom ontraad ik nu de motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 16 wordt ontraden. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit is een beetje kinderachtig. We hebben in het AO een hele discussie gehad. Daar wilde de staatssecretaris mijn vragen niet beantwoorden. Vandaag had een collega nodig om daarover te beginnen, terwijl hij er niet bij was. Wij hebben geconstateerd dat vervoerders niet goed weten wat ze hiermee aan moeten, en we constateren nu ook dat bijvoorbeeld NS niet handhaaft. Dat kan de bedoeling niet zijn. Iedereen dient zich in Nederland aan de wet te houden. Dus ik vraag de staatssecretaris nogmaals om vervoerders erop aan te spreken dat ze die wet naleven. Het gaat er daarbij niet om of die wet wel of niet net ingevoerd is; ik wil gewoon dat die vervoerders zich houden aan de wet en ik zou de staatssecretaris willen vragen om dat uit te dragen naar die vervoerder. Daar roept de motie toe op.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie vraagt om in overleg te treden om tot een striktere handhaving van het boerkaverbod te komen. Zegt de heer Van Aalst: wat ik bedoel is dat de wet gewoon moet worden nageleefd? Als hij dat zegt, deel ik dat met hem, want dat geldt natuurlijk ook voor dit verbod. Ook deze wet moet

gewoon worden nageleefd, maar daar is de wet al voor. Als de heer Van Aalst nou een motie indient waarin de regering wordt verzocht om in overleg te treden met de ov-bedrijven over het naleven van het verbod, dan vind ik dat prima. De ov-sector, de politie en het OM hebben al contact over de handhaving. Dat punt is natuurlijk heel reëel. Maar in deze motie staat dat het overleg moet gaan over "striktere" handhaving. We gaan het niet strenger maken dan de wet is, maar de wet zelf moet gewoon worden nageleefd. Als de heer Van Aalst dus zegt dat hij graag wil dat de staatssecretaris in overleg treedt met de ov-bedrijven over de handhaving van het boerkaverbod, dan ben ik graag bereid om dat te doen.

De voorzitter:

Een tekstsuggestie.

De heer Van Aalst (PVV):

De motie was bedoel in de zin van: de wet wordt nu niet nageleefd. Ik zal de motie wijzigen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Als u er alleen in vraagt om in gesprek te gaan over de naleving van de wet zoals die nu is, dan ben ik daar graag toe bereid. Dat is geen enkel probleem, want de wet moet gewoon worden nageleefd. Maar daar zijn de ov-sector, politie en OM al met elkaar over in contact.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik pas de motie aan.

De voorzitter:

De heer Van Aalst past zijn motie op stuk nr. 16 aan. Dan krijgt zij oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, als het gewoon gaat om een gesprek over de uitvoering van de wet, dan kan ik zo'n gesprek natuurlijk voeren.

Dan de motie van de PVV op stuk nr. 18, om de verplichting van E10 terug te draaien. Die motie ga ik ontraden. In Europa zijn hierover afspraken gemaakt. We gaan wel zorgvuldig kijken naar de uitrol. Dat heb ik, denk ik, ook duidelijk gezegd. Deze motie ontraad ik dus.

De motie op stuk nr. 19 gaat over het bevriezen van de gebruikersvergoeding. Dat is juridisch niet mogelijk, dus deze motie ontraad ik ook.

In de motie op stuk nr. 21 vraagt de heer Ziengs om een taskforce. Ik heb aangegeven dat ik van plan ben om met werkconferenties te gaan starten. Ik vind het dus wel belangrijk om even met de heer Ziengs van gedachten te wisselen over wat hij precies bedoelt met die taskforce. Want ik zie best een logica om concreet met alle partijen in gesprek te blijven over de grote overkoepelende vragen, om zo veel mogelijk snelheid te maken, maar dat is wat anders dan via een taskforce elk project lostrekken. Dat moeten we vooral niet allemaal vanuit landelijk niveau doen; daar moeten we vooral in de provincies de werkcon-

ferenties voor hebben. De tekst van de motie is mij niet helemaal duidelijk op dit punt.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik begrijp hieruit van de staatssecretaris dat het met name om de tweede bullet gaat waar op dit moment wat pijn in zit.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Daar zit pijn en er zit ook nog een pijn in de derde bullet, want die lijkt te suggereren dat we zouden moeten onderhandelen over een norm. Dat kunnen we natuurlijk niet doen, want we moeten de wetenschap hanteren als basis voor de norm, dus dat vraag ik gewoon aan het RIVM. Als de heer Ziengs op dat punt zegt "probeer zo snel mogelijk te komen tot dat definitieve handelingskader, zodat iedereen weet wat het nou definitief wordt", zeg ik: uiteraard, maar ook daarin ben ik natuurlijk afhankelijk van het RIVM. Gelukkig is dat tijdelijke handelingskader er om in de tussentijd wel aan de slag te kunnen gaan.

De heer **Ziengs** (VVD):

Als het inderdaad gaat om wat tekstuele aanpassingen van waar wat pijn in zit, wil ik daar gerust nog even naar kijken. Maar volgens mij was mijn boodschap hier in ieder geval echt helder: het moet zo snel mogelijk weer op gang gebracht worden. Ik ga dus nog even op die tekst broeden, maar de boodschap was volgens mij redelijk helder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik hoop dat ik ook heel duidelijk ben geweest naar de heer Ziengs dat mijn aanpak ook er een is van: laten we de partijen bij elkaar aan tafel zetten en zorgen dat we die redelijke ruimte, die er gewoon is, ook ten volle benutten. Ik zal graag naar de aangepaste tekst van de heer Ziengs kijken en ik zal dan de Kamer ook mijn oordeel daarover laten weten. Dit klinkt in ieder geval alsof we het in grote lijnen met elkaar over dezelfde sturing eens zijn.

De **voorzitter**:

Even voor de helderheid: de heer Ziengs gaat zijn motie aanpassen en dan krijgt de motie oordeel Kamer? Dan gaat u haar opnieuw beoordelen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Nee, dan ga ik haar lezen, maar het klinkt goed, zeg ik dan maar even. Ik wil het graag even op papier zien. Dan zal ik de Kamer nog schriftelijk laten weten wat mijn oordeel is. Als het in de lijn is van de uitwisseling, dan denk ik dat het oordeel Kamer wordt, maar het is gewoon goed om het even op schrift te zien.

De **voorzitter**:

Maar formeel gezegd is de motie op stuk nr. 21 dan nu eigenlijk ontraden, tenzij ze gewijzigd wordt, en dan zien we u terug.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, de heer Ziengs heeft al aangegeven dat hij de motie gaat wijzigen, dus dan lijkt me dan theoretisch.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 22, die verzoekt om met een veilige norm te komen en de Kamer hierover snel op de hoogte te stellen. Daar zou ik willen vragen aan de heer Ziengs of hij de motie wil aanhouden, want ik zet me inderdaad in om zo snel mogelijk tempo te krijgen. Ik zal u ook voor het einde van het jaar informeren.

De **voorzitter**:

Dat is de motie op stuk nr. 22. Meneer Ziengs, bent u bereid deze aan te houden? Ik vraag of u bereid bent haar aan te houden. Dat vraagt de staatssecretaris namelijk.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik knikte al. Kennelijk was dat niet helder genoeg. Ik wilde, en dat zeg ik ook richting de staatssecretaris, de vaart erin houden. We hebben eigenlijk aangegeven: probeer ons als Kamer op de hoogte te houden, en als het kan maandelijks. Dan hou ik deze boven de markt. Op het moment dat dat niet gaat werken, dan dien ik de motie alsnog in.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Ziengs stel ik voor zijn motie (35300-XII, nr. 22) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, oké. We zorgen dat er tempo in zit en dat we ook de Kamer daarbij op de hoogte houden.

Dan de motie op stuk nr. 23 van mevrouw Kröger, die verzoekt om een koppeling met de apk. Ik heb de RDW gevraagd om de mogelijkheden hiervoor in kaart te brengen. Dat advies komt naar verwachting eind dit jaar, dus daarom zou ik u willen vragen om de motie aan te houden totdat ik daarmee naar de Kamer kom.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 23. Mevrouw Kröger, bent u bereid deze aan te houden? Ja.

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (35300-XII, nr. 23) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 27 van de heer Amhaouch over de substitutie van het vliegen door de trein: "verzoekt de regering een quickscan te laten opstellen die innovatieve mogelijkheden en de potentiële maatschappelijke kosten en baten in kaart brengt". Ik laat het oordeel over aan de Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 27 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie op stuk nr. 30 van de heer Laçin en mevrouw Kröger vraagt — ik weet dat de heer Moorlag voor dezelfde problematiek aandacht heeft gevraagd — om een overzicht te maken van dekking en bereikbaarheid met het ov, mede in het licht van zorg over vervoersarmoede. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer. Ik zal het onderzoek in gang zetten.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 30 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan de motie op stuk nr. 31 over de Lelylijn. Ik heb eerder met uw Kamer gewisseld over de middelen die er nu zijn. Zoals de motie nu is geformuleerd, ontraad ik haar. Ik ga niet op dingen vooruitlopen. Maar de heer Laçin en ik weten waar we staan in deze kwestie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 31 wordt ontraden.

De heer Laçin (SP):

We hebben net al een interruptiedebat met de staatssecretaris gehad. Ik neem aan dat de regio dit ook op tafel zal leggen tijdens het overleg. Daarom houd ik mijn motie voor nu aan en kijk ik na het overleg wat ik ermee doe.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (35300-XII, nr. 31) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zeker. We gaan in het BO MIRT de opzet van het onderzoek met de regio's bespreken. Prima om de motie aan te houden.

Voorzitter. Ik kom op de motie op stuk nr. 32 van de heer Laçin over het stoppen met het verondiepen van plassen. Het stoppen van lopende initiatieven is niet mogelijk als de juiste vergunningen en toestemmingen zijn gegeven. Als initiatiefnemers met nieuwe initiatieven komen is het aan het bevoegde gezag. Ik kan de motie die vraagt om dat te stoppen dus niet uitvoeren. Ik ontraad de motie dus.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 32 wordt ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 33 van de heer Paterotte en nog een heleboel andere mensen over het doel

van 70% tot 90% reductie van blik en 90% recycling. De ontwikkelingen rond blik in het zwerfafval zijn zorgelijk en vragen om een aanpak. Ik heb u gezegd dat ik ga kijken. Ik zie dat deze Kamer zich via de ondertekening al heeft uitgesproken, dus laat ik de motie over aan het oordeel van de Kamer. Maar ik zie dat de Kamer dat oordeel eigenlijk al heeft uitgesproken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 33 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja. Dan de motie op stuk nr. 37 van de heer Moorlag. Aan gezien ik geen toezegging kan doen over de portemonnee van anderen, moet ik deze motie ontraden. Ik kan niet zeggen "ik ga ervoor zorgen dat er gratis ov komt op de woensdagen", maar ik heb wel gezegd dat ik het een heel sympathiek idee vindt. U heeft wel mijn toezegging dat ik dit met een warme aanbeveling ga bespreken met de partijen van het NOVB. Ik zou de heer Moorlag anders willen verzoeken of hij de motie eventueel kan aanhouden totdat ik de Kamer rapporteer over de gesprekken daarover. Dan houdt hij dit punt in ieder geval op de agenda.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik heb er begrip voor als de staatssecretaris zegt dat zij niet over de portemonnee van de decentrale overheden en de regionale vervoerders gaat, maar dat is ook niet de strekking van de motie. De motie is niet meer dan een verzoek om een onderzoek in te stellen. Volgens mij heeft de staatssecretaris zelf een onderzoeksbudget. De motie gaat ook niet zo ver dat die strekt tot een resultaatverplichting. Dat is bepaald niet het geval. Het is niet meer dan een inspanningsverplichting om dat in kaart te brengen, waarbij de staatssecretaris haar soft power aanwendt om te kijken of dat gerealiseerd kan worden, zoals ik in het debat ook heb gezegd.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik wil die soft power graag aanwenden, maar ik weet bijvoorbeeld ook niet of ik zomaar überhaupt toegang zou kunnen krijgen tot allerlei gegevens waar dit overgaat, want het zijn soms ook bedrijfsgegevens. Ik wil de heer Moorlag daarom voorstellen om de motie even aan te houden. Ik zal het bespreken met de partijen in het NOVB. Ik stuur de Kamer een terugkoppeling daarvan in mijn brief. Dan kunt u altijd nog kijken of u vindt dat er nog een motie nodig om dat beeld boven tafel te krijgen of dat dat onderzoek wellicht eigenlijk vanzelf al gebeurt. Ik weet dat het u gaat om het resultaat, namelijk dat hier serieus naar gekeken wordt.

De voorzitter:

Bent u bereid om de motie aan te raden, meneer Moorlag?

De heer Moorlag (PvdA):

Ik ga met de mede-indiener overleggen. Ik kom daar nog op terug.

De voorzitter:

Dan krijgt de motie voor nu het oordeel ontraden en dan zien we het wel.

Dan de motie op stuk nr. 38

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Maar zelfs als ik de motie ontraad, blijft de warme aanbeveling staan. Dat wilde ik nog maar even zeggen.

In de motie op stuk nr. 38 van de heer Moorlag staat het verzoek om te verkennen of een proeftuin circulaire wijken kan worden gestart. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 38 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan de motie op stuk nr. 39 van mevrouw Dik-Faber over de tweesporenaanpak voor blik. Ik zal niet alle teksten herhalen die ik bij de eerdere motie over blik heb uitgesproken. Het enige wat me wel van het hart moet, is dat er in de motie aan wordt gerefereerd dat het het bedrijfsleven niet gelukt is om het aandeel kleine flesjes in het zwerfafval naar beneden te brengen. We moeten natuurlijk wel constateren dat er ook een verantwoordelijkheid bij de VNG lag en dat het in gezamenlijkheid niet gelukt is. Het lijkt mij ook wel eerlijk om dat te constateren bij deze motie, waarover de Kamer haar oordeel eigenlijk al heeft uitgesproken door de ondertekening. Meerdere partijen hebben uiteindelijk een rol te spelen om dit probleem op te lossen, en niet in de laatste plaats wij allemaal zelf door gewoon onze rotzooi in de afvalbak te gooien. Als ik een formeel oordeel moet geven, dan is dat oordeel Kamer, maar dat heeft de Kamer zelf al uitgesproken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 39 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 42, over de ballonnen. Ik heb de heer Wassenberg daar volgens mij al een reactie op gegeven. Echt een nieuw onderzoek naar een nationaal verbod vind ik niet nodig, maar ook dit is zo'n punt dat natuurlijk bij de besprekingen op de agenda moet staan. Ik ga dit ook zeker meenemen in de besprekingen met de VNG. Zij hebben een bevoegdheid en zij zouden daar nog beter gebruik van kunnen maken.

De voorzitter:

Nog even voor de helderheid: wat is het oordeel?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ontraad de motie. Dan de motie op stuk nr. 46 van mevrouw Van Brenk. Zij vraagt mij daarin om in gesprek te gaan met provincies en waterschappen en om stappen te zetten ter aanscherping van wet- en regelgeving. Ik denk dat zij kan constateren dat wij dat al doen. Op dat punt zie

ik dus niet iets aanvullends, maar die gesprekken lijken mij zeker een nuttige toevoeging. Ik laat het oordeel daarom aan de Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 46 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan waren er nog een paar vragen gesteld. De heer Amhaouch had het over een oproep aan NS en de andere vervoerders. Hij stelde voor om hen uit te dagen om zich elk jaar te verbeteren en de klantenbeoordeling naar een 8 te trekken. Daar gaan we voor, zou ik tegen de heer Amhaouch willen zeggen. Dat is ook een doelstelling van het Toekomstbeeld OV 2040, want het is ontzettend belangrijk dat mensen hoge kwaliteit in het ov ervaren. We moeten ook zelf proberen om de lat steeds iets hoger te leggen.

De heer Van Aalst vroeg waarom data van telecombedrijven niet meer beschikbaar worden gesteld aan ProRail. Bij een eerste navraag deed dit bij ProRail niet meteen een belletje rinkelen, maar als de heer Van Aalst nog wat nadere informatie heeft, gaan we daar graag achteraan.

De heer Ziengs had nog een nadere vraag over het beschikbaar stellen van ov-data. Naar de informatiehuishouding van Translink loopt op dit moment een evaluatie. Die is eind 2019 afgerond. Op basis daarvan neem ik begin 2020 een besluit over een wettelijke regeling om ov-data makkelijker en ruimer beschikbaar te stellen. Daarvoor zijn we nu al opties aan het uitwerken, zodat er geen tijd verloren gaat. Dat biedt ook kansen voor MaaS-aanbieders. Daarover informeren we dan ook snel de Kamer. Ik hoop dat ik daarmee de nadere vragen van de heer Ziengs heb beantwoord. Hij kijkt nog steeds een beetje puzzled, dus wellicht is het een nog specifiekere vraag.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb daar ook een onafhankelijk instituut bij genoemd, maar volgens mij heb ik daar nog niet echt een antwoord op ontvangen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, maar we doen nu een evaluatie van de informatiehuishouding. De onafhankelijkheid komt daarbij natuurlijk heel nadrukkelijk aan de orde. Zeker, dat punt staat heel helder op het netvlies.

Dan vroeg de heer Ziengs of iemand een onderzoek kan uitvoeren naar de efficiency bij de NS. In het kader van het steeds streven naar verdere verbetering is onze concessie het instrument dat wij hebben om de NS steeds aan te zetten tot een verdere verbetering van de efficiency. Dat is het instrument dat ik in handen heb. Bij elke bespreking van de concessie bespreken we dan ook weer of de NS levert wat wij van de NS willen. Wij zijn nu in gesprek met de NS over de midterm review. Met de volgende partij die op het hoofdrailnet gaat, zullen wij ook gesprekken hebben over wat wij van die partij verwachten. Dat zijn de momenten waarop we kunnen sturen op de prestaties.

Voorzitter. De heer Laçin vroeg of er in het asbestfonds ook een subsidie komt. Dat heb ik reeds met de Kamer besproken. We maken de overstap van subsidiëring naar financiering voor allen. Ook de subsidie van vierenhalf euro per vierkante meter is voor veel eigenaren niet voldoende om het gehele dak van te financieren. Met die hele financiering kunnen we het geheel doen. De aanpak via een fonds heeft ook een breed draagvlak.

Dan vroeg mevrouw Van Brenk nog naar het VN-verdrag bij de concessie Noord-Holland. Het VN-verdrag geldt voor iedereen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Laçin nog een vraag over het vorige punt.

De heer Laçin (SP):

Dat laatste maakt me wel nieuwsgierig. Ik wil de staatssecretaris vragen: een breed draagvlak, onder wie? Niet onder de mensen die een asbestdak hebben in ieder geval.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Om even heel concreet te worden. Stel dat je een klein pensioen hebt en je een asbestdak hebt. Je kunt uit dat pensioen je dak niet vervangen. Dan kun je dat mogelijk ook niet met een subsidie van vierenhalf euro de vierkante meter. Via zo'n lening zou je het dak wel kunnen laten vervangen en zou je bijvoorbeeld op het moment dat je je huis verkoopt, pas die lening kunnen aflossen. Dan hoeft je het niet uit je maandelijkse krappe budget te doen. Het biedt wel degelijk mogelijkheden, juist voor mensen die het vervangen van zo'n dak op dit moment niet kunnen betalen.

De voorzitter:

Meneer Laçin, heel kort.

De heer Laçin (SP):

Dan wacht ik de uitwerking af. Het lijkt mij ook niet werken als we mensen met een klein pensioen voor €30.000, €40.000 in de schulden steken, maar ik wacht de uitwerking af.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Als het mensen zijn wier vermogen in de stenen zit, is het voor die mensen wel een oplossing. Als het gaat om mensen die een huurhuis hebben, zijn weer andere mensen verantwoordelijk voor de aanpak van dat dak. Dit fonds wordt uitgewerkt in samenwerking met de stichting volkshuisvesting Nederland, die gespecialiseerd is in het uitwerken van concepten die juist de mensen moeten helpen die er anders bij een normale bank geen toegang toe zouden hebben. Dat is precies de insteek. Ik zal de heer Laçin daar verder over informeren bij de nadere uitwerking.

Mevrouw Van Brenk vroeg naar het VN-verdrag bij de concessie Noord-Holland. Dat VN-verdrag geldt gewoon voor iedereen. In Nederland zijn er eisen voor toegankelijkheid. Die liggen vast in besluiten en regelgeving, maar we zullen dit punt ook in het NOVB bespreken.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dit komt van iemand die ambassadeur is van dat VN-verdrag en die zelf gehandicapt is. Hij krijgt dit signaal terug van zowel Connexxion als van de provincie Noord-Holland. Ik hoop echt dat de staatssecretaris met die partijen in gesprek gaat.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat gaan we doen, absoluut. Het is ook goed om te horen dat het debat goed gevolgd wordt.

Voorzitter. Dan was er de vraag van mevrouw Dik-Faber of de regering bij inkoop een percentage recycalaat kan eisen in producten, naast eisen aan recycalaat in verpakkingen van producten. In het Plastic Pact NL maken we afspraken over gerecycled materiaal in producten en verpakkingen. Dat is ook een mooie casus om van te leren hoe dat in producten te verwerken. Verder stellen we NVI-criteria aan de inkoop, dus voor alle belangrijke inkoopcategorieën hebben we nu verpakkingen met recycalaat zitten. De komende tijd willen we ook circulaire criteria gaan toevoegen voor meubilair. We zijn dus met verpakkingen aan de slag gegaan, maar alleen daarmee hebben we nog geen circulaire economie. Ik denk dat dat ook het punt was dat mevrouw Dik-Faber maakte. Maar met het Plastic Pact NL zetten we mooie stappen vooruit.

Dan was er nog een vraag over de pictogrammen. Het klopt dat er een adviesaanvraag bij het CROW is gedaan. Zodra dat advies er is, zullen we u verder informeren. Het idee was dat het advies er voor het einde van dit jaar zou zijn. We kunnen u dus spoedig informeren, natuurlijk ook over de uitrol. Ook die moet dan natuurlijk snel geregeld worden.

Dat waren de vragen. Verder waren er nog een paar amendementen. Het eerste is het amendement op stuk nr. 9 van de heer Amhaouch en mevrouw Van der Graaf om een impuls te geven aan de treinen. Dat is zeker hartstikke van belang voor een comfortabele en productieve reis van A naar B. Ik laat het oordeel over dit amendement aan de Kamer.

Het amendement van de heer Stoffer gaat over innovatie en ammoniakreducerende techniek. De subsidieregeling voor de verduurzaming van de stallen, die de minister van LNV voorbereidt, voorziet in voldoende middelen om dit te doen. Ik snap dus zeker dat hij hiervoor aandacht vraagt, maar eigenlijk voorziet een andere regeling al in de vraag naar deze middelen.

Dan was er nog het amendement van mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Eijs ...

De voorzitter:

Even voor de helderheid: u ontraadt het amendement van de heer Stoffer?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, ik ontraad dat amendement. Excuses.

Het amendement van mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Eijs op stuk nr. 10 gaat over repair cafés. Repair hoort absoluut thuis in de circulaire economie. Dit is zeker ook

iets wat we willen blijven stimuleren, dus ik laat het oordeel over aan de Kamer.

Hiermee ben ik aan het einde van de beantwoording.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat is heel mooi. Ik dank de beide bewindspersonen voor hun beantwoording bij deze begrotingsbehandeling. Ook dank ik al mijn collega's.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik ga kort schorsen. Dan gaan wij straks door met het debat over de stikstofproblematiek.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Arib