3
Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024

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 2024 (36410-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2024 (36410-J);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024 (36410-A).**

(Zie vergadering van 23 januari 2024.)

De **voorzitter**:
We gaan van start met de begroting Infrastructuur en Waterstaat 2024, Kamerstuk 36410-XII. We zijn bij het tweede deel aanbeland. Dat betekent dat we straks het woord gaan geven aan de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van de aan hen gestelde vragen, waarvan ook een groot deel reeds schriftelijk is beantwoord.

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

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

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

De **voorzitter**:
Voor ik de minister het woord geef, zijn er twee sprekers die nog een punt van orde willen maken voor aanvang. Als eerste geef ik daarvoor het woord aan de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Voorzitter. Toen ik gisterenmiddag de schriftelijke beantwoording van de minister las, schrok ik me opeens rot, want verstopt in die 61 pagina's stond opeens op pagina 13 dat de krimp van Schiphol waarschijnlijk niet doorgaat. Dat is misschien wel het grootste politieke besluit dat deze minister genomen heeft en dat staat dan zomaar even in een klein alineaatje in de schriftelijke beantwoording. Ik wil daar een uitgebreidere brief over hebben van de minister, omdat ik dit richting de Kamer niet heel chic vind. In die brief zou ik graag willen zien hoe dit tot stand is gekomen en wie daarbij betrokken zijn geweest. De minister heeft het over de Europese regels, maar ik wil weten welke actoren er nog meer bij betrokken zijn, bijvoorbeeld de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, maar ook de Nederlandse, en op welk moment hem dit allemaal duidelijk werd. Ik zou die uitgebreide brief graag voor het begin van de tweede termijn willen hebben.

De **voorzitter**:
De minister is hier aanwezig dus we geleiden het bij dezen meteen door. We hopen dat dat lukt en anders maken we op dat moment de balans weer op. Het goede nieuws is dat we in ieder geval met elkaar in een debat zitten, dus in die zin is daar dan nog gelegenheid voor.

Dan is het woord aan mevrouw Van Zanten namens BBB voor een punt van orde.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
Voorzitter. Gezien de ontwikkelingen rondom de N35 en de flessenhals Meppel en de nieuwe amendementen daarover die met een meerderheid zijn aangenomen, doe ik de mededeling dat de fractie van BBB de amendementen op 36410-A intrekt. Dat betreft het amendement van het lid Van der Plas van 21 september 2023 op stuk nr. 5, over middelen voor het aanpassen van de N35 bij Mariënheem, en het amendement van het lid Van der Plas van 21 september 2023 op stuk nr. 4, over de flessenhals Meppel.

De **voorzitter**:
De amendementen-Van der Plas (stukken nrs. 4 en 5) zijn ingetrokken.

We hebben het genoteerd. Ze zijn bij dezen ingetrokken.

Ik deel de leden mede dat ze net als in de eerste termijn van de Kamer per fractie zes vragen kunnen stellen aan de bewindspersonen, dus niet per bewindspersoon, maar in totaal voor deze termijn. Ik zie de heer Stoffer naar voren komen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Daar heb ik wel enige moeite mee, voorzitter. Het is bij begrotingen volgens mij niet gebruikelijk dat we dit limiteren, in ieder geval niet in de afgelopen periode. Dat we dat in het onderlinge debat doen, daar kan ik me nog wel in vinden, maar het gaat hier om het controleren van het kabinet. Aangezien we ons de afgelopen keer heel netjes hebben gedragen en heel vroeg klaar waren, zou ik toch voor willen stellen om in principe ongelimiteerd te kunnen interrumperen.

De **voorzitter**:
Ik heb vorig jaar ook alle begrotingen voorgezeten. We doen dit eigenlijk ieder jaar, maar het klopt wel dat er in andere jaren iets meer ruimte was. Tegelijkertijd is dit wel de consequentie van de beslissing dat we niet alle begrotingen in 2023 hebben gedaan, waardoor we ze nu voor een bepaalde deadline moeten afhandelen zodat de Eerste Kamer er ook nog naar kan kijken. We hebben later vandaag nog een andere begrotingsbehandeling. Ik ben het met u eens en wil, als u allemaal kort bent en we goed in de tijd zitten, best enige coulance bieden. Maar op zich hebben we dat uitgangspunt ook gehad bij alle andere begrotingen die we in de voorgaande weken hebben behandeld en vastgesteld, en ook in eerdere jaren. Ik wil in eerste instantie vasthouden aan wat ik net zei, maar ik ben het met u eens en zal als het nodig is enige coulance geven, zeker als we ruim in de tijd zitten. Wellicht ga ik extra vragen toevoegen voor mensen die hun interrupties kort houden; dat kan ik in ieder geval met u afspreken.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:
Dan vraag ik de minister of hij gereed is voor de aanvang van zijn beantwoording.

Minister **Harbers**:
Zeker, dank u wel. Ik dank de Kamer voor alle vragen en bijdragen in eerste termijn. In het bijzonder noem ik daarbij mevrouw Veltman en de heren Heutink, Boutkan, Gabriëls, Bamenga en Van Dijk, voor wie het ook de maidenspeech was. Ik feliciteer hen van harte met hun maidenspeech. Ik wens jullie veel succes hier in de Tweede Kamer.

Zo meteen zal ik de vragen per thema beantwoorden, voorzitter. Dat begint met een blok over wegen, instandhouding en verkeersveiligheid; zeg maar alles op het gebied van wegvervoer. Daarna komen maritiem, luchtvaart en tot slot water. Ik heb het ordeverzoek zojuist gehoord. Ik ga daar straks uitgebreider op in en zal ook kijken wat we nog voor de tweede termijn kunnen leveren. Staatssecretaris Heijnen zal daarna ingaan op vragen over het spoor, openbaar vervoer en milieu.

Voorzitter. Dit is een wat atypische begroting, met een demissionair kabinet en een formatie van een volgend kabinet in volle gang. Dat betekent dat wij geen grootse en meeslepende nieuwe plannen kunnen lanceren, maar we hebben wel voortdurend de zorg voor een veilig en bereikbaar Nederland. Dat vraagt altijd om een doortastende aanpak en het vizier op de lange termijn.

Ik hecht eraan om te zeggen dat er ook veel dingen goed gaan. We staan er in Nederland nog altijd heel goed voor. Ons wegennet, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid van onze regio's en steden, de kracht van onze dijken en waterwerken, de havens en de maritieme sector, de kwaliteit van ons drinkwater en de leefomgeving: in wereldwijd perspectief hebben we onze zaken goed voor elkaar. De ligging van ons land aan de Noordzee, met de Rotterdamse haven en de grote rivieren, maakt ons land het portaal naar Europa. We zijn internationaal over weg, water, spoor en door de lucht goed bereikbaar.

Dat gaat allemaal niet vanzelf. Om dat te behouden zijn grote investeringen nodig. Dus wat gaan we doen? Ik zal dat nu per thema toelichten, te beginnen met alles op het gebied van wegen, infrastructuur, verkeer en verkeersveiligheid. We zien dat het steeds drukker wordt op de weg. Mevrouw Veltman zei het al: er zijn 9,4 miljoen auto's. Alleen al in het afgelopen jaar kwamen er 180.000 auto's bij, volgens de cijfers van de BOVAG. Dat is een rij auto's van de Eemshaven in Noord-Groningen tot Breskens in Zeeuws-Vlaanderen, én weer terug, weliswaar over enkelbaanswegen. We moeten realistisch zijn: die drukte gaat vooralsnog alleen maar meer worden, zoals ook de heer Van Dijk terecht opmerkte.

Als de bevolking groeit tot 20,7 miljoen, zullen de huidige knelpunten en capaciteitsproblemen sterk toenemen. Dan zijn keuzes nodig, niet alleen ten aanzien van infrastructuur maar ook van gedrag en bereikbaarheidsnormen, zo concludeerde de Staatscommissie Demografische ontwikkelingen vorige week. De update van de Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021, die ik afgelopen december aan de Kamer stuurde, bevestigt dit beeld. Wat dit betekent voor investeringen in infrastructuur en bereikbaarheid, is een vraagstuk voor het komende kabinet, maar het vraagt in ieder geval om een mobiliteitsvisie die mobiliteitsbeleid ook in breder perspectief plaatst. Hoe richten we ons land zo in dat onnodige mobiliteit wordt voorkomen? En ook: hoe zorgen we ervoor dat we niet allemaal op hetzelfde moment de weg opgaan of de trein in stappen? Welke afspraken met werkgevers horen daarbij?

De heer Van Dijk had het in de eerste termijn dinsdag over een antidido-aanpak, vanwege de observatie dat met name op dinsdag en donderdag de spitsen tot ware hyperspitsen uitgroeien. Dat is eigenlijk wel een beetje de kern van de zaak, want we kunnen nog zo veel wegen aanleggen, maar als iedereen tegelijk de weg opgaat, staat het muurvast. Dus ook dat is een vraagstuk dat we echt met z'n allen moeten oplossen. Het ministerie investeert daarom met medeoverheden in een regionale aanpak, samen met werkgevers, want op dat schaalniveau kun je ook het beste afspraken maken, denk ik, om ervoor te zorgen dat we beter ons best doen om werknemers beter gespreid over de week en de dag te laten reizen. Ook met onderwijsinstellingen worden afspraken gemaakt over collegetijden. Thuiswerken door rijksambtenaren wordt ook aangemoedigd en gefaciliteerd.

De woorden van de heer Van Dijk waren amper uitgesproken toen de landelijke campagne diezelfde avond al begon in De Avondshow van Lubach. Niet alleen de woorden van de heer Van Dijk, maar ook die tv-uitzending sloegen natuurlijk wel de spijker op de kop, dus dat zie ik ook eens te meer als aansporing om op korte termijn met de partners, met VNO-NCW, MKB-Nederland, werkgevers, regionale verenigingen en onderwijsinstellingen, gekoppeld aan de regionale organisaties van Rijkswaterstaat en ProRail, verscherpt dat gesprek aan te gaan, want hier ligt een belangrijke oplossing om het verkeer beter te spreiden over alle dagen in de week.

De **voorzitter**:
Voor u vervolgt: ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Olger van Dijk, Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Dank voor de ruiterlijke erkenning door de minister van deze problematiek, maar ook van het gegeven dat verandering van gedrag en een bredere mobiliteitsaanpak nodig zijn om perspectief te bieden in een land waarin de bevolkingsgroei door zal gaan, ook al probeer je daar wat meer grip op te krijgen. Ik ben dus heel blij met die opmerking, maar tegelijkertijd is er natuurlijk al een en ander geprobeerd, vooral decentraal. De minister verwees daar ook naar. Mijn beeld is dat dit wat minder van de grond komt. Ik ben heel benieuwd hoe de minister dat ziet. Als de minister hier zelf voor gaat staan, met de nationale aanpak en een apart aanjaagteam op het ministerie, kan dit echt gaan vliegen. Dan kunnen we ook doorgaan met de maatschappelijke discussie die er juist deze week over dit onderwerp is gekomen. Ik krijg dus graag nog een reactie van de minister op dat punt.

Minister **Harbers**:

Zeker. Ik erken dat het niet zo snel gaat als ik zelf zou willen. Je zou een aantal goede ervaringen van de afgelopen jaren willen behouden met ruimte voor iedereen om daarin zijn eigen keuzes te maken. Dat pak ik dus graag op. Het is inderdaad ook niet alleen een kwestie van aanjagen. Wie je er ook over spreekt in Nederland: op koepelniveau erkent iedereen het probleem en deze oplossing, maar hoe krijgen we dit dan ook gewoon praktisch gerealiseerd in de regio's? Uiteindelijk doen heel veel mensen zichzelf er ook een plezier mee om net even wat minder drukte in de auto of de trein te ervaren.

De **voorzitter**:
U heeft ook nog een interruptie van de heer Heutink namens de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):
We zien natuurlijk aan de ene kant die drukte op dinsdag en donderdag. Ik hoor de minister net zeggen dat hij wil bekijken hoe we die kunnen spreiden. Tegelijkertijd zien we dat heel veel werknemers en ook scholieren niet altijd de keuze hebben om een trein later of nog veel eerder te pakken. Ook blijft natuurlijk staan dat we op dit moment grote knelpunten in Nederland niet gaan oplossen, vanwege stikstof en andere problemen. De minister komt daar vast nog op. Is de minister het dan met ons eens dat het alleen spreiden van mobiliteit niet de oplossing is die alles echt gaat oplossen?

Minister **Harbers**:
Nee, dat klopt. Er zal ook infrastructuur bij moeten komen. Ik ga straks inderdaad in op de omstandigheden die maken dat dit de komende jaren niet in het tempo kan waarin ik dat graag zou willen, maar gegeven die situatie en ook de grote onderhoudsbeurt van Nederland, zullen we wel moeten kijken naar slimme aanpalende maatregelen om te zorgen dat we de capaciteit die we hebben zo slim mogelijk benutten. Terecht zegt de heer Heutink dat niet iedereen een vrije keuze heeft, maar soms zouden we die keuzes nog wel wat verder kunnen stimuleren, bijvoorbeeld door met onderwijsinstellingen goed te blijven kijken naar de lestijden. Dat zou ook nog wel kunnen gelden voor de werkgevers. Ik zeg niet dat op dinsdag en donderdag niemand naar zijn werk mag gaan, maar op kantoren zouden de eerste fysieke vergaderingen pas na tienen kunnen worden georganiseerd, zodat mensen de eerste werkzaamheden in een uurtje thuis kunnen doen en de ochtendspits kunnen vermijden.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:
De heer Van Dijk vroeg ook naar de relatie tussen de bevolkingsgroei en het Mobiliteitsfonds. De politieke realiteit van de afgelopen jaren, ik denk zelfs decennia, is dat daar geen directe koppeling tussen bestaat. Het fluctuerende beeld in het Mobiliteitsfonds waarop hij wijst, heeft ermee te maken dat er de afgelopen jaren zowel incidentele als structurele middelen toegevoegd zijn aan de begroting van het Mobiliteitsfonds, vanuit de regeerakkoorden van Rutte III en Rutte IV. Tegelijkertijd was het afgelopen coalitieakkoord het eerste in tijden waarin de structurele middelen voor instandhouding werden verhoogd, met ruim 1 miljard per jaar, waardoor het volume van het Mobiliteitsfonds in latere jaren hoger ligt dan wat er de afgelopen jaren is uitgegeven. Een link met de toename van de bevolking, voor zover je die al zou moeten willen leggen, is er met name als het gaat om de incidentele middelen van 7,5 miljard euro om de bereikbaarheid van nieuwe woonwijken, die huizen voor de groeiende bevolking moeten faciliteren, van meet af aan goed te organiseren. Maar in de kern blijft dit toch een politieke afweging, die zijn weerslag moet vinden in coalitieakkoorden.

Dat was het hier en nu. De heer De Hoop, met zijn 25 jaren, vroeg of ik ook bereid ben om 25 jaar vooruit te kijken. Absoluut, en zelfs 26 jaar, want we zijn bezig met de Mobiliteitsvisie voor 2050. Ook dat proberen we met een brede blik te doen. Daar zitten dus niet alleen vervoersbewegingen en infrastructuur in, maar ook het ruimtelijk beleid voor woningen, voorzieningen en klimaatmaatregelen. Wij zijn volop bezig met de uitwerking, waaronder bijvoorbeeld van het thema bereikbaarheidsdoelen. Daarover hebben we afgelopen maandag uitgebreid gesproken in het notaoverleg MIRT. In de loop van dit jaar ligt alles in ieder geval klaar, zodat naar ik aanneem het volgende kabinet daarin de goede keuzes kan maken. Dat wordt dan onze invulling van hetgeen waar mevrouw Vedder ook aan werkt. Zij noemde dit "mobiliteit als basisrecht voor iedereen". Ik heb mezelf weleens gepermitteerd om in toespraken mobiliteit een mensenrecht te noemen, want alles in het leven valt of staat met contact met anderen. Daarvoor moet je je deur uit, en dan kom je in het verkeer. Maar ik ben dat met haar eens: we zullen op een goede manier moeten kijken naar hoe we in stedelijke gebieden, in suburbs, in de regio's en in dorpen overal de bereikbaarheid op een goed niveau kunnen organiseren.

Voorzitter. Ik zei het al: we mogen trots zijn op de kwaliteit van ons wegennet. Het wordt internationaal geroemd. Het is vaak een lichtend voorbeeld voor andere landen. De komende jaren wordt het ook uitgebreid; er lopen aanlegprojecten. Er komt een hele grote klus bij, en dat is op een veel hoger niveau werken aan de instandhouding van onze bestaande infrastructuur. Die instandhouding is een complexe opgave, al is het maar omdat het vaak werk in uitvoering is terwijl het verkeer gewoon doorgaat. Een groot deel van onze infrastructuur is op leeftijd en wordt zwaar gebruikt, zwaarder dan waarvoor het ooit gebouwd is. Met het extra budget dat beschikbaar is gesteld in het coalitieakkoord en nu met het extra budget uit de schuif van aanleg naar instandhouding streven we ernaar om in de periode tot 2030 naar een groei van 2 miljard euro naar 2,9 miljard euro per jaar te gaan voor de instandhouding van onze infrastructuur. Dit is een forse groei ten opzichte van voorgaande jaren, maar die grootse onderhoudsopgave vind ik wel heel cruciaal voor de bereikbaarheid en economie van Nederland. Het volgende zeg ik er gelijk bij. Zelfs met die aanvullende middelen kunnen we nog niet meteen al onze ambities realiseren. Die middelen hebben we namelijk zo geprogrammeerd dat we goed kijken naar de maakbaarheid. Kortom, wat kan er ook daadwerkelijk gerealiseerd worden in de jaren tot 2030?

De heer Van Dijk vroeg hoe we dit voor elkaar krijgen. In zijn vraag ging hij in op de schuif van geld, maar er zit natuurlijk nog een andere schuif achter. Op het moment dat we een aantal aanlegprojecten pauzeren, dan doen we

dat ook om de mensen bij Rijkswaterstaat en van elders die op die projecten werken, voor wie het in alle realiteit de afgelopen tijd vaak duimendraaien is geworden bij gebrek aan voortgang of bij gebrek aan vergunningverlening, binnen te houden bij Rijkswaterstaat en daarmee ook werk te laten doen op de grote instandhoudingsprojecten. Deze projecten lijken overigens qua omvang ook best wel op aanlegprojecten, zeker als je kijkt naar grote renovatie- en vervangingsprojecten.

Daarnaast zetten we een extra stap door nu te werken aan een langjarige financiële zekerheid voor Rijkswaterstaat. Dit doen we door het budget voor instandhouding acht jaar vooruit vast te stellen. Zodoende kunnen zij een stabielere en efficiëntere uitvoering opzetten, de productie verhogen en tot langjarige afspraken komen met de aannemers die het werk moeten uitvoeren. Dat is dan overigens ook nog steeds tegen de achtergrond van datgene waar iedere sector in Nederland mee wordt geconfronteerd, namelijk de concurrentie op de krappe arbeidsmarkt. Ook Rijkswaterstaat heeft daarmee te maken, maar spant zich wel maximaal in om tijdig de vacatures vervuld te krijgen. De komende jaren wordt ook die stapsgewijze groei in die instandhouding gemonitord en gerapporteerd aan de Kamer.

Moet je daar dan een organisatorisch deltaplan beheer en onderhoud van maken, zoals de heer Van Dijk suggereerde? Ik weet niet of we die titel erop moeten plakken, maar het is de kern van het werk dat Rijkswaterstaat doet en wat die nu ook aan het organiseren is bij die instandhouding. Er zitten wat mij betreft drie elementen in. Los van wat ik net al zei over het acht jaar vooruit programmeren en kijken of je tot grotere, wat dan heet, dealflows kan komen, gaat het er ook om ervoor te zorgen dat je goed de markt meeneemt in wat het betekent en wat er op welk moment op de markt komt, zodat ook daar stabiele orderportefeuilles op kunnen worden gebaseerd. Dat heeft ook als voordeel dat partijen uitgedaagd kunnen worden om nog meer te leveren op het gebied van innovaties en daarmee de efficiency te vergroten. Dat heeft natuurlijk ook voordelen als je dit bij vervolgprojecten als aannemer kunt inzetten. Dat is het eerste.

Ten tweede is er een groot project bij Rijkswaterstaat, AssetManagement geheten, dat ertoe strekt om veel beter inzicht te krijgen in de staat van de infrastructuur van alle kunstwerken en wat dan de slimste programmering is om die te onderhouden.

Ten derde is er de afgelopen jaren een groot traject opgezet dat we "markt in transitie" noemen, om gesprekken met de sector te voeren om beter samen te werken, te innoveren en te leren van elkaar. Onderdeel daarvan is ook dat een jaar of vier jaar geleden de koers is omgegaan bij Rijkswaterstaat van "markt, tenzij" naar "we moeten dit ook echt samen doen". Dus Rijkswaterstaat is hierbij ook weer de partij die zelf de ingenieurs inhuurt om te zorgen dat je de kennis in eigen huis hebt om een stabiele en goede opdrachtgever te zijn voor marktpartijen. Als er zo'n deltaplan beheer en onderhoud zou komen, dan denk ik dat al deze elementen daar in zitten. Ik denk dus niet dat we er meteen toe moeten overgaan om dat ook weer op te tuigen, want al die elementen hebben we sterk in beeld.

Dan hebben we op dit moment ook te maken met een van de grote vervangings- en renovatie ...

De **voorzitter**:
Voordat u vervolgt, u heeft daar nog een interruptie over van de heer Olger van Dijk. Of heb ik dat verkeerd gezien? Want hij telt dan wel mee als interruptie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Als de minister nog verder doorgaat over de Van Brienenoordbrug wacht ik het nog graag even af.

De **voorzitter**:
Dan wachten we dat even af.

Minister **Harbers**:
Ja. Niet alleen de heer Van Dijk maar ook de heer Stoffer, de heer Eerdmans en anderen vroegen naar de ontwikkeling rond de Van Brienenoordbrug, die ook wel illustratief is voor datgene wat we de afgelopen tijd meemaken bij de aanbesteding van dit soort projecten. Het is een aanbesteding die al in 2018 begon, toen grote geïntegreerde contracten nog gebruikelijk waren. In vaktermen: design, build, finance, maintenance. De Blankenburgverbinding, die ook in die tijd op de markt is gezet, is daar een voorbeeld van. In deze aanbesteding zagen we dat de risico's bij de huidige marktomstandigheden excessief hoog beprijsd bleken te worden. Dat leidde bij ons tot de conclusie dat een sobere en doelmatige uitvoering tegen een maatschappelijk verantwoorde prijs, waarbij je op voorhand ook inzicht hebt in wat je te wachten staat op het moment dat het project daadwerkelijk gegund is en van start gaat, niet mogelijk was.

Dat vind ik zelf een heel ingrijpend besluit om te nemen. Tegelijkertijd zag ik geen ruimte voor het alternatief, dus om dan maar te zeggen: we gaan gewoon op deze manier door. Ik denk dat we dan ook aan overheidszijde tot een aantal onbeheersbare risico's zouden zijn gekomen. Tegelijkertijd pakken we deze ervaring natuurlijk ook op. Dat zijn ook de eerste geluiden die we horen van marktpartijen. Men wil graag met ons in gesprek — dat geldt evenzeer voor Rijkswaterstaat — om te kijken hoe we dit soort projecten, waarschijnlijk opgedeeld in verschillende deelprojecten, de komende jaren op een reëlere manier in de markt kunnen zetten en hoe we over en weer, marktpartijen en overheid, de risico's goed in kaart hebben, zodat we op voorhand beter kunnen beprijzen dan nu. Daarnaast kijken we ook nog naar onze zusterorganisaties in de buurlanden, waar soms een vergelijkbare problematiek speelt, om ook van hun ervaringen te leren en te kijken hoe we die kunnen gebruiken in onze toekomstige aanbestedingen.

Dit laat namelijk onverlet dat de Van Brienenoordbrug aan het einde van zijn levensduur komt. Er zal renovatie en vervanging moeten plaatsvinden. De heer Eerdmans vroeg daar ook nog naar. We zullen de brug frequent monitoren. Dat doen we nu ook al, maar we zullen dat intensiveren. Zo nodig zullen we tussentijds extra onderhoud doen. Daarmee proberen we — dat is altijd de realiteit bij kunstwerken die het einde van de levensduur in zicht hebben — de kans op een storing, die dan zou toenemen, zo goed mogelijk te beheersen. Maar ik kan er niet aan ontkomen dat er de komende jaren storingen zouden kunnen optreden waarvan we meer hinder gaan hebben. We blijven vanzelfsprekend heel goed in overleg met de regionale en de lokale overheden. Dan doen we ook omdat de Van Brienenoordbrug niet

op zichzelf staat. Die is onderdeel van een flink aantal renovatie- en vervangingsklussen in Zuid-Holland, die je ook niet allemaal tegelijk kunt doen. De komende weken en maanden wordt dus ook het gesprek met de regio gevoerd over de vraag of we in de programmering kunnen schuiven zodat andere vervangingen wellicht kunnen gebruikmaken van het bedachte tijdslot voor de Van Brienenoord.

De **voorzitter**:
Dat leidt toch nog tot een vraag van de heer Stoffer namens de SGP. Daarna krijgt de heer Olger van Dijk het woord.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dit verdient natuurlijk bepaald niet de schoonheidsprijs, maar de andere kant is dat waar gewerkt wordt, spaanders vallen. Als je niks doet, maak je geen fouten. Hierbij gebeurde dat wel. Wat dat betreft is het zoals het is. Ik denk dat het op zich ook wel verstandig is zoals het nu wordt aangepakt. Ik heb twee vragen. De minister had het over storingen. Dat is helder. Is er ook nog kans op aslastbeperkingen, dus dat zwaar verkeer er op een gegeven moment niet over kan? Aanvullend daarop: staat dit echt op zichzelf of denkt de minister dat er vergelijkbare projecten komen waarover we ergens in de komende periode dezelfde boodschap krijgen als over de Van Brienenoordbrug?

Minister **Harbers**:
Het is niet te voorspellen wat er gebeurt. We proberen aslastbeperkingen natuurlijk tot het uiterste te voorkomen, maar het is een beetje koffiedikkijken. Juist door intensief te monitoren en zo nodig tijdig extra tussentijds onderhoud te doen, bijvoorbeeld door dingen te doen die je niet zou doen als de brug over een tijdje vervangen wordt, zoals het vernieuwen van asfalt, proberen we dit tot het uiterste te beperken. Maar we weten niet wat we gaan tegenkomen. Ik moet dat altijd met voorzichtigheid zeggen. Het staat inderdaad niet op zichzelf. Ik schetste net al dat er al een jaar of vijf wordt gewerkt aan de aanbesteding en aan het hele project. Had je eerder kunnen zeggen: we stoppen de aanbesteding? Als je stopt, heb je in alle gevallen te maken met een aantal jaren vertraging. Die hebben we dan nu voor onze kap genomen. Dat had ook eerder gekund. Ik denk dat het voor de einddatum weinig uit had gemaakt. We leren nu nog wel heel veel van wat er in de afgelopen jaren op de markt aan de hand is geweest. Het staat wat dat betreft inderdaad niet op zichzelf. Ik heb ook het afgelopen jaar al een aantal keren aan de Kamer gemeld dat bij een paar andere projecten de prijsstijgingen opgevangen dienden te worden. Ik sluit dus ook niet uit dat dat bij andere projecten nog komt; sterker, het zou me verbazen als in deze marktomstandigheden een project helemaal keurig uitgevoerd kan worden binnen alle begrotingen en risicoreserveringen die we hebben. Maar dit was wel de buitencategorie, om het in die termen te zeggen.

De **voorzitter**:
Er is een vervolgvraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank aan de minister dat hij hier gewoon open over is en dat hij niet denkt: dan bedek ik dat een beetje. Ik zit natuurlijk wat te zoeken hoe we hier als politiek grip op houden. Stel nu dat er dadelijk naast de buitencategorie nog een paar cols van de eerste of de tweede categorie komen. De komende jaren is in Zuid-Holland natuurlijk heel penibel wat er allemaal gaat gebeuren aan onderhoud, en ook wat dat betekent voor het verkeer en daarmee ook voor onze economie. Ik zit te zoeken. Ik snap dat je niet alles vooruit kunt zien, maar zou de minister in staat zijn om de Kamer op een bepaald moment te voorzien van informatie door of een brief of een technische briefing, om hier met elkaar eens wat diepgaander naar te kijken? Zo krijgen we ook wat meer grip en zicht op wat dit echt is en waar je allemaal tegen aan zou kunnen lopen. Dat is niet bedoeld om eens even wat onderuit te halen, want ik geloof echt oprecht dat de minister dit heel goed oppakt met al die mensen die hiermee bezig zijn. Maar die Van Brienenoordbrug verrast mij best, terwijl ik nog wel redelijk thuis ben in dit werkveld. Ik zou dus graag willen weten wat er nog meer op ons af zou kunnen komen, en vanuit het oogpunt dat we als politiek er gevoel voor willen krijgen of er straks nog iets, weet ik veel wat, gaat ontstaan. Ik hoop dus dat de minister mij begrijpt. Ik zoek ook echt gewoon naar de inhoud, en niet per se naar politieke consequenties en dat soort dingen.

Minister **Harbers**:
Vanzelfsprekend ben ik daartoe bereid. Er zitten eigenlijk twee vragen in. Aan de ene kant: wat komt er nog op ons af? Ik zeg dan maar gelijk: we moeten even de goede vorm zoeken voor zo'n briefing, omdat ik vanwege marktgevoeligheid ook niet alles openbaar aan de Kamer kan melden. De tweede vraag die ik erin zag, ging over dit stuk Zuid-Holland. Vanzelfsprekend zal ik de Kamer daarover informeren. Ook daarbij moeten we even kijken. Het besluit is een paar dagen oud. De komende dagen en weken, of weken en maanden, komt er nog heel veel werk achter weg om het weer nieuw in de planning te zetten met de goede aanpak en om te kijken wat het voor andere projecten betekent. Maar het lijkt me dat ik de Kamer zeker voor de zomer daar uitvoeriger over kan informeren, al is het met een tussenstand. Dat zou dan nog aanleiding kunnen zijn voor een aanvullende briefing.

De **voorzitter**:
Dank u wel, daarvoor. Dan is er nog een interruptie van de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Ik ben blij met de toelichting van de minister op wat ik toch maar even een groots organisatorisch plan noem, om beheer en onderhoud maakbaar te maken. Waar gaat het over in 2030? Er is een enorme opgave. Ik ben ook blij met de opmerking dat "de markt, tenzij" veel meer het principe is geworden. Laten we dat ook samen met elkaar gaan doen. Dat past ook bij de visie van Nieuw Sociaal Contract. Ik heb toch nog een vraag, ook naar aanleiding van het verhaal van de Van Brienenoordbrug. Daarbij is, denk ik, ook bewust gekozen is voor een groter project, vanwege de complexiteit maar ook om de markt daarvoor te interesseren. Nu begrijp ik van de minister dat in dit geval natuurlijk weer gekeken wordt om het misschien toch op te knippen in kleinere projecten en daarmee de complexiteit misschien ook weer beheersbaar te maken. Ik zie daar wel een spanning met de vraag hoe de markt kan worden gebonden. Juist als je

de opdrachten groter maakt, kan het ook voor grotere partijen heel interessant zijn om langjarig zekerheid te hebben. Ik wil daar graag nog een reactie op.

Mijn tweede vraag hierover heeft ook te maken met de maakbaarheid van de opgave en de budgetten die er zijn tot 2030; u refereerde daar al aan. De prijsstijgingen zijn enorm geweest in de afgelopen jaren. Tegelijkertijd zijn er nu eerste signalen dat de inflatie afneemt, ook wat betreft bouwmaterialen. Kan de minister aangeven of hij verwacht dat die meerjarig hoger gaan zijn dan de reguliere inflatie en correcties op de budgetten?

De **voorzitter**:
Ik zie dat iedereen het voorbeeld van de heer Stoffer overneemt om twee vragen in één interruptie te doen, maar ik wil opmerken dat de heer Stoffer dat wel heel kort deed. Ik wil het dus toelaten, maar dan wel kort. Ik vond deze interruptie aan de lange kant, meneer Van Dijk.

Minister **Harbers**:
Wat betreft dat eerste: grote projecten kunnen ook voordelen hebben, ja. Ook hierover is een marktconsultatie geweest. Daarin kwam dit ook naar voren. In het huidige tijdsbeeld, durf ik met enige voorzichtigheid te zeggen, geldt: hoe groter het project, hoe groter de risico's worden ingeschat. Die worden allemaal stuk voor stuk beprijsd. Je creëert vaak consortia waarin partijen met verschillende expertise zitten, die natuurlijk allemaal een goede plek ergens in dat consortium willen hebben; dat begrijp ik als geen ander. Maar de vraag of je dit juist groot en ongedeeld moet aanbesteden, is geen vraag die wij alleen gaan beantwoorden. Er zijn veel handreikingen vanuit de markt, van: we willen heel graag met jullie in overleg om te kijken hoe we nou met dit soort dingen omgaan. Ik wil die vraag te zijner tijd met die informatie in de hand kunnen beantwoorden.

De prijsstijgingen zijn er dus niet alleen bij bouwmaterialen, maar ook bij risico-inschattingen en door de krappe situatie op de arbeidsmarkt. We zien die nog niet echt afnemen. Voor de staat van de infrastructuur hoop ik natuurlijk dat dit op een gegeven moment wel weer stabiliseert op een wat lager niveau.

Dan nog een paar vragen over die bouwactiviteiten.

De heer Stoffer vroeg naar de samenloop van werkzaamheden van Rijkswaterstaat en ProRail. Afgelopen maandag hebben we dat ook in het notaoverleg aan de orde gehad. Toen heb ik antwoord gegeven en een uitvoerige brief toegezegd. Die komt dus nog naar de Kamer, maar alles is nu ingeregeld om die samenloop te vermijden.

Die hele grote onderhoudsbeurt moet ook gefinancierd worden. Dat is die schuif van aanleg naar instandhouding, waarover de heer Heutink vroeg of je die niet kunt pauzeren. Ik zei afgelopen maandag in het notaoverleg ook dat het besluit om te pauzeren op zichzelf niet onomkeerbaar is. Zodra er op termijn weer sprake is van voldoende financiële ruimte, personele ruimte en zicht op oplossingen voor stikstof, dan is er namelijk de mogelijkheid om dat per project te herstarten. Dat staat natuurlijk naast de grote onderhoudsopgave, die als je nu ook dáár pas op de plaats maakt, weer meer tijd nodig heeft om nog verder ingeregeld te worden.

Ik herhaal nog maar een keer dat de kern waarom dit vraagstuk bij mij begon, is dat ik wil dat de mensen bij Rijkswaterstaat leuk en zinnig werk te doen hebben. Ik wil ook voorkomen dat als je zit te duimendraaien op een aanlegproject, je denkt: nou, dan kan ik misschien ook ergens in de markt aan de slag. Ik wil juist zorgen dat het werk bij Rijkswaterstaat aantrekkelijk blijft.

De **voorzitter**:
Voor u vervolgt, heeft u hier een interruptie op van de heer Heutink, PVV.

De heer **Heutink** (PVV):
Het is natuurlijk vervelend dat ze bij Rijkswaterstaat duimen zitten te draaien, maar dat doen ze ook in de file op dit moment. De minister geeft aan dat het geen onomkeerbare maatregelen zijn, maar de minister haalt wél met een schuif 4 miljard euro weg bij belangrijke aanlegprojecten. Het is maar de vraag wanneer we die middelen terug gaan zien. Technisch gezien heeft de minister gelijk dat dat onomkeerbaar is, maar dat voelt niet zo. Dat voelt ook niet zo richting de regio, want die ziet zo meteen de middelen verdampen, die ziet de projecten niet aangelegd worden en die moet daar dus jarenlang op wachten. Daar wil ik graag een reflectie op van de minister.

Minister **Harbers**:
Die pijn deel ik. Dat heb ik ook al een aantal keren richting de Kamer uitgesproken. Natuurlijk, het zijn stuk voor stuk projecten die van belang zijn, waarvan nut en noodzaak al vaak zijn vastgesteld. Om die reden zijn ze noodzakelijk voor Nederland. Kijkend naar wat onomkeerbaar, beleidsarm en beleidsrijk is, durf ik wel de stelling aan dat het beleidsrijker zou zijn om nu niet die grote onderhoudsbeurt van Nederland te starten, want die heeft onvoorziene consequenties. We kennen de voorbeelden van de afgelopen jaren: de Merwedebrug bij Gorinchem, de Haringvlietbrug en een aantal tunnels. Je krijgt dan echt een onvoorspelbare situatie. Als je al een grote onderhoudsopgave hebt en je hem nog later start, dan weet je dat de infrastructuur op onvoorziene plekken in Nederland het loodje legt. Dat zou ik een veel ingewikkelder en veel beleidsrijker besluit vinden dan nu zeggen: we schuiven van de aanleg die de komende jaren om allerlei redenen toch nog niet kan starten, naar het mogelijk maken van die grote onderhoudsbeurten.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:
Met de heer Stoffer heb ik al een aantal keer het debat gehad over de afwegingen bij die herprioritering. In het najaar heb ik de Kamer ook uitvoerig meegenomen in de afwegingen. Ja, die zijn erop gebaseerd om een aantal categorieën projecten in z'n geheel uit te zonderen van de herprioritering, bijvoorbeeld omdat ze politieke prioriteiten waren in het coalitieakkoord. Ik ben daar afgelopen maandag ook nog uitvoeriger op ingegaan. En ja, het betekent ook dat ik niet voor al die zeventien projecten tot op de mol

per hectare kan aangeven wat het stikstofprobleem is. Daar zit namelijk een eerste knelpunt: zo veel stikstofdeskundigheid om even de AERIUS-berekeningen voor al die zeventien projecten te maken, is simpelweg niet beschikbaar. Wel hebben we toen een uitvoerige kwalitatieve inschatting gemaakt van wat je tegen zult komen bij die projecten en hoeveel Natura 2000-gebieden er binnen de afkapgrens van 25 kilometer liggen. De mogelijkheden zijn vaak beperkt om in dat gebied te mitigeren. Op grond daarvan hebben we de conclusie getrokken dat dat stikstoftechnisch echt nog wel een tijd zal duren.

De heer Stoffer refereerde ook aan het punt: ga dan praten met de provincies, want de projecten zijn ook in hun belang. Dat klopt. Tegelijkertijd zijn de provincies ook niet bij machte om te zeggen: wij hebben de stikstofruimte nog wel beschikbaar. Eerder is het tegenovergestelde het geval. Zo heeft bijvoorbeeld de provincie Noord-Brabant afgelopen jaar gezegd: wij stellen vanwege de natuurdoelanalyses die in de provincie gemaakt waren, noodgedwongen een moratorium in op elke vorm van vergunningverlening. Dat zien we natuurlijk op meer plekken.

De heer Eerdmans vroeg nog naar de aanpak van het fileknooppunt A1-A30 bij Barneveld en de eventuele gevolgen voor de ontsluiting van woningbouw. Ik doe dat heel kort, want die vraag heb ik ook afgelopen maandag beantwoord. Wij zien nog niet de gevolgen voor de woningbouw, al is het maar omdat de woningbouwmiddelen ook zijn aangevraagd. We zijn nog met de betrokken regio-overheden in gesprek om te kijken of het mogelijk is om de veiligheid in die aansluiting in de tussentijd te verbeteren.

De **voorzitter**:
Voor u vervolgt, heeft u nog een interruptie van mevrouw Veltman namens de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
De minister heeft net gesproken over de schuif. Aan de ene kant heb ik daar heel veel begrip voor. Dat onderhoud is namelijk heel hard nodig. Dat heb ik ook in mijn bijdrage aangegeven. We zien allemaal hoe spannend die onderhoudsopgave wordt. Terwijl wij het daar deze week over hebben in de Kamer, zien we dat het niet lukt met de Van Brienenoordbrug. Aan de ene kant voelen we dus hoe ontzettend belangrijk het is om die wegen op orde te houden. Aan de andere kant zien we dat een heel groot project weer van de baan is, waardoor het risico op opstopping en op al die files weer groter wordt. Het is eigenlijk niet van de baan; het wordt anders ingericht. Maar voor nu is dat even misgelopen. Dat had misschien wel voorzien kunnen worden, gelet op de risicoaversie, dus hoe de markt naar risico's kijkt. Mijn vraag is dus: zou dat kunnen leiden tot herprioritering binnen de projecten van onderhoud?

Minister **Harbers**:
Die programmering wordt voortdurend gemaakt. Die moet ook nog de gelden van die schuif absorberen. We zijn op dit moment, in samenwerking met de regio's, uitvoerig bezig met die programmering. Het is ook niet zo dat alle instandhoudingsactiviteiten rondom vervanging en renovatie van de omvang van de Van Brienenoordbrug zijn. Gelukkig maar, zou ik zeggen. Uiteindelijk zijn dit allemaal zaken die wij, door die schuif nu in de begroting te verwerken, aan Rijkswaterstaat kunnen vragen. Zoals ik net al zei: dan kan je het "deltaplanachtig" wat betreft al die aspecten op orde krijgen. Daar hoort het schuiven met instandhoudingsprojecten voortdurend bij. De komende jaren zal de volgende situatie er ook komen. We betrekken alle regio's erbij. Maar we zullen soms tegen een regio moeten zeggen: we doen jullie brug een jaar later, omdat we net in een aanpalende regio met een brug bezig zijn en geen omleidingsroutes meer overhouden. Dat zijn dingen die we met elkaar moeten uitvinden. Maar het simpele feit is: die budgettaire zekerheid voor acht jaar vooruit creëren, is wat Rijkswaterstaat nodig heeft om de programmering veel integraler te kunnen maken.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank dat de minister toch even inging op die prioritering. Het is een halfjaar geleden. We zijn nu echt al iets dichter bij elkaar gekomen. Ik begin steeds beter te begrijpen hoe die afwegingen zijn gemaakt. We hebben, voorafgaand aan het MIRT, een goede technische briefing gekregen. Daar kon ik wel bij zijn. Ik kon helaas niet bij het debat over het MIRT zelf zijn. Ik zit nog steeds met het volgende. Ik heb een motie klaarliggen over die zeventien projecten. Het worden er nu zestien, als ik het zo zie. Het idee van die 35 zal een meerderheid halen; dat zal dus wel gaan lukken. Ik zou er dan vijftien van willen maken. Maar eigenlijk wil ik er helemaal geen vijftien van maken. Ik heb het dan natuurlijk over knooppunt Hoevelaken. Dat heeft de minister vast door. Ik wil eigenlijk deze afweging maken: welk project moet ik inzetten als dekking, om het zo te zeggen, om Hoevelaken wel door te laten gaan? Wij hebben daar bij de technische briefing een beetje zicht op gekregen, maar niet helemaal. Ik zie in het schriftelijke antwoord staan dat projecten met politieke prioriteit zijn uitgezonderd. Ik zit te kijken naar hoe dat dan gaat. Al die overleggen zijn vóór het MIRT geweest. Knooppunt Hoevelaken valt volgens mij in de regio waar Noord-Holland en Utrecht in zitten, terwijl Oost-Nederland het grootste belang erbij heeft. Daar wordt in het vooroverleg voor dat project volgens mij niet over gesproken, als ik dat goed heb geanalyseerd.

De **voorzitter**:
En uw vraag is, meneer Stoffer?

De heer **Stoffer** (SGP):
Mijn vraag gaat over die politieke prioriteit. Wie geeft nu die politieke prioriteit?

Minister **Harbers**:
De politieke prioriteit hebben wij gelegd bij die 7,5 miljard aan woningbouw- en mobiliteitsmiddelen. Dat zijn projecten die bij naam genoemd worden in het coalitieakkoord, zoals de Lelylijn. We zijn niet aan dat budget gekomen. Daarnaast is er een categorie projecten waarvan we hebben geconcludeerd dat daar geringe stikstofproblemen bij te verwachten zijn. Van die projecten was ook budgettair de zaak op orde. Het gaat hierbij ook niet om honderden miljoenen of miljarden. Ook hebben we de personele capaciteit ervoor. Daar kunnen we dus mee doorgaan. Dat is een lijst met acht projecten. Die heeft de Kamer gekregen. Ik zeg in alle realiteit: als je op zoek gaat naar ruimte, dan moet je echt gewoon bij naam noemen welk groot project je zou willen

schrappen. Alleen dan is er geld te vinden. Maar overal liggen bestuurlijke overwegingen aan ten grondslag.

Dan ben ik nog één categorie vergeten te noemen: de projecten die al in aanleg zijn of zo ver zijn dat ze op korte termijn in aanleg zouden kunnen. Dat geldt bijvoorbeeld voor twee projecten die alleen nog wachten op een oordeel van de Raad van State.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Hier gaan bestuur en politiek volgens mij een beetje door elkaar lopen. De politieke afweging maken wij in de Kamer. Volgens mij zijn wij degenen die er uiteindelijk een klap op geven of niet. Het is allemaal bestuurlijk gebeurd. Het zijn ook partiële bestuurlijke afwegingen. Ik zal er een concreet verhaal van maken. Ik zou best de afweging willen maken om de Ring Utrecht niet te doen, maar Hoevelaken wel. Of dat zo'n project is dat in de categorie valt die ik om kan zetten, weet ik niet, maar over dat project is in de politiek in ieder geval veel meer discussie. Over Hoevelaken is nooit discussie geweest; dat wil nagenoeg iedereen. Ik hoop dat de minister een beetje begrijpt waar ik naartoe wil. Ik heb nu een motie klaarliggen die gewoon vraagt om van de zeventien projecten — dat worden er nu al zestien — vijftien projecten te maken. Maar ik had eigenlijk best mee willen denken, want de koers die de minister in heeft gezet — de staatssecretaris heeft dat ook gedaan — deel ik helemaal.

De **voorzitter**:
Ik wil u wel verzoeken om het kort te houden.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat begrijp ik, excuus. Om een lang verhaal kort te maken: kan de minister mij nog helpen om een goede dekking te zoeken, voordat ik dadelijk een motie over Hoevelaken indien? Of moet ik 'm maar gewoon koud indienen, omdat ik het graag door wil laten gaan?

De **voorzitter**:
Kijk eens aan, heel helder.

Minister **Harbers**:
Ik ga geen dekkingsopties aangeven, want dat betekent gewoon dat ik moet zeggen welke projecten ik niet wil. Ik heb mijn keuzes gemaakt. Die heb ik overigens ook aan de Kamer voorgelegd. Al vorig jaar juni hebben we hier een debat over gevoerd. Er zijn toen moties ingediend voor of tegen bepaalde projecten. Specifiek noemt de heer Stoffer de Ring Utrecht; dat begrijp ik. Daar zijn we om twee redenen vanaf gebleven. De ene reden is het feit dat het nu alleen nog wachten is op een oordeel van de Raad van State. De tweede reden — daar hebben wij de afgelopen twee jaar vaak over geïnformeerd — heeft te maken met de afspraken die met de regio zijn gemaakt. Ik bedoel dat zij nog voorstellen kunnen doen voor een alternatief. We zijn maar even van dat budget afgebleven, want een alternatief zal ook geld kosten. Ik ga geen bedragen noemen en zeggen of dat hetzelfde is of niet, maar het hele budget weghalen betekent per definitie dat je niets meer doet op die plek. Dat lijkt mij heel ingewikkeld op de grootste draaischijf van Nederland.

De **voorzitter**:
Een vervolginterruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Een laatste vraag hierover, voorzitter. We komen er niet helemaal, denk ik, dus ik ga gewoon de motie indienen over het door laten gaan van Hoevelaken. Ik ga ervan uit dat die het haalt, maar stel dat die motie het niet haalt. Wanneer wordt Hoevelaken dan uitgevoerd?

Minister **Harbers**:
Bij geen van de zeventien projecten kunnen we nu een tijdstip noemen, omdat het gaat om het samenkomen van de drie dingen die je daarvoor nodig hebt: geld, mensen en stikstof. Dat is op dit moment nog niet te voorspellen. Het zal vaak beginnen bij de stikstofvraag, waarna het zo georganiseerd wordt dat je ook de andere twee componenten beschikbaar hebt. Maar dat is een planning waarvan we altijd hebben gezegd: we gaan gewoon kijken wat we tegenkomen in de praktijk. Vervolgens gaan we samen met de regio's in MIRT-verband de herziene planning voor die zeventien projecten maken. Dat zal waarschijnlijk een voortrollend geheel worden, omdat we nu bij een aantal projecten ook nog niet kunnen zeggen wanneer die stikstofruimte er is.

De **voorzitter**:
Dit gaat al wel uw zesde interruptie zijn, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dan verbrand ik die er maar op. Bij Hoevelaken is het zo ver dat mijn inschatting is dat straks alle onderzoeken die er geweest zijn, verlopen zijn als de minister geen datum noemt waarop we naar de uitvoering toegaan. Dan denk ik: dan kun je compleet opnieuw beginnen. Ik durf, als je naar de historie kijkt, wel te zeggen dat het misschien wel 2043 wordt voordat het knooppunt wordt aangepakt. En dat is wat ik niet wil.

Minister **Harbers**:
Ik zou dat ook het liefst niet willen, maar ik kan er nu geen zekerheid over geven wanneer die omstandigheden allemaal geregeld zijn.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer De Hoop nog wil interrumperen namens GroenLinks-PvdA. Ik wil voorstellen dat de minister daarna in ieder geval dit blokje even afmaakt. We zijn namelijk al bijna een uur onderweg en we zijn nog steeds bij het eerste inhoudelijke onderwerp.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik haak even aan bij de opmerking die de minister net maakte in zijn antwoord op de vraag van de heer Stoffer. Hij had het over geld, mensen en stikstofruimte. Ik noem

specifiek de mensen. We hebben natuurlijk een groot tekort aan mensen. Maar er zijn bijvoorbeeld ook internationale studenten die na hun studie juist wel hier gaan werken. Vaak is dat het geval als ze techniek gestudeerd hebben. Er zijn partijen in deze Kamer die echt fors minder internationale studenten willen. Ik ben benieuwd of de minister kan schetsen wat voor invloed dat heeft op het aantal mensen dat we hier hebben voor onderhoud, in de bouw en in de civiele techniek. Welke consequenties kan dat hebben voor die factor?

Minister **Harbers**:
Dan moet je per vakgebied gaan kijken. Ik weet eerlijk gezegd niet hoeveel buitenlandse en binnenlandse mensen we nu per vakgebied in dienst nemen. Ik weet wel dat Nederland een gewilde plek is om een technische studie te doen. Gelukkig kiezen veel mensen die van onze technische universiteiten komen voor een carrière bij Rijkswaterstaat. Ik heb daar verder geen cijfers over paraat, zij het dat hier aan de hand is wat we al decennia zien, namelijk dat we in de Nederlandse samenleving in z'n geheel onvoldoende technisch opgeleid personeel hebben.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:
Bij de schuif is er één project al een paar keer genoemd, Mariënheem N35. Daar kom ik aan het eind op terug bij mijn appreciatie van de amendementen.

Ik zal even kijken of ik een paar andere vragen kan beantwoorden. Het C-rijbewijs voor de elektrische bestelbus. Met de hele Kamer baal ik hier ontzettend van. Tegelijkertijd heb ik hier geen panklare oplossing voor. We hebben hier te maken met ontzettend goede bedoelingen van de Europese Unie om te kijken of we dit mogelijk kunnen maken. Daar is een regeling voor ontworpen die een aantal tegenstrijdigheden bevat waar nog niemand een oplossing voor heeft. De Europese Commissie staat het volgende toe. Standaard mag je voertuigen tot 3.500 kilo met een B-rijbewijs besturen. De Europese Commissie staat toe dat je kleine elektrische vrachtwagens tot 4.250 kilo mag besturen met dat B-rijbewijs zolang te bewijzen is dat het extra gewicht komt door de alternatieve aandrijflijn en het laadvermogen niet toeneemt. Waar we in de praktijk tegenaan lopen, is dat het onmogelijk is om dit goed te bewijzen. Want zware onderdelen gaan zo'n elektrische bestelbus zowel in als uit. De brandstofmotor en dieseltank verdwijnen bijvoorbeeld, maar de zware accu komt terug. Er is ook niet van alle voertuigen een fossiele variant, waardoor je ze niet allemaal goed met elkaar kunt vergelijken. Dat is probleem één.

Vervolgens is er een risico op een ongelijk speelveld. De Europese Commissie zegt tegelijkertijd namelijk: "Het mag alleen het extra gewicht van de alternatieve aandrijflijn zijn. Het mag niet categorisch tot 4.250 kilo als je daarmee dan impliciet ook nog 300 of 400 kilo extra laadvermogen hebt." Ook dat is vanwege die problematiek niet te bewijzen. Je kunt vervolgens vragen: maakt het zoveel uit als een voertuig iets zwaarder is? Ja, in z'n algemeenheid wel. Dat levert namelijk een risico op voor de verkeersveiligheid omdat de botsing met een zwaarder voertuig meer kans op letsel voor andere verkeersdeelnemers met zich meebrengt. Er is ook nog een ingewikkelde bepaling over de ontheffing van de tachograaf. Dat mag alleen voor ritten binnen 100 kilometer van je standplaats. Daar is het systeem van die tachograafkaarten überhaupt niet op ingericht. Deze vragen hebben wij, en niet alleen wij maar ook andere lidstaten, allang aan de Europese Commissie gesteld. Het experiment dat we de afgelopen jaren hebben gedaan, was er juist ook om ervaring op te doen met een beperkte groep van deze bussen en om de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid te toetsen. De eindconclusie daarvan was dat de regeling op deze manier niet kan qua uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Mede door ons besluit, waar we natuurlijk ook in het najaar veel overleg over hebben gehad met de Europese Commissie, hebben we alle vragen daar nog een keer gesteld. Dat zijn dezelfde vragen als die door andere lidstaten zijn gesteld. Daar wordt veel over overlegd. We hebben in ieder geval de erkenning gekregen dat hier tegenstrijdigheden in zitten die nog niet van een antwoord zijn voorzien. We zitten er bovenop om onze vragen hierover beantwoord te krijgen door de Europese Commissie. Het probleem doet zich natuurlijk in meerdere lidstaten voor en geen enkele lidstaat is bij machte geweest om deze richtlijn op een goede wijze in te voeren, gegeven deze tegenstrijdigheden.

De **voorzitter**:
Ik kijk heel even naar de minister om te zien hoeveel hij nog heeft om dit blok af te kunnen ronden.

Minister **Harbers**:
Het zijn nog een paar vragen over verkeersveiligheid en de tachograafkaarten.

De **voorzitter**:
Dan sta ik deze vraag toe. Ik denk dat het over een heel specifiek punt gaat, waar de heer Heutink ook zelf om heeft gevraagd in zijn termijn. Ik geef meneer Heutink namens de PVV het woord.

De heer **Heutink** (PVV):
Dat een elektrische bestelbus wordt gekwalificeerd als een vrachtwagen, kan natuurlijk alleen in Nederland. De PVV roept natuurlijk al jaren dat we iets moeten doen aan die Europese regels. Het is echt doorgeslagen; het zijn er veel te veel. Ondernemers hebben daar nu last van. Aan de ene kant zie je namelijk dat ondernemers zo meteen worden opgezadeld met een milieuzone. Daar gaat dit kabinet niet voorliggen; dat gebeurt. Al die ondernemers hebben een elektrische bestelbus moeten aanschaffen en nu moeten ze ook nog eens een vrachtwagenrijbewijs gaan halen! Ik heb twee hele korte vragen als dat mag, voorzitter. De minister heeft namelijk maar twee oplossingen. Aan de ene kant wil hij de deur platlopen bij de Europese Commissie en zeggen: ga nou eens alsjeblieft die regels versoepelen, zodat wij hier in ieder geval werk kunnen maken van betere regelgeving. Aan de andere kant wil de minister wel een oplossing bieden aan de ondernemers om milieuzones tegen te houden, zodat zij in ieder geval nog met hun normale brandstofauto hun pakketjes kunnen bezorgen. Ik wil op beide vragen antwoord. Gaat de minister aan de ene kant de Europese Commissie platlopen en, zo ja, wanneer verwachten we een resultaat? En wordt het aan de andere

kant voor ondernemers iets makkelijker gemaakt om de milieuzones tegen te houden?

Minister **Harbers**:
Dat eerste doen we sowieso. We hebben veel contact met de Europese Commissie. Dat overleg verloopt aan de hand van onze vragen constructief. Men ziet ook dat lidstaten tegen bepaalde dingen in de regelgeving aanlopen. Dat geldt niet alleen voor ons, maar ook voor andere landen. Ik hecht er ook aan om het volgende te vermelden. Wij zijn niet gek. Natuurlijk denken wij niet dat een bestelbus een vrachtwagen is. Alleen, de Rijbewijsrichtlijn maakt geen onderscheid tussen auto's, bestelbussen en vrachtwagens. Die zegt simpelweg wat je met rijbewijs B en rijbewijs C mag. Dat heeft te maken met het gewicht van een voertuig. Op de vraag over de milieuzones zal de staatssecretaris straks ingaan. Maar als er één probleem is waar we bovenop zitten, is dit het wel, want natuurlijk zie ik dat dit een rotboodschap is voor de ondernemers die hiermee al aan de slag zijn gegaan. Tegelijkertijd hebben we voor de RDW, de politie, de handhaving en de ILT meer nodig dan wat nu in die richtlijn staat om gewoon langs de weg te kunnen controleren of een voertuig aan de regels voldoet of niet. Dat moeten we kunnen doen in het kader van de verkeersveiligheid.

Voorzitter. De heer Stoffer vroeg naar de tarieven voor de tachograafkaarten. Het is lastig om die tarieven met de tarieven van buurlanden te vergelijken. Vijf jaar geleden is onderzoek gedaan. Daaruit bleek wel dat Nederland samen met België aan de bovenkant zit van de in Europa gehanteerde tarieven. Die benchmark maakt alleen niet duidelijk wat de kostprijzen zijn en in welke mate subsidiëring in die landen plaatsvindt. Wij zijn nu met een wat grotere operatie bezig om een heel transparant tarievenstelsel te maken met tarieven die in lijn zijn met de publieke kostprijzen. Aan de herziening van dat stelsel wordt gewerkt. Daar is de Kamer in december over geïnformeerd.

Voorzitter. Tot slot over weginfrastructuureen aantal vragen over de verkeersveiligheid. Die blijft prioriteit. Ik begreep dat we daar binnenkort ook in een commissiedebat verder op ingaan. Bij die prioriteit zit ook meteen een punt van zorg, want het aantal verkeersslachtoffers is de afgelopen jaren weer toegenomen. Dat komt doordat het steeds drukker wordt op de weg, we steeds meer verschillende soorten voertuigen hebben en ook meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Het gaat ook allemaal steeds sneller. Ook de smartphone vraagt diverse verkeersgebruikers voortdurend om aandacht. Veel leden hebben daar in hun bijdrage terechte zorgen over geuit.

Het speerpunt van ons verkeersveiligheidsbeleid behelst in essentie drie zaken: veilige en voorspelbare inrichting van straten en wegen, veilige voertuigen en veilig gedrag. In het bijzonder is aandacht gevraagd voor fietsers. We zien inderdaad dat fietsers oververtegenwoordigd zijn in de cijfers van verkeersslachtoffers; ik denk dat we dat allemaal hebben gezien. Daarbij valt ook het grote aantal eenzijdige ongelukkigen op. Dat gaat dus om fietsers die niet in botsing komen met een ander voertuig maar eenzijdig ten val komen, die tegen een paaltje botsen of wat dan ook. Ook het toenemende aantal e-bikes zal daarmee te maken hebben.

Het scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsers is een goede manier om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik meen dat mevrouw Vedder of de heer Van Dijk daarnaar vroeg. Dat kunnen we ook mogelijk maken met de 500 miljoen euro die beschikbaar is met de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Daarmee kunnen we dit soort initiatieven van medeoverheden, provincies, gemeenten en waterschappen, meefinancieren.

Een heel interessant punt vond ik nog wel de Rettungsgasse — daar ben ik zelf ook eens even ingedoken — die meneer Stoffer heeft gezien in Duitsland, Zwitserland en een paar andere landen; o, meneer Stoffer is net de zaal uit. Er is al heel veel onderzoek gedaan naar de beste plaats van hulpdiensten op de weg en naar het gedrag van weggebruikers daarbij. Ik kreeg ook al mee dat hierover de afgelopen tien jaar een paar keer gedebatteerd is in de Kamer. Nederland heeft nooit de stap gezet naar een hoofdregel voor de plaats op de weg voor hulpdiensten, naar zo'n Rettungsgasse, die dus gebruikelijk is in Duitsland. Hier maken gewoon te veel factoren dat er maatwerk nodig is voor iedere situatie.

We hebben wel de nodige instrumenten in handen. Onze vluchtstroken zijn breder dan in de meeste landen. Als het nou niet lukt, bijvoorbeeld omdat die vluchtstrook in gebruik is als spitsstrook, dan kunnen wij met ons geavanceerde verkeersmanagementsysteem op heel veel plaatsen heel snel rijstroken vrijmaken door een rood kruis boven de weg te zetten. Op de N-wegen, zeker in het oosten van het land, wordt vaak de Duitse uitwijkmethode voorgeschreven. Daar hebben we ook het verkeersbord "Zwaailicht? Maak ruimte!" voor, dat langs de weg geplaatst kan worden. Daarnaast wordt bij N-wegen met een middenrijbaanscheiding vaker gebruikgemaakt van een redresseerstrook, zodat automobilisten wat ruimte hebben om uit te wijken.

Wat betreft autosnelwegen hebben we de afgelopen tijd geen signalen ontvangen van hulpdiensten dat er nu problemen worden ervaren op dit vlak. Als dat wel nodig is, probeert Rijkswaterstaat dat ook altijd mogelijk te maken. Daarnaast hebben we in toenemende mate onze navigatiediensten, die de service aanbieden om automobilisten te waarschuwen dat er een hulpvoertuig aankomt. We hebben dus een andere methode — ik weet niet of die per definitie beter of slechter is dan die in Duitsland — maar gezien onze instrumenten kunnen wij het, denk ik, heel goed redden in Nederland.

Voorzitter. Tot slot in dit blok ga ik in op de vragen die mevrouw Van Zanten stelde. Ze vroeg of we de veiligheidsvoorschriften voor vervoermiddelen als fatbikes willen herzien naar de moderne tijd. Absoluut. We werken aan een nieuw nationaal kader voor lichte elektrische voertuigen om er zeker van te zijn dat de toegelaten voertuigen veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden binnen het bestaande verkeer. We houden daarbij ook rekening met verschillen in massa's, afmetingen en snelheden van deze voertuigen.

Daarnaast had mevrouw Van Zanten een vraag over de registratie van ongevallen. Fatbikes zijn daarin geen aparte voertuigcategorie. Die vallen onder de elektrische fiets. E-steps zijn nu nog niet kentekenplichtig. Daarvoor ligt een wetsvoorstel klaar. Zodra die voorzien zijn van een kenteken, wordt het bijvoorbeeld ook weer mogelijk om die apart te monitoren in de voertuigstatistieken. Maar ik kan me voor-

stellen dat we daar binnenkort in het commissiedebat nog wat verder op ingaan.

Voorzitter. Dit zijn mijn vragen in het blok over wegen, verkeer en verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:
Dan zie ik dat mevrouw Van Zanten nog een interruptie heeft namens BBB. En ik kan aan de minister melden dat ik de heer Stoffer wel achter in de coulissen heb gezien, dus die heeft ongetwijfeld zijn antwoord gehoord.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik wil nog even kort navraag doen over het registratiesysteem dat de politie nu gebruikt waarin de fatbike geen aparte voertuigcategorie is en e-bikes als één categorie worden gezien. Is het mogelijk om een gespecificeerder systeem te realiseren?

Minister **Harbers**:
Ik kom binnenkort nog met een brief naar de Kamer op grond van een oudere toezegging om te bekijken wat we bijvoorbeeld aan fatbikes en het opvoeren daarvan kunnen doen, want dat is vaak het grootste probleem. Het probleem is dat je alles wel zou willen registreren, maar dat je daarvoor moet bekijken welke kenmerken dan uniek zijn. Een fatbike is een elektrische fiets — dat is niet uniek; daarmee valt die onder de e-bikes — en heeft bredere banden. Maar als je bredere banden gaat verbieden, dan kom je ook gelijk aan alle mountainbikes en alle andere voertuigen die ook bredere banden hebben. Dus het is ontzettend lastig om een definitie te vinden die die categorie echt als uniek wegzet. Met een fatbike die op de juiste manier wordt gebruikt, is ook niet zo veel mis. Dus ik hecht er veel meer aan om te bekijken of we bijvoorbeeld dat opvoeren beter kunnen aanpakken.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van mevrouw Van Zanten.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
In grote steden zien we bij uitstek met fatbikes veel meer ongelukken gebeuren, veel meer dan met normale e-bikes. Je ziet ook vaak dat er drie twaalfjarige kinderen samen op één fatbike zitten. Is daar, misschien in samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid, bepaalde regelgeving over te maken?

Minister **Harbers**:
Ja, volgens mij leggen we het ook nog eens even naast de bestaande regelgeving. Je komt hiermee overigens ook op een volgend debat dat tot nu toe nog niet tot politieke overeenstemming heeft geleid, namelijk: als je het aantal ongelukken met fietsers wil beperken, hoe ga je dan om met het vrijwillig of verplicht gebruik van een fietshelm? Dus er zitten heel veel aspecten aan, waar ik binnenkort nog nader op terugkom in een brief aan de Kamer.

De **voorzitter**:
Een derde interruptie. En volgens mij is er volgende week ook nog een commissiedebat over dit onderwerp.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):
Ik heb nog een laatste vraag over dat laatste punt dat de minister aangaf, namelijk het nieuwe nationale kader, dat wordt uitgewerkt, en het meerjarenplan fietsveiligheid, waarin er wordt gewerkt aan de aanpak om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan. Is er al iets te zeggen over een termijn?

Minister **Harbers**:
Dat bestaat uit een aantal onderdelen. Sta me toe dat ik in tweede termijn even de tijdlijn daarvan schets.

De **voorzitter**:
Dan zijn we nu bij het kopje maritiem. Klopt dat?

Minister **Harbers**:
Ja, dat klopt. Maritiem begint natuurlijk bij de trots dat Nederland van oudsher een zeevarende natie is. Al sinds de vroege middeleeuwen weten wij onze ligging aan de Noordzee met de grote rivieren naar het Europese achterland te verzilveren. Scheepvaart, binnenvaart, zeehavens en binnenhavens; ik denk dat de welvaart van ons land ondenkbaar zou zijn zonder een sterke en historisch gewortelde maritieme sector. Dat betekent overigens niet dat we tevreden achterover kunnen leunen, want waar de vroegere innovaties de scheepvaart sneller, groter en efficiënter maakten, daar richten we onze creativiteit en innovatiekracht nu op verduurzaming van de sector. Ook hier staan we voor een stevige instandhoudingsopgave. Die zal ik hier niet verder benoemen, maar hij maakt integraal deel uit van de instandhoudingsopgave die ik in het vorige blok al behandeld heb. Dit gaat niet alleen over wegen. Het gaat ook over sluizen, bruggen en waterwerken die dringend aan groot onderhoud of vervanging toe zijn.

Diverse sprekers, in ieder geval mevrouw Vedder en de heer Stoffer, maakten zich zorgen over stremming in de binnenvaart. Daar is dus die instandhoudingsopgave voor bedoeld, maar ook de eisen voor de binnenvaart en onze binnenvaartschippers. Daarbij ligt met name de focus op de schippers van de wat kleinere binnenvaartschepen. Er zijn al lang geleden, in 2003, einddata verbonden aan de overgangsbepalingen bij een aantal technische eisen die in het verleden bij nieuwbouw aan binnenvaartschepen gesteld werden, maar waarvan de toen bestaande vloot werd uitgezonderd. Uiteindelijk zijn er toen termijnen vastgelegd waarop deze eisen ook voor de bestaande vloot zouden moeten gaan gelden. In de afgelopen jaren, sinds 2010, is al een aantal van die eisen in werking getreden.

Voor eisen die voor bepaalde schepen — dan spreek je vaak over de wat kleinere schepen — technisch moeilijk uitvoerbaar zijn of onevenredig hoge kosten vergen, kan een beroep worden gedaan op de zogenaamde "hardheidsclausule". Wij hebben internationaal, in alle gremia, ook in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, altijd alles op alles gezet om de gevolgen van de technische eisen voor de binnenvaartsector zo veel mogelijk uitvoerbaar te maken, met speciale aandacht voor de kleine schepen. We hebben bijvoorbeeld onderzoek laten verrichten naar de effecten

van de technische eisen waarvan de overgangsbepalingen aflopen. De conclusie was dat het aantal kleine schepen door het aflopen van die overgangsbepalingen verder zal afnemen, hoewel het al langer terugloopt, onder andere door vergrijzing en de technische staat van het vaartuig in relatie tot de vereiste investeringen. Soms komt het ook door economische effecten: als het water in de Rijn hoog genoeg staat, dan is het efficiënter om met een groter schip te varen. Maar we zien inmiddels ook zomers waarin het best handig is als je ook wat meer kleinere schepen achter de hand hebt.

We kijken dus intensief samen met de sector hoe we de kleine binnenvaart kunnen behouden. Met dat doel voor ogen zijn er twee proefprojecten opgezet, die eigenaren van bestaande kleine schepen moeten helpen om in aanmerking te komen voor die hardheidsclausule voor de technische eisen waaraan ze moeilijk kunnen voldoen. We willen ze daar echt bij helpen, om te zorgen dat we die casussen internationaal goed voor het voetlicht brengen. Daarmee bewijzen we de sector als geheel een dienst. Aan de hand daarvan krijgen we een strategie richting een generieke internationale oplossing voor elkaar.

Tegelijkertijd, zo blijkt ook uit dat onderzoek, zal het ook voor deze categorie schippers wel nodig blijven om te investeren in innovatieve scheepsconcepten, om ook in de binnenvaartmarkt van de toekomst voldoende concurrerend te blijven. We kijken daarin ook naar de rol die verladers kunnen spelen door mee te denken en te investeren in vernieuwende oplossingen.

Mevrouw Vedder vroeg naar de Europese havenstrategie. Die juich ik zeer toe. Het is essentieel dat onze havens hun cruciale functies onafhankelijk en veilig kunnen uitoefenen. Daar hebben we ook overleg over gehad. Ik heb er zelf ook overleg over gehad met de rapporteur uit het Europees Parlement, de heer Berendsen. Nationaal komen er implementaties aan van twee Europese richtlijnen, de Critical Entities Resilience Directive en de Network and Information Security Directive. Die hebben als doel om de economische, fysieke en cyberweerbaarheid van de vitale processen te verhogen, waaronder dus de havens. Verder houden we, in lijn met de eerder ingediende motie-Koerhuis/Van der Molen, nauw contact met andere EU-lidstaten, de Commissie en het Europees Parlement om de strategie verder uit te werken en te concretiseren. Daartoe hebben we Clingendael en de Erasmus Universiteit verzocht om een vervolgstudie te verrichten naar de strategische autonomie van de sector. De verwachting is dat die dit kwartaal afgerond is; dan zal die meteen met de Kamer worden gedeeld.

Mevrouw Vedder noemde ook de maritieme autoriteit, om de Nederlandse vlag en het scheepsregister aantrekkelijk te houden. We hebben met ingang van dit jaar al extra geïnvesteerd in de kwaliteit van het scheepsregister, als eerste stap op weg naar zo'n maritieme autoriteit. Daarmee verbeteren we onder andere de dienstverlening aan de sector met betrekking tot certificering en registratie. We versterken daarmee ook de kennis en kunde, om in de toekomst beter in te kunnen spelen op innovaties zoals autonoom varen. Met het budget dat we dit jaar in de begroting hebben, kunnen we een flinke verbetering mogelijk maken, maar nog niet alle ambities en wensen vanuit de sector kunnen ermee gerealiseerd worden. Het zal aan een volgend kabinet zijn om daarnaar te kijken. In ieder geval gaan we na een jaar evalueren welke concrete voortgang er geboekt is en waar er verdere verbetering nodig is. Dat doen we natuurlijk allemaal in nauwe samenspraak met de sector.

De heer Grinwis vroeg naar de vuurtoren van Ouddorp en of de veiligheid in het Slijkgat en de bereikbaarheid van de haven van Stellendam verder in het geding zijn. De situatie hier is als volgt. Dit is geen, in vaktermen, vessel traffic service-gebied, dus een gebied waar intensieve verkeersbegeleiding plaatsvindt. De basis in de scheepvaart is dan dat de schipper ook zelf alle informatie voor zijn gekozen vaarweg verzamelt. Die is overvloedig beschikbaar via tal van websites. De incidenten waar de heer Grinwis op wees, vonden plaats in een periode waarin het dringend werd afgeraden om door het Slijkgat te varen. Dat was in de kerstvakantie. Bekend was dat vanwege de storm daar op dat moment niet gebaggerd kon worden. De informatie is dus op andere manieren beschikbaar voor de scheepvaart. Wat continuering van de service betreft, is al in 2015 geconstateerd dat die vuurtoren niet nodig is, omdat het geen VTS-gebied is. Nu is het vraagstuk echter urgent geworden, omdat voor continuering ook de apparatuur vervangen zou moeten worden. Dat vergt een aanvullende investering die ik niet wenselijk acht, omdat ik dat geld liever wil inzetten op die plekken waar we de noodzakelijke apparatuur wél moeten vernieuwen vanwege het feit dat het VTS-gebieden zijn. Het zou dus niet logisch zijn om dat hier te doen.

De **voorzitter**:
Na zijn vlammende betoog over de vuurtoren, kan het niet anders dan dat de heer Grinwis hier een vraag over heeft.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja, dat klopt, voorzitter. De minister geeft keurig antwoord in lijn met wat Rijkswaterstaat vindt, maar de praktijk is toch wel iets anders. Je kunt de vraag stellen of het terecht geen VTS-gebied is. Er ontstaat toch een soort blinde vlek van Westkapelle tot Hoek van Holland, in ieder geval in een heel groot deel daar voor de kust, omdat het radarsysteem daar ook uitgeschakeld gaat worden en niet vervangen gaat worden. Het gaat om een eenmalige investering van zo'n 2 miljoen in het radarsysteem en om een structureel bedrag. Ik dacht zelf vier tot vijf ton, maar inderdaad, de minister zegt: zes tot zeven ton. Dat gebied is echt zeer dynamisch. Zeker sinds de aanleg van de Tweede Maasvlakte slibt die vaargeul steeds dicht en verplaatst die zich. En je ziet dat die vuurtorenwachter, ook al is het dan niet helemaal volgens de taakomschrijving van Rijkswaterstaat, in de praktijk een veel bredere functie heeft. Schepen roepen even de vuurtoren aan in de zin van "is het veilig?" en de vuurtorenwachter intervenieert zelf actief als er weer een zeiljacht of een recreatievaartuig langskomt — dat heb je daar nogal — dat zomaar, hup, het Slijkgat in lijkt te willen duiken terwijl dat in de praktijk niet kan omdat het te ondiep is. Gaat de minister dus niet te makkelijk voorbij aan de praktijk, de veiligheid, het toezicht en de samenwerking met de Douane tegen drugstransporten? Dat lijkt daar gewoon een blinde vlek te worden en dat heeft veel consequenties. Erkent de minister dat?

Minister **Harbers**:
Eerst de eerste vraag of het geen VTS-gebied moet zijn. We hebben daar internationaal, ook in IMO-verband, criteria

voor. Het gebied voldoet niet aan de criteria daarvoor. Als ik dan kijk naar de beperkte middelen op de begroting, dan zet ik die liever in op de plekken waar we wél VTS-gebieden hebben en die we ook goed moeten bijhouden en aansturen. Ik zie natuurlijk ook dat zo'n vuurtoren een veel grotere functie heeft. Als daar mensen werken, ontstaan daaromheen vanzelf ook informele netwerken en een soort terecht verantwoordelijkheidsgevoel: als ik hier nou toch zit en ik zie wat dingen gebeuren, roep ik het schip even aan. Ik erken het belang daarvan, maar dat wil niet zeggen dat ik, als ik binnen de begroting een keuze moet maken tussen wat ik wel doe en niet doe, ook de informele functies allemaal op deze wijze kan blijven financieren. Het is ook niet zo dat er permanent mensen op de vuurtoren zitten die ieder drugstransport zien en de Douane daarover kunnen informeren. En er zijn natuurlijk ook nog andere manieren waarop mensen iets verdachts kunnen melden, bijvoorbeeld havenmeesters of andere mensen op het water. Maar de realiteit is toch ook dat niet alles zo op het oog zichtbaar is. Ik herken al die zorgen dus wel. Ik heb ze ook gezien in de schriftelijke vragen, waarop we u ook antwoord hebben gegeven, maar ik sta voor de keuze wat ik met de beperkte middelen doe. Met het oog op die beperkte middelen denk ik, zeker als dit nu een investering zou vragen om de apparatuur op orde te houden, dat het wijs is om dit niet ten koste van iets anders te laten gaan, hoe spijtig dat ook is, ook voor het stukje informele dienstverlening daaromheen. Daarover zijn we nog wel in overleg met partners in de regio om te kijken of je dat niet op een andere manier kunt organiseren, maar niet op deze wijze, met een bemande vuurtoren.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Een vervolgvraag van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het is natuurlijk ook een stukje cultuurgoed. Het is een fantastische vuurtoren — de vuurtorens langs de Nederlandse kust zijn sowieso allemaal fantastisch — en heeft al die decennia ook een belangrijke functie in de samenleving gehad. Dat aspect zit er dus ook aan. Dat geef ik grif toe en dat geef ik de minister graag mee. Ik kan uit eigen ervaring zeggen dat het daar inderdaad prachtig is. Ik kan nu doorzetten en proberen om met een amendement de middelen te regelen, maar ik merk bij de minister ook de urgentie: de beheer- en onderhoudsopgave binnen Rijkswaterstaat is zó groot; doe daar dus alsjeblieft niet zomaar een greep in. Ik ga de minister wel oproepen om dit jaar te benutten om nog eens goed in overleg te treden met alle partijen. Ik denk dat ik daarover in de tweede termijn met een motie kom. Als andere partijen hier belang aan hechten, kunnen ze misschien ook wat bijleggen. Ik roep de minister ook op om te evalueren of het inderdaad een verstandig besluit is om die toren leeg te zetten en de radar niet te vervangen, want het lijkt mij niet goed dat wij niet alleen vanuit de taakopvatting van Rijkswaterstaat kijken, maar dat wij ook naar de praktijk kijken: wat gebeurt er dan dit jaar en de komende tijd? Het laatste punt daarbij is …

De **voorzitter**:
U wordt nu wel heel creatief. Dat zijn drie punten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Oké. Ik denk dat ik hier in de tweede termijn even op terugkom. Ik merk dat de minister in zijn antwoord wel voelt dat ik een punt heb, maar dat hij met zijn taakopvatting en zijn beperkte geld zit. Laten we daar dan dit jaar eens even een goede studie naar doen om te kijken of we dit besluit in de toekomst wel moeten continueren of moeten intrekken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Uw punt is helder.

Minister **Harbers**:
Kortheidshalve: ik denk dat we het debat dan in de tweede termijn voortzetten, maar natuurlijk erken ik dat het ook cultuur is. Ik vatte dat in mijn opmerking dat er natuurlijk ook informeel iets ontstaat rond een bemande vuurtoren.

Voorzitter, daarmee ben ik aan het eind gekomen van de beantwoording van de vragen over de maritieme sector.

De **voorzitter**:
Ik kijk heel even rond of daar nog interrupties over zijn. Dat is niet het geval. Dan vervolgt u uw betoog.

Minister **Harbers**:
Dan ga ik naar de luchtvaart. Luchtvaart, vliegen, is in 100 jaar tijd doorontwikkeld tot een betaalbare, snelle en voor veel mensen vanzelfsprekende vorm van vervoer over lange afstanden en is ook niet meer weg te denken uit de hedendaagse mondiale samenleving. Luchtvaart is een wereldwijde verbinder, en daar hangt een prijskaartje aan. Luchtvaart stoot broeikasgassen uit en rondom luchthavens is ook veel geluidshinder. Rondom Schiphol willen we de belangen van omwonenden onverminderd beter met die van de luchtvaart in balans brengen. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. De heer De Groot had vijf vrij precieze vragen en aan de hand daarvan zal ik het in kaart proberen te brengen.

De belangrijkste vraag is natuurlijk — daar werd in het ordedebat al aan gerefereerd — waar we nu staan met de Balanced Approach. De stand is dat we die Balanced Approach ongeveer een jaar geleden begonnen zijn met de consultatie van alle partijen in de sector. Dat leidde tot input die we verwerkt hebben in ons uiteindelijke voorstel dat we 1 september hebben voorgelegd aan de Europese Commissie. Er zijn eigenlijk geen spoorboekjes voor hoe die notificatie precies verloopt. Dat heb ik in het najaar ook een aantal keren gezegd. We zitten nu in de fase waarin ik ook afhankelijk ben van wanneer oordelen van anderen komen. In de basis bestaat die procedure uit maximaal zes maanden, namelijk drie tot zes maanden, waarbij ook ruimte is om vragen te stellen, die wij dan weer moeten beantwoorden. De reden dat dit niet allemaal vastligt, is dat deze procedure ongekend is. De Balanced Approachprocedure bestaat al heel lang, maar is op deze schaal nog nooit ergens op de wereld toegepast.

De notificatieprocedure houdt een intensief proces in met de Europese Commissie. De Commissie heeft ons een aantal keren verdiepende vragen gesteld. Daarover is dan ambtelijk en soms politiek contact. De realiteit is nu dat er met name de afgelopen dagen, de afgelopen week, heel

intensief contact over is geweest. Alleen al in de afgelopen week is er drie keer een delegatie naar Brussel geweest voor nader overleg. Dan gaat het steeds ook om bijvoorbeeld de uitleg van het ingediende maatregelenpakket. Wat staat er nou precies? Hoe zijn de berekeningen geweest? Hoe zit de Nederlandse regelgeving in elkaar? Dat is echt een kwestie van de afgelopen dagen. Vrijdag heb ik nog met het team gezeten en de balans opgemaakt: wat hebben we geleerd in die overleggen en weten we dat er op onderdelen nog aanvullende onderbouwing en/of uitleg nodig is? Dat kost uiteraard ook tijd. Dit is trouwens ook voor de Europese Commissie relatief nieuw. We kunnen dus over en weer nauwelijks leren van ervaringen in andere landen.

Bij de nieuwe dienstregeling, het internationale slotverdelingsproces, gelden wel vaste internationale processen en termijnen. Ruim een halfjaar voor de ingangsdatum van het nieuwe seizoen moeten die afgerond worden. Ik weet nu dat er twee dingen aan de hand zijn. De notificatie loopt nog. Daar hebben we goed overleg over, maar er wordt nog aanvullende informatie gevraagd en het zal ook echt nog wel meer dan een paar weken duren om dat op te leveren. Voor de dienstregeling van 1 november 2024 gaat het proces op korte termijn lopen; het is eigenlijk al gestart. Dat is de reden dat ik de Kamer in reactie op de vraag van de heer De Groot heb gemeld dat het onwaarschijnlijk is dat we die procedure af kunnen ronden vóór de start van het slotallocatieproces, gericht op 1 november 2024.

Ik zeg daarbij dat ik het uiteraard liever anders had gezien. Maar het allerbelangrijkste hierbij is het volgende. Willen we dit daadwerkelijk voor elkaar krijgen, dan moeten we de voorgeschreven processen en procedures nauwgezet volgen en de tijd nemen die nodig is om tot een goede afronding te komen. Dat is in het belang van iedereen: de omwonenden, de luchtvaartmaatschappijen, Schiphol en de Europese Commissie. We hebben er namelijk ook niets aan als we weer heel snel een estafette lopen en vervolgens blijkt dat het besluit al dan niet juridisch meteen weer onderuitgehaald kan worden. Dan bieden we de bewoners uiteindelijk niets.

Even over de tijdlijn van de afgelopen dagen. In de afgelopen week is er zoals gezegd al drie keer ambtelijk overleg gevoerd. We hebben ook wel even de tijd genomen om dan weer helemaal te doorgronden waar dat toe leidt. Dan zou ik twee dingen hebben kunnen doen. Ik had heel snel met een aparte brief kunnen komen, maar die zou in de praktijk de inbreng van de Kamer in eerste termijn gekruist hebben. Ik vind het ook netjes om de vragen van de Kamer gewoon naar realiteit te beantwoorden. Ik heb ook het woord "onwaarschijnlijk" gebruikt. Ik heb geen nieuwe datum genoemd, want het is klaar als het klaar is. Ik ben in deze fase afhankelijk van wanneer het oordeel van de Europese Commissie over onze Balanced Approachprocedure komt. Dan kunnen we met dat oordeel in de hand nationaal weer verder.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Hoe het proces precies is gegaan, zie ik dan zo meteen wel in de brief. Daar ga ik nu niet een debat met de minister over voeren. Ik geloof hem gewoon op zijn woord. Ik hoor ook dat de minister zegt: wij houden wel vast aan die ambitie voor de krimp. Dan is die ambitie voor de krimp er wel, maar misschien zijn er in de tussentijd ook wel doorgroeimogelijkheden voor Schiphol naar 500.000. Hoe voorkomt de minister dat Schiphol in de tussentijd weer doorgroeit naar die eerdere 500.000? Dan ontstaat er in de zomer weer ontzettend veel drukte. We weten waar dat toe geleid heeft. Dus hoe houdt de minister in de tussenfase vast aan de krimpambitie? Wat betekent dat? Kan hij dat schetsen voor GroenLinks-Partij van de Arbeid?

Minister **Harbers**:
Twee elementen. Wat betekent dat? Wij werken door aan deze koers. Wij zijn gestart met het proces van de Balanced Approach. Ik denk ook dat daar noodzaak toe is, omdat de realiteit van de afgelopen pak 'm beet tien jaar niet buiten de kaders van het Luchthavenverkeerbesluit zit, dus dat vergt onherroepelijk een besluit. Daar worden ook rechtszaken over gevoerd. Dus alleen al vanuit dat belang, en dat is ook het belang van Schiphol, blijven wij deze koers volgen. Het eerstvolgende moment is wanneer wij het oordeel van de Europese Commissie hebben, naar aanleiding van de notificatieprocedure. Maar onze inzet is niet alleen om dat af te wachten en dan verder te gaan. Onze inzet is ook vanuit het belang van Schiphol, om te zorgen dat er een juridisch deugdelijk Luchthavenverkeerbesluit onder hun huidige operatie ligt. Zo verwoordt Schiphol het zelf ook.

Wat gebeurt er dan in de tussentijd? Technisch gesproken, vanuit de regelgeving, zouden dat 500.000 vluchten kunnen zijn, maar er zit altijd een beperking op, namelijk dat het operatiemaakbaar moet zijn. Dat zie je bijvoorbeeld voor het komende zomerseizoen. Schiphol heeft in het gebruikersjaar 2024 ruimte gegeven voor ongeveer 483.000 vluchten. Dat is gebaseerd op datgene wat ze daadwerkelijk, met de beschikbare mensen en middelen, kunnen afhandelen. Dat is een beslissing die voor ieder dienstregelingsjaar apart in kaart wordt gebracht door Schiphol.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Nou ja, een verduidelijkende vraag. Als ik het goed begrijp, is het niet alleen zo dat de voorgenomen krimp in eerste instantie niet doorgaat, maar dat er een grote kans is dat omwonenden in de tussentijd geconfronteerd worden met de 483.000 vluchten die de minister net noemde, maar mogelijk zelfs met 500.000 vluchten. Dat kan de situatie worden. Ik vind dat heel teleurstellend. Dat gevoel van omwonenden over een onbetrouwbare overheid: ik kan mij eigenlijk niet eens voorstellen hoe frustrerend dat moet zijn. Ik hoop in ieder geval dat de minister de frustratie met mij deelt en dat hij in de tussentijd toch zoekt naar middelen om dat te voorkomen.

Minister **Harbers**:
Die frustratie deel ik, vanuit allerlei invalshoeken, want ik vind dat de situatie rond Schiphol gewoon weer moet kloppen, voor omwonenden, voor luchtvaartmaatschappijen en voor de luchthaven zelf. Dat is de reden dat we met dit traject aan de slag zijn gegaan. Voor de besluitvorming zijn we, wat je er ook van kunt vinden, wel afhankelijk van een aantal internationale procedures die voorgeschreven worden, zowel door de Europese Unie als door ICAO. Ook in het belang van de omwonenden hecht ik eraan om die

procedures goed te volgen. Doe je dat namelijk niet, dan is het besluit heel kwetsbaar. Daarmee bied je de bewoners uiteindelijk niets. Wat de daadwerkelijke realisatie betreft: Schiphol geeft ruimte voor 483.000 vluchten. We weten dat het aantal vluchten het afgelopen jaar ook lager uitkwam. Dus het zal waarschijnlijk ergens tussen de 440.000 — zo was het nu — en de 483.000 zijn. De operatie moet aan alle kanten maakbaar zijn, ook voor luchtvaartmaatschappijen.

De **voorzitter**:
Er is nog een interruptie van de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract en daarna van de heer Boutkan.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Vanuit Nieuw Sociaal Contract is er ook wel steun voor de vragen van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. De zorgen bij omwonenden zijn toch weer toegenomen. Zij zijn hier jarenlang mee geconfronteerd. Voor veel mensen bood de lijn die de minister heeft ingezet wel perspectief, ook met het voorgenomen krimpbesluit van 452.500 vluchten, dus ook wij waren verrast door de opmerking "na 1 november". De minister heeft toegelicht dat het langer gaat duren en dat het zorgvuldig moet gebeuren. Toch heb ik daar een vraag bij. Eerder is er in allerlei scenario's gesproken over minder nachtvluchten. Ook daar heb je weer een Balanced Approachbenadering voor nodig, begrepen wij uit de schriftelijke antwoorden. Als we dan toch meer tijd nemen, zouden we varianten daarop dan niet kunnen meenemen in dit proces?

Minister **Harbers**:
De teleurstelling waar de heer Van Dijk naar vraagt, deel ik. Ik heb afgelopen tijd geregeld overleg gehad, bijvoorbeeld met de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik ben daar wel altijd transparant geweest. We zitten nu in de fase van het proces waarin wij niet over onze eigen tijdlijn gaan, omdat wij nu afhankelijk zijn van oordelen van anderen. Dat is altijd de disclaimer geweest bij de voortgang van het proces. Precies van de gedachte waarover de heer Van Dijk spreekt, moeten we de komende weken even bekijken of die in te passen is. Eerder heb ik over nachtvluchten met de Kamer afgesproken dat we het voorstel van Schiphol serieus nemen. Het paste niet in de Balanced Approachprocedure die we nu volgen. In de internetconsultatie daarover waren partijen niet in de gelegenheid om te reageren, want het is in die consultatie door Schiphol ingebracht. Nu we deze realiteit onder ogen zien, zal ik ook uitzoeken of het mogelijk is om die nog in deze procedure in te brengen, als de impactanalyse van nachtvluchten, die dit voorjaar moet komen, klaar is.

De heer **Boutkan** (PVV):
Ik dank de minister voor de zeer uitgebreide beantwoording op dit onderwerp, maar die roept bij de PVV tegelijkertijd de verbazing op dat dit probleem nu als het ware komt oppoppen. Dit had toch allang voorzien kunnen zijn? Daarom de vraag aan de minister waardoor dit verschijnsel er nu zo kan zijn. En welke consequenties heeft dit bijvoorbeeld voor Lelystad?

Minister **Harbers**:
Ik gaf al aan dat het tijdsverloop van de Balanced Approachprocedure onbekend is. In zijn algemeenheid werd aangenomen dat dit binnen zes maanden is, maar het is nu bijna eind januari, we zijn al vijf maanden op weg en hebben nog een aantal aanvullende vragen gekregen. We zullen het dus niet binnen die zes maanden afronden. Dat zal dan een krap tijdschema opleveren om het per 1 november in te voeren. Ik denk dat het er zeer bij gebaat is als we het zorgvuldig doen. Lelystad heeft vanzelfsprekend raakvlak met Schiphol, maar is in de hele besluitvorming wel een apart vraagstuk. De heer Boutkan vroeg daar ook naar in zijn eerste termijn. Hij zei: is er op dit moment al aan die twee voorwaarden voldaan? Lelystad heeft zelf aangegeven af te willen zien van de derde vliegroute. Tegelijkertijd is het onderwerp "indeling luchtruim" door de Kamer controversieel verklaard. Straks zal ook moeten blijken wat het betekent voor andere vliegroutes als je die derde vliegroute niet gebruikt. De natuurvergunning is weliswaar aangevraagd door Lelystad, maar nog niet afgegeven. Die wordt nog beoordeeld. Als je dus vraagt of nu al helemaal aan beide voorwaarden is voldaan, dan is het antwoord: dat is helaas nog niet het geval.

Dan het eerste punt als het gaat om de procedures rond Schiphol. Ik hecht eraan om hier te melden dat ik een groot hart heb voor de luchtvaart. Maar juist omdat ik een groot hart heb voor de luchtvaart en de toekomst van Schiphol, vind ik dat alles daar moet kloppen om de juridische kwetsbaarheden voor de luchthaven niet te laten voortbestaan, want daar zouden we de luchtvaart in Nederland met z'n allen geen dienst mee bewijzen.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog. Zijn we al bij het volgende blok?

Minister **Harbers**:
Nee, nog een paar antwoorden, maar niet veel meer.

De **voorzitter**:
Net als ik bij de Kamerleden doe, zou ik de minister willen verzoeken om het kort en bondig te houden.

Minister **Harbers**:
Ja, dat zal ik doen. De heer De Groot had nog een paar andere vragen, bijvoorbeeld over het vaststellen van gedifferentieerde tarieven. Dat kan niet op korte termijn. Ze zijn in ieder geval tot maart 2025 vastgesteld. Ik denk ook dat je een kanttekening moet plaatsen bij tariefdifferentiatie. Je moet het effect daarvan niet overschatten. Luchthavengelden maken uiteindelijk maar een beperkt deel uit van de totale kosten die luchtvaartmaatschappijen maken. We hebben wel reden om aan te nemen dat tariefdifferentiatie niet het doorslaggevende element zal zijn in de vlootkeuze. Het raakt uiteindelijk met name de luchtvaartmaatschappijen die hun basis op Schiphol hebben, aangezien die maatschappijen veelal aan de randen van de dag en/of op piekmomenten vliegen.

Dan rest mij tot slot nog een paar vragen over de luchtvaart. De heer Bamenga wil een moonshotproject. Ik ben altijd voor een beetje ambitie te porren. Mijn ambitie is inderdaad dat er in 2030 een eerste commerciële vlucht met minimaal

negen passagiers zonder CO_2-uitstoot uit Nederland vertrekt. Hier wordt op heel veel plekken in de sector ook aan gewerkt. Het is een mooi streven. We moeten het dan allemaal even voor elkaar krijgen op het gebied van laad- en tankinfrastructuur, bijbehorende wet- en regelgeving en veiligheidsprocedures op de grond en in de lucht, inclusief het gebruik van biobrandstoffen. Natuurlijk mogen die motoren nooit uitvallen, zeg ik in de richting van de heer Boutkan.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u even alle vragen afrondt, want ik wil ook de staatssecretaris nog aan het woord laten voordat wij stoppen. We hebben namelijk geen uitlooptijd. We moeten stoppen om 15.45 uur.

Minister **Harbers**:
14% bijmenging in Europees verband is een vrijwillig en een door de luchtvaartsector met de overheid afgesproken ambitie. Dit wordt niet voorgeschreven door Europese regels, maar kwam wel in overleg met de sector op tafel.

Dan de vierde aanvliegroute, waar de heer Van Dijk naar vroeg. Het hele programma Luchtruimherziening is controversieel verklaard. Daar maakt het onderdeel van uit, dus besluitvorming is per definitie aan een nieuw kabinet.

Dat brengt mij bij het pamflet met de tien commitments van de luchtvaartsector. Om te beginnen heb ik het gezien als een voorstel aan de formerende partijen. Wel vind ik het goed dat de luchtvaartsector de maatschappelijke verantwoordelijkheid voelt om bij te dragen aan stillere en schonere luchtvaart. De punten die in dit plan zitten zijn ook allemaal niet nieuw. Het zijn allemaal punten waar ook de afgelopen jaren in het Akkoord Duurzame Luchtvaart of bijvoorbeeld in het kader van de arbeidsomstandigheden al volop aan wordt gewerkt. Hier en daar wijkt het tempo wel wat af. Soms wordt het ook ingehaald door de realiteit. Bijvoorbeeld op het gebied van arbeidsvoorwaarden zijn er inmiddels op korte termijn gewoon dwingender aanbevelingen van de Arbeidsinspectie verstrekt aan partijen. Ik denk echter dat het op zichzelf goed is om hierover goed in overleg te blijven.

Tot slot de vraag van de heer De Hoop over de afhandelaren. We hebben al aangekondigd — dat wil Schiphol zelf ook — om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken, zodat er ook wat rust komt, er wat minder druk is op de arbeidsvoorwaarden en er minder druk is op de logistieke operatie. Alle internetconsultaties zijn binnen. We zijn volop bezig met het verwerken van de reacties. De verwachting is dat er dit kwartaal een definitief besluit zal worden genomen.

Tegelijkertijd mag Schiphol binnen de Europese richtlijnen niet zelf de afhandelaren in dienst nemen, want dit is een geliberaliseerde markt, waarin altijd ruimte moet blijven voor andere aanbieders.

Voorzitter, dat over de luchtvaart.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Peter de Groot namens de VVD voor een interruptie.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het is goed om te horen dat de minister een warm hart heeft voor de luchtvaartsector. Dat heeft deze woordvoerder van de VVD ook, dus dat is heel goed om te horen. Tegelijkertijd moeten we ook goed blijven kijken hoe we de luchthavens, met name Schiphol, in balans kunnen brengen met de omgeving. Daar heeft de minister het een en ander over gezegd en ik heb daar met name rondom die tariefdifferentiatie veel vragen over gesteld. De minister zegt dat we dat niet moeten doen. Hartstikke goed, dan weten we dat ook. Waar ik wel naar op zoek ben — ik zie de minister zijn hoofd al schudden — is naar waar we uitkomen als het gaat om krimp en het verbieden van nachtvluchten en vluchten aan de randen van de dag versus alles openlaten. Er zit een gebied tussen en eigenlijk ben ik als nieuwe woordvoerder op zoek naar aanwijzingen of hulp van de minister om er met elkaar voor te zorgen dat we vooral die overlast gedurende de randen van de dag kunnen verminderen, zodat iedereen wat lekkerder kan slapen, zonder dat het de luchtvaartsector of de vervoerssector heel erg hindert. Ik ben daar heel erg naar op zoek, omdat ik bang ben dat we anders in die patstelling blijven zitten. Dus kan de minister daar nog iets over zeggen?

Minister **Harbers**:
Tariefdifferentiatie wordt al toegepast. De tarieven worden voor een periode van drie jaar vastgesteld, dus op heel korte termijn biedt het geen soelaas. Er wordt overigens wel gedifferentieerd maar iedere maatregel kent ook wel een beetje eindigheid waar het gaat om de vraag of die nog wel effect heeft of niet. Wat betreft het bredere vraagstuk van nachtsluiting en de randen van de nacht en wat je daarbij wel en niet kunt doen, zijn we bezig met een impactanalyse om juist al dit soort elementen in beeld te hebben die daar een rol bij spelen. Dit alles uiteindelijk met één doel, namelijk meer ongestoorde nachtrust voor de omwonenden dan nu het geval is.

De heer **Bamenga** (D66):
Ik ben heel erg blij om te horen dat de minister de moonshotmissie van D66 deelt om de allereerste internationale elektrische lijnvlucht te realiseren in 2030. De minister heeft het tegelijkertijd over negen plekken. Ik zou de minister dan willen vragen of hij samen met mij wil kijken of we die ambities niet kunnen vergroten of stimuleren. Ik begrijp dat er nu al bedrijven zijn die zeggen: wij kunnen het misschien wel voor vijf keer zoveel doen, bijvoorbeeld met 44-zitters. Ik hoor zelfs dat er bedrijven zijn die zeggen dat ze het voor 80 plekken kunnen doen. Zou de minister mee kunnen gaan met deze ambities en zou hij willen uitspreken dat hij ook het streven heeft om het Nederlandse bedrijfsleven extra te stimuleren, zodat we dat mogelijk kunnen maken en we de luchtvaart, die in de eigen woorden van de minister een wereldwijde verbinder is, op een schonere manier kunnen vormgeven?

Minister **Harbers**:
Ja. Het aantal passagiers laten we lekker bij de ingenieurs. Er wordt inderdaad ook door Nederlandse bedrijven heel hard aan gewerkt. Negen is wel een soort kantelpunt. Dan

ga je echt naar grootte, want met twee en vier zien we de eerste initiatieven al.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zijn we nu bij het laatste blok.

Minister **Harbers**:
Dat kan kort, voorzitter. Dat blok gaat over water. Ik denk dat veel leden ook dachten: daar gaan we het aanstaande maandag verder over hebben in het wetgevingsoverleg. Ik heb drie dingen daarover. Verder zal ik alles wat ik over water weet, aanstaande maandag vertellen. Ik hecht er wel aan om in het plenaire debat een korte opmerking te maken over het hoge water van afgelopen kerst en begin dit jaar. Ook vanaf deze plek dank ik de medewerkers van Rijkswaterstaat, Defensie, de waterschappen, de provincies, veiligheidsregio's, brandweer en gemeenten voor hun enorme inzet in een vakantieperiode. Ze hebben heel hard gewerkt voor onze veiligheid. Ze hebben daarmee ook laten zien dat dit dus gewoon kan in Nederland. Dit was geen crisis. Ik zeg er gelijk bij: als het water in je straat staat, zal het als bewoner bepaald anders voelen. Maar hier hebben we onze overheden en hulpdiensten voor. Ze hebben echt fantastisch werk geleverd.

De heer Gabriëls vroeg naar de aankondiging door Vlaanderen van een rechtszaak tegen een bedrijf op Chemelot. Wij hebben die aankondiging ook gehoord. Verdere inhoudelijke informatie hebben we nog niet ontvangen. We doen ook navraag bij Vlaanderen. Naar onze indruk heeft het waterschap dat hier het bevoegd gezag is, gewoon rekening gehouden met alle wet- en regelgeving en normen.

Een van de grotere thema's, waar we het waarschijnlijk maandag ook nog over zullen hebben, is grondwater, een van de bronnen van zoetwater. De provincies geven vergunningen af voor onttrekkingen van grondwater door de industrie en toetsen natuurlijk vooraf of dat mogelijk is, want ook hier zien we een toenemende druk op ons water- en bodemsysteem. Dat onderkennen we ook als rijksoverheid, ook met de medeoverheden. Anderhalf jaar geleden hebben we in een brief aangegeven hoe we water en bodem sturend willen maken voor de ruimtelijke inrichting. Daarin hebben we bijvoorbeeld opgenomen dat provincies een grondwaterplafond moeten instellen en ook een voorkeursvolgorde moeten hebben voor onttrekkingen, zodat we een nog betere afweging kunnen maken.

In de vorige Kamerperiode heb ik naar aanleiding van een motie een onderzoek aangekondigd naar een landelijke vergunning of meldplicht voor onttrekkingen. Dat is gereed. Het is een beetje last minute, maar ik vind wel dat de Kamer die informatie moet hebben. Waarschijnlijk komt er vandaag nog een brief hierover naar de Kamer, zodat het onderwerp desgewenst maandag nog bij het wetgevingsoverleg kan worden betrokken.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn inbreng in de eerste termijn. O nee, sorry, ik moet de amendementen nog. Dat is ook vrij simpel, want er is er nog maar eentje op mijn gebied. Dat is een amendement van de heer Heutink en een aantal medeondertekenaars, wat mij doet veronderstellen dat een Kamermeerderheid binnen handbereik is. Desalniettemin dien ik het amendement te ontraden vanwege de dekking. Gegeven mijn hele betoog ontraad ik het weghalen van budget bij de instandhoudingsopgave. Dat budget is meer dan nodig om onze infrastructuur voor de instandhouding in de lucht te houden. Dat vergroot op voorhand alweer het inregelen van die operatie. Ik ontraad het amendement dus. Ik zeg daar één ding bij. Ik refereerde aan de ondertekening. Mocht de Kamer zich niets aantrekken van mijn "ontraden" en het amendement toch aannemen, dan hecht ik eraan om hier toch uit te spreken dat ik hoop dat de partijen die het amendement indienen en er al dan niet voor zullen stemmen, zich realiseren dat de opgave voor de instandhouding voor de komende kabinetsperiode dan op voorhand alweer met 94 miljoen is vergroot. De staat van onze infrastructuur kan dat eigenlijk niet lijden. Ik spreek de hoop en verwachting uit dat partijen die voor dit amendement stemmen, zich daarvan bewust zijn en wel kijken hoe dat gat de komende jaren kan worden ingelopen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
We noteren bij het amendement-Heutink c.s. "ontraden". Ik dank de minister voor de beantwoording van de gestelde vragen. Ik schors kort voor een enkel moment, maximaal vijf minuten, waarna we doorgaan naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Aan de orde is nog steeds de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat. We hebben net de beantwoording van de minister gehad. Dan geef ik het nu het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de aan haar gestelde vragen. Gelet op de tijd heb ik haar verzocht om het kort en bondig te houden, omdat ik het idee heb dat er van de zijde van de Kamer nog wel behoefte is aan een tweede termijn om moties en amendementen in te dienen. Daar wil ik de Kamerleden de gelegenheid toe geven; daarom heb ik dat beroep op de staatssecretaris gedaan. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Voorzitter, ik zal mijn best doen. Dank aan de Kamer voor de inbreng en de vragen. Ook welkom aan alle nieuwe Kamerleden, en mijn felicitaties en complimenten voor de soms heel persoonlijke maidenspeeches van achtereenvolgens de heer Heutink, de heer Boutkan, mevrouw Veltman, de heer Gabriëls, de heer Bamenga en de heer Van Dijk. Ik kijk heel erg uit naar onze samenwerking. We hebben op maandag al een heel goed debat gehad, het MIRT-debat. Dat was een mooie aftrap en ik heb toen ook in de eerste termijn veel goede voorstellen gehoord over de besteding van onze middelen. Het past mij in deze demissionaire periode niet altijd om daar zelf nog iets mee te gaan doen. Ik zal dus soms zeggen dat de sleutel daarvoor bij de Kamer ligt, maar dat wil niet zeggen dat ik het slechte voorstellen vind. Dat even vooraf.

Voorzitter. Deze IenW-portefeuille heb ik de afgelopen twee jaar ervaren als heel veelzijdig en betekenisvol voor de dagelijkse praktijk van heel veel mensen. Dat werd maandagavond en gisteravond overigens ook nog eens heel scherp geïllustreerd toen er een stroomstoring was die het treinverkeer rond Utrecht platlegde, en reizigers vast kwa-

men te zitten. Gisteravond gebeurde dat rond Schiphol. Een aantal Kamerleden refereerde daar ook al aan. Ik realiseer me dat erg veel mensen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en moeten kunnen rekenen op een betrouwbaar openbaar vervoer. Het is goed dat ProRail en NS de zaak in de loop van de avond weer aan de gang kregen en iedereen thuis hebben gekregen. We gaan natuurlijk alles op alles zetten om dit soort storingen in de toekomst te voorkomen.

Voorzitter. De portefeuille is zeer veelzijdig; ik zei dat al. Ik zie dat alleen al terug in de verschillende start- en openingshandelingen die ik heb verricht. Zo heb ik in Utrecht een nieuwe elektrische locomotief ingereden. Ik heb in Limburg vrachtwagens opgeladen met een stekker. Samen met andere partijen heb ik in Amersfoort kinderen aan een fiets geholpen. En ik heb zelfs in Den Haag gratis friet — zo zeg ik dat; hier wordt "patat" gezegd — uitgedeeld in recyclebare bakjes. Dat brengt je ook in contact met veel verschillende mensen; dat zijn mensen die zich zorgen maken over goede bereikbaarheid van en naar hun werk of school, of over hun veilige leefomgeving, waarbij gezondheid op één staat. Mensen hebben ook ideeën over hoe ze in een circulaire economie zonder grondstoffen te verspillen, nieuwe producten op de markt kunnen brengen. Die ideeën zijn heel erg hard nodig. Dat alles inspireert me enorm en het zet me ook aan om, binnen de speelruimte die de Kamer me in deze demissionaire periode geeft, door te gaan met alle vraagstukken. Ik kijk ook in deze nieuwe periode uit naar de samenwerking met Kamerleden.

Voorzitter. Ik wil graag beginnen met het blokje ov en spoor. Voor bijna iedereen in ons land is mobiliteit essentieel in het dagelijks leven. Iedereen wil veilig en makkelijk naar werk, studie, vrienden en familie kunnen reizen, ongeacht waar men woont. Mobiliteit is een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen in onze samenleving of om een bijdrage te kunnen leveren aan de gemeenschap, zoals mevrouw Vedder dat zo mooi zei. Dat recht op bereikbaarheid is zo wezenlijk dat we daar heel goed op moeten letten. Kan iedereen wel meedoen? Heeft iedereen voldoende toegang tot een vorm van mobiliteit om werk, onderwijs en zorg te bereiken? Ik heb het dan over mobiliteit in brede zin, dus over openbaar vervoer, auto, deelauto en fiets. Die sociale functie van mobiliteit verdient meer aandacht en meer ambitie. Ik heb daarom vorig jaar twee bereikbaarheidsconferenties georganiseerd met andere ministeries, provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en ervaringsdeskundigen zelf. Dat waren heel levendige en inspirerende conferenties, waarbij veel ideeën en initiatieven naar voren kwamen.

Een ander punt is dat we recht op bereikbaarheid alleen goed in de praktijk kunnen brengen als we een betrouwbaar, veilig en soepel ov-netwerk hebben. Dat is niet vanzelfsprekend, want we hebben na corona te maken met een nieuwe realiteit. Tot een jaar geleden dachten we nog dat de groei van het aantal reizigers binnen een tot drie jaar weer zou terugveren naar het niveau van 2019, maar het beeld is nu dat het gebruik van openbaar vervoer fundamenteel is veranderd. Nog steeds wordt er zo'n 15% minder met het openbaar vervoer gereisd dan voor corona. We zien wel groei, maar dan zo'n tien jaar trager dan we eerder hadden voorzien. Dat alles vraagt dus ook om nieuwe keuzes en nieuwe antwoorden. Dat doen we door met alle partijen in de herijking van het Toekomstbeeld OV alle uitdagingen in beeld te brengen. Dat doen we ook door intussen flink te blijven investeren in het openbaar vervoer.

Ook de afgelopen twee jaar zaten we wat dat betreft niet stil. Het is goed om alles nog even op een rij te zetten. Het kabinet heeft het openbaar vervoer in de afgelopen jaren, tijdens de covidpandemie met 3,5 miljard euro aan beschikbaarheids- en transitievergoedingen ondersteund. Daarmee kon het openbaarvervoeraanbod ook in tijden van veel minder reizigers en opbrengsten op peil worden gehouden. Daarnaast heeft het kabinet naar aanleiding van de motie-Bikker vanaf dit jaar structureel 300 miljoen vrijgemaakt om het regionaal openbaar vervoer te blijven ondersteunen — dat is dus structureel — en 120 miljoen vrijgemaakt om prijsstijgingen bij NS dit jaar tegen te gaan. Met die middelen kan ik de provincies en vervoerregio's in staat stellen om het stads- en streekvervoer te verbeteren. Dat reizigers langzaam weer terugkomen, helpt daarbij natuurlijk ook.

Ook zorg ik bijvoorbeeld voor mogelijkheden voor Zeeland om te kunnen experimenteren met andere vormen van openbaar vervoer. Daar is in de afgelopen MIRT-ronde 6 miljoen euro voor beschikbaar gesteld. Die investeringen komen bovenop de investeringen in infrastructuur van ruim 4 miljard euro uit de woningbouwmiddelen bij het vorige MIRT.

Daar zitten ook veel investeringen bij voor het noorden van Nederland. Dan heb ik het bijvoorbeeld over de Lelylijn. Daar heeft het huidige kabinet 3 miljard euro voor gereserveerd. Er wordt nu veel onderzoek gedaan, zodat er hopelijk in dit najaar vervolgstappen kunnen worden gezet. Andere noordelijke voorbeelden zijn de spoorboog bij Hoogeveen, die vorig jaar is gerealiseerd, en de investeringen in het spoor tussen en Emmen Rheine, zodat je vanuit Drenthe gemakkelijk met de trein naar Duitsland kan en andersom. Om de treinverbinding van Groningen naar Leeuwarden robuuster te maken, moet er worden geïnvesteerd in maatregelen op het traject Zwolle-Meppel en op het station van Meppel. Het kabinet heeft daar al 35 miljoen voor gereserveerd. Het is mooi dat de Kamer zelf een dekking heeft gevonden voor nog eens 40 miljoen.

Met betrekking tot Meppel stelde meneer Grinwis nog een specifieke vraag over ons ervoor inzetten om de intercity in de brede spits te realiseren vanaf 2025. ProRail heeft aangegeven dat het structureel uitbreiden van treindiensten in Noord-Nederland niet mogelijk is zonder infrastructurele aanpassingen, dus ongeacht of het gaat om extra stoptreinen of intercity's en ongeacht welke vervoerder de treindiensten uitvoert. Vooruitlopend op de infrastructurele aanpassingen wordt nu onder andere met NS en Arriva al gesproken over hoe de dienstverlening eruit kan komen te zien als alles geregeld is, zodat we op dat moment geen tijd verliezen.

De **voorzitter**:
U zal 'm al aankomen: u heeft een interruptie van de heer Grinwis namens de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank voor het antwoord, voor de reactie en voor de grote inspanningen van de staatssecretaris; die zijn groot

geweest, dus alle waardering daarvoor. Maar dan toch nog even over de uitvoering van de motie-Van der Graaf/De Hoop over de derde en vierde intercity naar en van Groningen in de brede spits, want daar zit even de crux. Het klopt dat het gedurende de hele dag niet kan en dat daarvoor juist die infrastructurele aanpassing nodig is bij Meppel, waar we een amendement over hebben dat de staatssecretaris inhoudelijk heel positief heeft bejegend en waar ze waarschijnlijk niet "oordeel Kamer" over mag zeggen. Daar zijn dus geen misverstanden over, maar de motie ging specifiek over de brede spits. NS en ProRail hebben aangegeven dat dat wél kan. Dat kan wél. Dat kan binnen de huidige infrastructurele ruimte. De vraag aan de staatssecretaris is dus of ze die motie nog één keer goed wil lezen en of ze de motie die is ingediend, wil uitvoeren. Ik vind het namelijk een beetje zonde om hier nog weer eens een motie te moeten indienen om een aangenomen motie uitgevoerd te krijgen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik zal echt nog een keer mijn best doen om ernaar te kijken, maar ik kan geen dingen beloven die niet te realiseren zijn. Het zijn uiteindelijk ook afwegingen die gemaakt worden. We hebben beperkte budgetten. Daarbinnen worden gewoon bepaalde keuzes gemaakt. Ik hoop natuurlijk dat we zo snel mogelijk solidere treinverbindingen tussen Zwolle en Meppel krijgen, want dat zal echt voor het hele Noorden heel erg bijdragen aan een betere ontsluiting en hopelijk ook aan minder storingen. Ik beloof de heer Grinwis dus om daar nog een keer naar te kijken, maar verder dan dat kan ik niks beloven.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dank. Dat is helder. Ik vat het zo op dat de staatssecretaris bereid is om dit in gesprek met NS nog een keer aan de orde te stellen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dat gesprek met NS gaat namelijk sowieso plaatsvinden, hebben we eerder begrepen. Het gaat erom om het dan echt over de brede spits te hebben, want anders wordt het een 0/1-discussie over wel of niet gedurende de hele dag; dat was niet het verzoek van de hele motie.

Voorzitter, ik ga een drietal amendementen intrekken, omdat de staatssecretaris deze amendementen voordat ze zijn aangenomen, al heeft uitgevoerd op basis van de moties van Bikker en van mijzelf. Maar de nummers moet ik even opzoeken. Ik kom dus nog bij u terug om de juiste nummers door te geven. Het zijn drie stuks.

De **voorzitter**:
Perfect. Voordat de staatssecretaris aan het einde naar de appreciaties gaat, geef ik u dan nog even het woord, zodat er geen misverstanden zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Helemaal goed, voorzitter. Ik zeg toe aan meneer Grinwis dat ik dat nog op zal brengen in mijn gesprek met NS.

Voorzitter. Dan heb ik een update over Eurostar. Maandag vertelde ik al dat er tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal ongeveer een halfjaar geen treinen beveiligd kunnen vertrekken vanuit Amsterdam en dat we er alles aan doen om die waardevolle verbinding ook in die periode aantrekkelijk te houden. Gisteren maakte Eurostar bekend in die maanden tussen Amsterdam en Londen te zullen blijven rijden, maar dat reizigers dan wel in Brussel door de controles en door de douane moeten. Er blijft dus een treinverbinding tussen Amsterdam en Londen. Dat is echt mooi nieuws. Via deze weg wil ik mevrouw Cazenave van Eurostar complimenteren met haar inspanningen.

Voorzitter. In nauw overleg met de Kamer hebben we ook een stevige basis gelegd voor de toekomst van het spoor. Op 21 december hebben we dat fundament voor de komende tien jaar gelegd met de concessieverlening aan NS voor het hoofdrailnet. We hebben heldere afspraken over voldoende treinen, van vroeg tot laat, in heel Nederland. Het gaat om treinen die voldoende op elkaar aansluiten. Ik ben blij met dat resultaat. Er is met veel mensen, zeker ook met de Kamer, hard aan gewerkt, steeds met de belangen van de reiziger voorop.

Het is ook belangrijk om de naleving van die afspraken goed in de gaten te houden, want het gaat uiteindelijk om de prestaties in de praktijk. Daar hebben verschillende Kamerleden ook vragen over gesteld. De prestaties zoals die recent zijn gepresenteerd door NS en ProRail waren, zeker in de tweede helft van 2023, niet goed genoeg. Ik spreek hen daar ook nadrukkelijk op aan. NS en ProRail werken doorlopend aan de verbetering van de uitvoering van de dienstregeling. Zo zet NS in op de werving en opleiding van technisch personeel, waardoor meer materieel kan worden ingezet. ProRail zorgt voor extra verkeersleiders, voor een betere bezetting, om de situatie op het spoor te bekijken. In het voorjaar ontvangt het ministerie van IenW de jaarverantwoordingen van NS en ProRail over 2023. Van NS en ProRail wordt verwacht dat ze daarin ingaan op wat er is gebeurd, wat de verwachtingen zijn en wat ze eraan gaan doen om de prestaties te verbeteren. De Kamer wordt daarover in het tweede kwartaal van 2024 geïnformeerd.

De **voorzitter**:
Voordat u vervolgt: u heeft een interruptie van de heer Heutink namens de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):
Ik vind het wel mooi dat de staatssecretaris de prestaties van NS kwalificeert als "niet goed genoeg", terwijl die natuurlijk echt ver ondermaats waren het afgelopen jaar. De staatssecretaris geeft in haar beantwoording ook aan dat ze de NS weer gaat toespreken. Dat is leuk. Dat kunnen we doen. We kunnen dat elke keer gaan doen. Als dat dan niet werkt, kan de staatssecretaris een boete opleggen. Maar ja, daar pakt ze natuurlijk ook de reiziger mee, dus die boete wordt dan niet geïnd. Wat kunnen we dan nog meer doen? Wat gaat de staatssecretaris dan nog meer doen om NS en ProRail te dwingen om die prestatieafspraken na te komen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Toch heel even voor het beeld: wij hebben altijd al de mogelijkheid gehad om boetes op te leggen aan NS. Daar is voorheen nog nooit gebruik van gemaakt. Ik ben de eerste staatssecretaris die een boete aan NS heeft opgelegd. Die boete is inderdaad niet heel erg hoog. Ik wilde de reiziger er ook niet mee pakken, om in de woorden van de heer Heutink te spreken. Dat is ook de reden dat ik NS heb gevraagd om de boetegelden ervoor in te zetten om oplossingen te verzinnen die ten goede komen aan de reiziger. Rover, de reizigersorganisatie, heeft op dit moment een prijsvraag uitgeschreven voor de beste ideeën. Die komen binnenkort naar mij toe. Als meneer Heutink goede ideeën heeft voor de reizigers, dan kan hij ook meedoen aan de prijsvraag die Rover nu heeft uitgezet. Even zonder alle gekheid: de boete die is opgelegd mag dan wel niet zo hoog zijn, maar het signaal dat we daarmee hebben afgegeven en het beeld dat daarmee werd neergezet, was echt niet heel erg fraai. Overal in de kranten stond dat NS een boete opgelegd kreeg vanwege niet voldoende presteren. Dat hebben ze ook echt als zeer vervelend ervaren. Ze weten nu dat die boetes worden opgelegd. Ik denk dat dat hen stimuleert om er alles aan te doen om dat richting de toekomst te voorkomen. 2023 is een moeilijk jaar geweest. Ik heb de kwalificatie bewust gekozen zoals ik die heb gekozen. We zijn het namelijk nog aan het bestuderen en zijn nog met elkaar in gesprek. Beschouw het dus maar even als mijn persoonlijke beleidsopvatting tot dusver. Maar ik zal de komende tijd natuurlijk zeker heel scherp gaan kijken naar wat ik vind van de prestaties van NS en ProRail.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik ga dus met ze in overleg; dat zei ik al. Bij die prestaties hoort ook dat de trienen schoon zijn. Dat zeg ik tegen de heer Eerdmans, die daarnaar vroeg. Ook de veiligheid in de treinen is natuurlijk ontzettend belangrijk; mevrouw Veltman vroeg daar nog naar. In de zomer van 2023 is de Kamer voor het laatste geïnformeerd over de ontwikkelingen rond sociale veiligheid in het ov. In het bestuurlijk overleg sociale veiligheid heeft het ministerie van IenW samen met het ministerie van JenV periodiek nauw contact met de ov-sector. Dan zitten we dus echt met iedereen om tafel. Vervoerders nemen ook verschillende maatregelen om de veiligheid in de trein te verbeteren, bijvoorbeeld met reisverboden, cameratoezicht, aanpassingen aan stations, de extra inzet van boa's en ingangscontroles bij verschillende haltes, zoals de 100%-ingangscontroles op station Maarheeze en de nachtelijke toegangscontroles op Amsterdam Centraal. Ook in 2024 heeft dat onze volledige aandacht.

Er is een pilot voor NS-hoofdconducteurs met een bodycam. Er is een subsidie voor extra NS-veiligheids- en servicemedewerkers. We zitten er wat dat betreft echt bovenop. Met het oog op de veiligheid in treinen — daar heb ik het veel over met mijn collega, de staatssecretaris van JenV — is het heel erg van belang dat er structurele oplossingen gevonden worden, want op bepaalde plekken is er veel druk op de veiligheid. De staatssecretaris van JenV en ik hebben nu vanuit onze eigen begroting bepaalde veiligheidsmaatregelen proberen te dekken die eigenlijk niet binnen onze eigen begroting passen. We hebben dus ook gezegd dat we met de minister van JenV in gesprek gaan. Daarbij ligt namelijk de sleutel om tot structurele oplossingen te komen. Ik hoop dat die komend jaar gevonden gaan worden.

Meneer De Hoop stelde een vraag over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking. Volgens hem leek het erop alsof zij tot 2040 moeten wachten tot het openbaar vervoer toegankelijk wordt. Kijk, we willen allemaal dat het zo snel mogelijk gaat. Ik ben er daarom ook heel erg blij mee dat we nu eindelijk een bestuursakkoord toegankelijkheid hebben getekend. Daarin hebben we een pad uitgestippeld, samen met de doelgroepen die het betreft, om te kijken hoe we verbeteringen kunnen doorvoeren. Dat kunnen we niet allemaal van vandaag op morgen doen, maar we hebben daarmee wel langjarige afspraken die ook vastliggen. De mensen met een beperking die gebruikmaken van het openbaar vervoer, zijn heel erg blij met en trots op dat toegankelijkheidsakkoord. Laten we dus soms onze zegeningen tellen, zou ik tegen meneer De Hoop willen zeggen. Dat wil niet zeggen dat ik stil blijf zitten. Op het moment dat we meer kunnen doen of ruimte zien, dan zal ik natuurlijk altijd kijken wat er mogelijk is. Ook als er nog ideeën uit de Kamer zijn op dat punt, sta ik daar altijd voor open.

Mevrouw Van Zanten stelde nog een vraag over vervoer op afroep, met name over de manier waarop we die manier van vervoer, die vaak door vrijwilligers wordt uitgevoerd, kunnen ondersteunen en verbeteren. Samen met de provincies en gemeenten en met de Mobiliteitsvisie 2050 wordt er gekeken naar hoe bereikbaarheid beter georganiseerd kan worden, ook door de inzet van publiek vervoer. Dan gaat het met name om het samenspel van lijnbussen, buurtbussen en andere flexibele vormen van afroep. In verschillende regio's wordt daarmee geëxperimenteerd. Ik heb net al het initiatief van Zeeland benoemd.

Ik hoorde meneer De Hoop in zijn eerste termijn zeggen dat er weinig was gebeurd op het gebied van regionaal openbaar vervoer en de regio's. Ik wil toch nog even zeggen dat ik het daar echt niet mee eens ben. Ik heb daar heel veel oog voor gehad in de afgelopen periode. Ik heb twee conferenties georganiseerd, onder de naam Bereikbaarheid voor iedereen, waarin we alle partijen probeerden samen te brengen. We hebben geïnvesteerd in goed grensoverschrijdend openbaar vervoer, wat heel belangrijk is voor een heleboel grensregio's, die vaak buiten de boot zijn gevallen. In onze MIRT-ronde en met de 7,5 miljard hebben we geprobeerd om het eerlijker te spreiden. Ik durf ook wel te stellen dat als minister Harbers en ik er niet bij gezeten hadden, er dan relatief nog meer geld naar het westen was gegaan en minder geld was gespreid over de regio's. We hebben daar echt heel goed naar proberen te kijken. Je kunt dus wel degelijk bepaalde accenten leggen als bestuurder, maar je kunt niet de hele wereld veranderen. Ik wil wel echt benadrukken dat we oog hebben voor de regio's.

Wat wel ook heel belangrijk is — dat zeg ik ook richting mevrouw Van Zanten — is dat we ons realiseren dat bijvoorbeeld zo'n oplossing met vrijwilligers in bepaalde gebieden heel goed kan werken, maar dat er in andere gebieden tegen mij wordt gezegd: we hebben daar niet zo veel aan op bepaalde plekken, want we hebben een tekort aan vrijwilligers. In het oosten van het land heb je juist heel veel plekken waar die buurtbussen met vrijwilligers het heel goed doen. Dat betekent dus ook dat wij vanuit het Rijk moeten

nadenken over maatwerk, want elke regio in Nederland is heel erg anders. Dat is dus ook de insteek van onze bereikbaarheids- en toegankelijkheidsvisie.

Meneer Bamenga stelde nog een vraag over onderzoek naar verschillende varianten en prijzen. Denk bijvoorbeeld aan een klimaatticket. We hebben de NS al gevraagd om de mogelijkheden voor zo'n klimaatticket te bekijken. Dat hebben we gedaan nadat de Tweede Kamer heel duidelijk heeft laten merken niks te voelen voor de plannen van de NS voor een spitsheffing. Daarom is de NS nu aan het kijken naar manieren om tariefdifferentiatie mogelijk te maken. Het is begrijpelijk dat de spitsheffing het niet gehaald heeft. Voor een heel groot deel in Nederland had de spitsheffing betekent dat reizigers in de spits op de minder drukke trajecten goedkoper hadden kunnen reizen. Wat betreft verdeling over de regio zou dit dus voor de regio's, voor de reizigers daar, relatief goed zijn uitgevallen. Er waren gewoon nog geen goede oplossingen voor reizigers die die hogere toeslagen in de spits in de drukkere gebieden niet konden betalen. Er zijn hele drukke momenten in de treinen en het openbaar vervoer, maar er zijn ook een heleboel momenten waarop treinen en bussen lucht van A naar B aan het verplaatsen zijn. We zullen — daarover heeft de minister net ook al iets gezegd — samen met alle betrokken partijen, waaronder werkgevers en kennisinstellingen, moeten bekijken hoe we de piekmomenten beter kunnen spreiden. Die piekmomenten in de spits zijn er nu maar op sommige momenten, vooral op dinsdagen en donderdagen. Als dat lukt, hoef je niet allemaal materieel, dat ontzettend duur is, aan te schaffen op basis van die twee piekmomenten. Je wil eigenlijk dat je het kunt doen met het materieel dat je nu hebt, omdat extra materieel aanschaffen voor alleen maar die momenten ontzettend kostbaar is. Dat gaat ook de reizigers weer geld kosten, want ook door hen wordt het uiteindelijk betaald.

De heer **Bamenga** (D66):
Dank u wel voor de beantwoording. Wij willen ook graag het kostenplaatje weten van zo'n klimaatticket, of Nederlandpas, zoals ik het ook wel genoemd heb. We willen ook weten hoe je het breder kan maken, want het moet niet alleen voor treinen gelden maar ook voor bus en tram. Dan is het veel meer integraal. Dat is een vraag die ik heb en een andere vraag is hoe we dat kunnen realiseren. Een andere vraag die ik nog niet beantwoord heb gezien, is waarom het Nederlandse ov zo duur is ten opzichte van bijvoorbeeld de rest van Europa.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Om terug te komen op het eerste punt: de kosten van zo'n dal- of klimaatticket zullen allemaal worden meegenomen in de berekeningen die gemaakt worden. We zullen de berekeningen dus echt nog even moeten afwachten. Waarom is het Nederlandse ov relatief duur? Dat heeft natuurlijk met verschillende dingen te maken. In de eerste plaats hebben wij een heel fijnmazig en slim systeem. Dat vraagt best wel veel geregel. Dat betekent dat de kosten daardoor relatief hoog zijn. Het is ook altijd een politiek-bestuurlijke keuze hoeveel geld je beschikbaar maakt voor het openbaar vervoer, hoeveel van de bedragen je neerlegt bij de reiziger zelf en hoeveel je bereid bent om als overheid voor jouw rekening te nemen. Die weging kan bijvoorbeeld ook door de Kamer gemaakt worden.

Voorzitter. Ik kom bij mijn blokje duurzame mobiliteit.

De heer **Bamenga** (D66):
Voorzitter, ik heb nog gevraagd hoe breed de staatssecretaris het ziet. Gaat zo'n klimaatticket of Nederlandpas alleen maar om treinen of ziet u net zoals D66 dat het veel breder moet, dat het ook moet gaan om bussen, trams enzovoort?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Wat betreft die eerste vraag: de NS kijkt nu naar een klimaatticket. Maar ook de NS werkt veel samen met andere partners. Je moet namelijk ook kijken hoe bijvoorbeeld een trein op een bus aansluit; NS rijdt niet veel bussen. Dat betekent dat ik ervan uitga dat ze samen met andere partners zullen bekijken wat dat betekent. Ik zal daar anders in tweede termijn nog wel op terugkomen, want dan kan ik dat iets preciezer laten weten.

De **voorzitter**:
Dan noteren we die voor de tweede termijn.

De heer **Van Kent** (SP):
Ik heb wat vragen gesteld over de Maaslijn. Ik heb de staatssecretaris eerder horen zeggen dat ze een goed gesprek heeft met de provincie Limburg. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om aan te geven of ze ook van plan is om bijvoorbeeld voor die kostenstijgingen een financiële bijdrage te leveren.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Wij hebben afspraken gemaakt met de provincie Limburg. Vroeger was de Maaslijn puur een provinciaal project. Op een gegeven moment werd dat steeds groter en groter en heeft de provincie Limburg een hulpvraag neergelegd bij het Rijk om te bekijken of wij konden helpen, niet alleen in de ondersteuning van het project zelf maar ook in de financiering ervan. Daar hebben we best wel stevige onderhandelingen over gehad. Daar hebben we ook duidelijke afspraken over gemaakt. Nog niet zo heel erg lang geleden, twee, drie jaar geleden, hebben we een fiftyfifty-verdeling afgesproken: samen uit, samen thuis. De kosten kwamen dus voor 50% te liggen bij het Rijk en voor 50% bij de provincie Limburg. In de Staten is vervolgens een motie aangenomen die zegt: wij vinden dat alle kosten bij het Rijk moeten komen te liggen. Die is in meerderheid aangenomen, maar dat wil nog niet zeggen dat de afspraak met het Rijk niet nog steeds staat. Als alle Staten ineens moties gaan aannemen en eenzijdig over afspraken met het Rijk gaan zeggen dat alle kosten naar het Rijk moeten worden overgeheveld, dan is dat natuurlijk geen manier van zakendoen met elkaar. Wel heb ik gezegd dat we niet het onmogelijke moeten vragen van de provincie Limburg. Dat snap ik ook heel erg goed. Dat heb ik vaker aangegeven. Ik zal ze nooit houden aan het onmogelijke. Daar waar we kunnen ondersteunen, zullen we dat zeker doen, maar in principe wel met inachtneming van de gemaakte afspraken. We hebben na jaren en jaren praten eindelijk een aanbesteding ondertekend, dus de schop kan de grond in bij de Maaslijn. Dat is supergoed nieuws voor de reizigers. Ik weet zeker dat gedeputeerde Kuntzelaers en ik de komende tijd op een constructieve manier in gesprek zullen blijven om tot een goede uitwerking van de Maaslijn te komen, maar

het ziet er op dit moment echt allemaal heel positief uit, ook qua kosten.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Van Kent.

De heer **Van Kent** (SP):
Het is zeker positief dat er begonnen wordt, dat er een start wordt gemaakt. Dat is erg belangrijk voor Gelderland, Brabant maar vooral voor Limburg. Maar de vraag die ik heb gesteld, is of de staatssecretaris bereid is om een bijdrage te leveren voor die kostenstijgingen. De provincie geeft aan die niet te kunnen dragen. De wens is inderdaad om er een rijksproject van te maken. Ik hoorde de staatssecretaris in een ander debat zeggen dat we dan btw-plichtig worden. Dat vind ik wel heel Haags, want dat is broekzak-vestzak: dat geld komt uiteindelijk toch weer bij de rijksoverheid terecht. Misschien kan de staatssecretaris daar ook nog even op ingaan. Maar mijn vraag blijft of zij bereid is om in verband met die kostenstijgingen een financiële bijdrage te leveren.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Wij zijn daarover heel goed in gesprek met de provincie Limburg. Ik heb al eerder gezegd dat ik ze niet aan het onmogelijke ga houden. Er is op dit moment overigens helemaal geen sprake van kostenstijgingen, want het lijkt allemaal op een heel goede manier binnen de budgetten te kunnen gebeuren. Als ik heel eerlijk ben, zou ik het zonde vinden als het project wordt overgeheveld en wij als Rijk te maken krijgen met 21% kostenstijgingen, waar je niet mee te maken krijgt als je het project primair bij de provincie laat liggen. Ik snap wel dat er gedacht wordt dat we toch één overheid zijn, maar dat geld komt dan niet meer op de ov-begroting terug. Dat gaat echt in de algemene pot, mijn collega bij Financiën enigszins kennende. Dat zou ik heel erg zonde vinden. Dat is gewoon nergens voor nodig. We kunnen er prima met de provincie Limburg uitkomen. Ik heb die handreiking op deze manier gedaan. Dat weet de provincie ook. Daar kunnen ze me ook aan houden.

De heer **Van Kent** (SP):
Het is natuurlijk erg duurzaam dat die trein in plaats van op diesel op elektriciteit gaat rijden. Het is natuurlijk heel erg duurzaam dat daar een goede ov-verbinding komt voor die 22.000 reizigers die daar dagelijks gebruik van maken. Ziet de staatssecretaris misschien een mogelijkheid om geld uit het fonds voor verduurzaming personenvervoer te reserveren, zodat kostenstijgingen nooit leiden tot vertraging?

Staatssecretaris **Heijnen**:
We zijn met verduurzaming personenvervoer aan het kijken hoe je het personenvervoer in brede zin kunt verduurzamen. We hebben wel gekeken of we voor de kosten van elektrificatie van andere lijnen aanspraak konden maken op het klimaatpakket van Jetten. Het probleem is daar dat de impact van klimaatregelen die op andere punten worden genomen, relatief groter is dan de elektrificatie van treinen. Wat dat betreft vissen we net achter het net. Ik heb in een eerder debat ook al gezegd: aan het einde van je geld blijven er altijd een paar ambities over. Ik vind het bijvoorbeeld heel vervelend dat we een aantal lijnen niet kunnen elektrificeren omdat we de middelen op dit moment niet hebben. Ze zijn allemaal bestemd. Maar als ik de komende tijd nog een extra potje tegenkom, dan lijkt me dit op zich een hele mooie besteding.

De **voorzitter**:
De heer Van Kent, vervolgvraag.

De heer **Van Kent** (SP):
Er wordt nadrukkelijk gesteld dat het fonds ook bedoeld is voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Je zou deze stap bij de Maaslijn daaronder kunnen scharen. Is de staatssecretaris dat met de SP eens?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Er zijn naast de Maaslijn nog een aantal lijnen die geëlektrificeerd moeten worden. Dan heb je het echt over hele grote bedragen. Dat is in regio's die niet de hulpvraag bij ons hebben neergelegd om het hele bedrag over te hevelen naar het Rijk. Dan krijg je dus een hele andere discussie met elkaar. Ik ben een Limburgse, maar ik kan Limburg natuurlijk niet gaan voortrekken op dit punt. We hebben hele duidelijke afspraken met elkaar gemaakt. Ik denk ook dat dat fair is. Het project was eerst helemaal van Limburg, maar we gaan nu voor de helft meedoen. Er is op dit moment helemaal geen aanleiding om te verwachten dat er heel veel grote meerkosten zullen zijn. Alles lijkt nu gewoon te kunnen binnen de budgetten die ervoor staan. Maar als er grote problemen ontstaan en het ons dadelijk boven de kop groeit, dan zal ik de provincie nooit houden aan het onmogelijke. Ik vind dat ik al best veel toezeggingen heb gedaan en die zijn ook hard. Daar kan de provincie echt op terugvallen, mochten er problemen ontstaan in het project, wat nu niet aan de orde is.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik kom uit bij duurzame mobiliteit ...

De **voorzitter**:
Voordat u daaraan begint, wil ik nog één ding vragen. Wellicht ligt het aan mij, maar ik heb niet meegekregen hoeveel blokken, hoeveel thema's, u heeft. Dat is misschien wel nuttig voor de mensen in de zaal, omdat er niet heel veel interrupties meer over zijn. Dan kunnen ze gerichter kiezen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Onder het blokje duurzame mobiliteit valt nog een klein blokje over de fiets. Daarna wil ik het hebben over leefomgeving en milieu. Daar vallen pfas en het VTH-stelsel onder. Ik kijk al meteen naar links.

De **voorzitter**:
Dank daarvoor. Dan kunnen de Kamerleden even kijken op welk moment ze een interruptie willen plegen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Helemaal goed.

Ik kom bij het blokje duurzame mobiliteit. Ik zal zo nog wat zeggen over de zero-emissiezones. In het Klimaatakkoord en het coalitieakkoord en op Europees niveau hebben we afspraken gemaakt om de CO_2-uitstoot in de mobiliteitssector te verminderen. We willen klimaatverandering tegengaan en dus zal ook de mobiliteitssector zijn steentje moeten bijdragen. Gelukkig zien we dat ons land wat betreft elektrisch rijden en duurzame mobiliteit al tot de koplopers behoort. We hebben een goede laadinfrastructuur in Nederland. Snelladers zijn echter nog wel een uitdaging. Maar ook op het gebied van vrachtwagens en bussen wordt alles steeds slimmer, schoner en veiliger. Daarmee werkt de sector mee aan minder uitstoot en aan schonere lucht. Het PBL, het Planbureau voor de Leefomgeving, berekende in de Klimaat- en Energieverkenning dat de reductiedoelen voor de mobiliteitssector binnen handbereik zijn, maar we zijn er nog niet. We zullen dus moeten blijven doorpakken.

Nederland is nog steeds koploper als het gaat om de uitrol van laadpalen. In de brief Regionale uitrol laadinfrastructuur, die ik vorig jaar op 19 juni aan de Kamer heb gestuurd, staat de stand van zaken. Voor het zomerreces zal een nieuwe voortgangsrapportage naar de Kamer worden gestuurd. Het is essentieel dat de laadinfrastructuur goed functioneert en ook blijft groeien, want zonder vooruitgang wordt elektrisch rijden natuurlijk belemmerd. Daarover ben ik ook volop in gesprek met meneer Jetten. Voor de kleine laadpalen is er nog steeds voldoende ruimte op het net. Het gaat vooral om de snelladers. Die situatie is wat penibeler, dus daarover zijn we volop in gesprek.

Er is mij gevraagd om een beetje in te dikken, waar dat kan. Ik ga door naar de punten ...

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat: ik zie de heer Grinwis van de ChristenUnie naar voren rennen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Volgens mij kan ik een motie voorkomen door deze interruptie te plaatsen; dat scheelt weer.

Ik hoor de staatssecretaris van alles zeggen over laadpalen. Dat is heel begrijpelijk en ook nodig, maar die laadpalen worden geplaatst om daar ooit elektrische auto's aan te kunnen laden. Vanaf 2026 verdwijnen alle fiscale voordelen voor elektrisch rijden. Ik begrijp dat het aan een volgend kabinet is om dat op te lossen, maar is het mogelijk om in de aanloop naar de volgende begroting uit te werken wat nodig is om het dreigende fiscale nadeel op te heffen? Dat nadeel dreigt omdat een batterij ongeveer 400 kilo weegt. Zou bijvoorbeeld gekeken kunnen worden naar een absolute gewichtscorrectie, naar wat dat kost en naar hoe dat gedekt zou kunnen worden of naar een andere variant? Is de staatssecretaris samen met haar collega van Fiscale Zaken bereid om dat in de aanloop naar de volgende begroting uit te werken, zodat het panklaar op tafel ligt en het elektrisch rijden vanaf 2026 niet helemaal instort?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Er zijn natuurlijk al allerlei ideeën beschikbaar om elektrisch rijden ook na 2026 aantrekkelijk te houden, maar het is uiteindelijk aan het kabinet en aan een meerderheid in de Kamer om daar iets van te vinden. Ik ben blij dat we nu nog maatregelen hebben om de elektrificatie van het wagenpark verder te stimuleren. Ik probeer dat ook te doen op een manier waarop we ... Er werd door een aantal mensen in de eerste termijn ook wel gezegd dat elektrisch rijden alleen maar voor de rijken is. Ja, het is voor een hele grote groep best wel kostbaar, maar die Teslasubsidies zijn echt verleden tijd. We hebben de subsidies al teruggeschroefd naar €45.000 voor een nieuwe auto. Dat maakt het toch iets bereikbaarder voor een iets grotere groep. We hebben bijvoorbeeld ook subsidies gegeven aan tweedehands elektrische auto's, omdat ik het belangrijk vind dat iedereen kan meedoen. Ik heb zelfs uitgezocht of het nut had om een subsidie te geven op elektrische snorscooters, maar die zijn vaak zelfs al goedkoper dan de benzinemodelletjes, dus dat had verder niet zo veel effect. We zijn echt wel aan het kijken hoe we iedereen kunnen meekrijgen. We hebben ook een voorstel gedaan om leaseauto's allemaal verplicht elektrisch te laten zijn. Dat plan is gesneuveld, maar daarmee hadden we de tweedehands elektrische auto's van morgen, dus van over een paar jaar, versneld op de markt kunnen brengen. Dan maak je het weer toegankelijk voor een andere hele grote groep mensen, want én je versnelt de ontwikkeling van de elektrische auto's én je versnelt de toegang tot tweedehands elektrische auto's binnen een paar jaar. Die voorstellen heb ik dus wel gedaan, maar hebben het niet gered. Tja, dat is jammer. Maar ik heb dus wel een paar plannen op de plank liggen. Als het nieuwe kabinet interesse heeft, dan mag het ze dus komen opvragen. Ik kan ze zelfs ook wel brengen.

De **voorzitter**:
Kijk eens aan. De heer Grinwis voor zijn zesde interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
De zesde alweer; kijk aan. Helder: het ligt niet aan de goede wil van de staatssecretaris en aan de plannen. Die liggen eigenlijk klaar. Het gaat dus over een politiek commitment om zich met een meerderheid zo uit te spreken dat de elektrische rijder, maar ook degene die nu overweegt een nieuwe of tweedehands auto aan te schaffen, er uitzicht op krijgt dat in ieder geval het nadeel dat elektrisch rijden vanaf 2026 ten opzichte van fossiel rijden heeft, wordt weggenomen. Ik zit alleen te twijfelen of het nodig is om daar een motie over in te dienen en er nu een uitspraak over te doen. Want het aankoopgedrag van vandaag, morgen en overmorgen wordt nu beïnvloed door het verdwijnende fiscale voordeel en de fiscale benadeling vanaf 2026. Daar zit ik een beetje over te peinzen. Wat kan de staatssecretaris in aanloop naar de volgende begroting nog doen om toch het vertrouwen bij de consument te houden, zodat die durft te investeren in een kleine of grotere elektrische auto?

De **voorzitter**:
Staatssecretaris, kunt u kijken of u de heer Grinwis kunt overtuigen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik zal er alles aan proberen te blijven doen. We hebben gelukkig dus nog een aantal maatregelen die we kunnen

nemen. Uiteindelijk zijn we natuurlijk aan het bewegen naar manieren van vervoer die anders zijn dan de standaard benzine- of dieselauto. Die beweging is dus ingezet en zal heus wel voortgaan, ongeacht of we in Nederland nou extra stimuleren of niet. Toch ligt de vraag ook echt bij de politiek. Ik weet niet of een motie nu, onder dit gesternte, meteen op heel veel enthousiasme zou kunnen rekenen. Dat geef ik maar even mee aan de heer Grinwis, maar het is aan hem. Ik hoop natuurlijk wel dat consumenten erover gerustgesteld zijn dat de ontwikkeling van elektrische auto's de komende jaren echt wel zal doorgaan. Want het is niet alleen maar aan de politiek; het is uiteindelijk ook aan de markt.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Zeker.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Mevrouw Veltman vroeg: hebben gemeenten genoeg ruimte voor de aanleg van laadpalen? Dat hebben ze wel, maar de uitdaging zit bij de snelladers, die heel veel energie nodig hebben.

Meneer De Hoop en meneer Heutink vroegen er aandacht voor dat de duurzame opties financieel aantrekkelijk moeten zijn voor velen. Ik heb dus net proberen uit te leggen dat wij de afgelopen periode echt wel hebben geprobeerd om op dat gebied maatregelen te nemen. De subsidie is ook van toepassing op gebruikte, compacte en kleinere auto's. Dat is toch wel echt een verandering van beleid ten opzichte van eerder. Dat maakt de aanschaf wel interessanter. Van die subsidie hebben ook heel veel particulieren gebruikgemaakt, moet ik zeggen. Dat is dus heel fijn. Ook ondernemers, zoals die uit het mkb, worden ondersteund via subsidies in de aanschaf van bijvoorbeeld bestelbussen en vrachtauto's. Ondernemers krijgen ook een extra zetje in de rug bij de aanschaf van een elektrische bestelbus, vrachtwagen of bouwmachine. Door extra geld komen de komende jaren honderden extra schone vrachtwagens op de weg.

Mevrouw Veltman had nog wat gevraagd over de verplichting voor ondernemers om de CO_2-uitstoot voor werknemers jaarlijks bij te houden. Ik wil graag duidelijk maken dat we van werkgevers niet vragen om de CO_2-uitstoot op te geven; het zijn de kilometers die gevraagd worden. Die worden meestal toch al bijgehouden door de werknemers.

De **voorzitter**:
Voor u vervolgt, heeft u een interruptie van mevrouw Veltman namens de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden en de toelichting. Ik had nog een vraag, specifiek over die rapportageplicht. Ik weet dat het niet om CO_2-rapportage maar om het aantal kilometers gaat. Maar het gaat ook om de rapportage van het vervoersmiddel. Komt iemand met de fiets, een motor, scooter, ov, auto? Is die auto dan fossiel en, zo ja, welke vorm van fossiel? Of is die auto misschien hybride of elektrisch? Dit geldt voor bedrijven vanaf 100 medewerkers, maar dat zijn niet allemaal bedrijven die al die mensen 40 uur op dezelfde plek hebben werken. Ook zijn er bedrijven of ondernemers die dag-, avond- en nachtdiensten hebben en die gelukkig, daar hebben we het net al over gehad, ook flexibel en flexibel hybride werken. Ik noem maar even wat zaken op, want ik heb ondernemers hierover gesproken. Het samenbrengen van al die data maar ook mutaties gedurende het jaar — want het kan zijn dat iemand een nieuwe fossiele auto koopt en een nieuwe elektrische en dan toch weer niet — vormen voor die ondernemers een ongelofelijk grote administratieve last. Dat kost hun veel tijd en energie.

De **voorzitter**:
En wat is uw vraag?

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Mijn vraag is ... Eén zin wil ik er als voorbeeld nog aan toevoegen. Gisteren sprak ik een bedrijf uit de zorgsector, dat zegt: heel veel tijd ben ik nu hieraan kwijt, en wat ons betreft moeten die handen aan het bed en niet aan een spreadsheet. Dus mijn vraag is: wat zegt u nou tegen al deze bedrijven en ondernemers?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Daar zeg ik over dat we ook echt kijken hoe dit nu in de praktijk werkt. We zijn ook volop met werkgeversorganisaties in gesprek om te kijken hoe we dit systeem op de beste manier kunnen inrichten. Als er signalen zijn dat het systeem niet goed werkt of tot een te grote regeldruk leidt, zullen die signalen ons ook echt bereiken. Ik sta daar ook altijd voor open. Als er echt signalen bekend zijn, hoor ik die dus graag. Dan kijken we hoe we daar eventueel rekening mee kunnen houden in het beleid.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Het is heel fijn dat de staatssecretaris daarnaar wil kijken, want die signalen zijn er echt. Volgens mij schiet dit anders zijn doel voorbij.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik wil nog even terugkomen op wat opmerkingen van een aantal leden over zero-emissiezones. Ik heb gemerkt dat het enthousiasme voor zero-emissiezones niet bij alle partijen even hoog is, maar dan zitten we met het volgende punt. Gemeenten mogen zelf beslissen of ze wel of niet een zero-emissiezone instellen. De vraag aan mij was op enig moment of ik ervoor kan zorgen dat voorkomen wordt dat ondernemers, zeker als zij in veel gemeenten moeten zijn, in een lappendeken van zero-emissiezones terechtkomen. Ook is er gevraagd of er een blauwdruk kan worden

gemaakt van hoe we dat het beste zouden kunnen uitrollen, zodat het voor iedereen gelijk is, en of er bijvoorbeeld één keer een ontheffing kan worden aangevraagd voor alle milieuzones waar zij actief zijn in plaats van dat zij naar elke afzonderlijke gemeenten moeten gaan om een ontheffing aan te vragen, als zij daar recht op zouden hebben. Dat is de reden waarom ik bezig ben met het maken van die blauwdruk, want ik kan gemeenten niet verbieden om zo'n zero-emissiezone in te voeren. Wat ik wel kan doen, is ervoor zorgen dat het voor de mensen die in die zero-emissiezones terechtkomen, zo gemakkelijk mogelijk wordt gemaakt. Dat is dus de reden achter mijn zero-emissie-stadslogistiek beleid. Dat zou ik toch nog graag willen meegeven, want als we niks doen, mogen alle gemeenten het zelf doen en krijg je die lappendeken misschien dus wél.

Meneer Bamenga had het nog over de fiets. Ik vind het ook fijn dat daar aandacht voor is vanuit deze commissie, want ook op dat onderwerp hebben we de afgelopen jaren flinke slagen gemaakt. Het was vroeger echt een provinciale en gemeentelijke taak. Wij hebben bij de uitgave van de 7,5 miljard voor ontsluiting van nieuwe woningbouwwijken ook bijna 800 miljoen uitgegeven aan fietsinfrastructuur. Dat kunnen fietssnelwegen zijn, maar bijvoorbeeld ook fietsparkeerplaatsen in de stationsomgevingen. We hebben dit dus volop op de radar. Ook heel belangrijk is dat we proberen te promoten dat iedereen toegang heeft tot de fiets, omdat het voor heel veel mensen een goedkope en handige manier is om hun kansen en mogelijkheden heel erg te vergroten. Daarom hebben we ook de City Deal Fietsen voor Iedereen afgesloten met andere overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven. We willen dus meer mensen op de fiets krijgen; dat is de kern van die deal. Daar hoort bijvoorbeeld ook bij dat je mensen hebt die mensen leren fietsen en dat je je fiets kunt laten repareren als hij kapot is. We proberen op die manier dus ook vanuit de landelijke overheid fietsen voor iedereen te stimuleren.

Voorzitter. Dan ga ik over naar mijn volgende blokje, leefomgeving en milieu.

De **voorzitter**:
Ik kijk heel even of er over het vorige punt nog interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Als ik één ding heb gemerkt als staatssecretaris, dan is het dat mensen enorm betrokken zijn bij hun leefomgeving. Er zijn ook veel zorgen over een gezonde leefomgeving: over de lucht die we inademen, over ons water, over onze bodem en over stank en geluidshinder. Het gaat mij erom dat mensen moeten kunnen leven in een omgeving die gezond is en dat zij moeten kunnen vertrouwen op een overheid die de gezondheid van de inwoners ook vooropstelt. Dat geldt niet alleen voor de rijksoverheid, maar ook voor andere overheden en ook voor bedrijven zelf. Er is werk aan de winkel; er moet echt een stap bij. Rapporten van het RIVM en de OVV over industrie en gezondheid maken dit ook duidelijk. Verschillende Kamerleden — Gabriëls, Kostić, Van Kent en Bamenga — benadrukten dit ook nog eens. Het moet dus anders en vooral beter. Overheid en bedrijven moeten de gezondheid van omwonenden en industrie ook beter beschermen. Gezondheid moet volwaardig worden meegenomen bij het maken van beleid en ook in het toezicht. Schade aan gezondheid en milieu voorkomen is altijd beter dan schade achteraf proberen te herstellen. We willen toe naar een industrie die schoon, duurzaam en groen is. Bedrijven hebben dus ook een eigen verantwoordelijkheid. Ze moeten ervoor zorgen dat de uitstoot en de hinder omlaaggaan. De overheid moet bepalen waar we naartoe moeten en in welk tempo. Dat gezondheid volwaardig meegenomen moet worden, is duidelijk. Dat dit zo nadrukkelijk wordt meegenomen, is ook een verandering van beleid.

Hoe willen we dat aanpakken? Ten eerste kijken we nu al wat we met vergunningverlening, toezicht en handhaving kunnen afdwingen. Dat doen we dus al. Ten tweede verankeren we waar dat kan zaken in de maatwerkafspraken met bedrijven. Collega Adriaansens en ik zijn daar volop mee bezig. Ten derde kijk ik of strengere normering kan helpen. Dat doe ik primair in Europa. Een goed voorbeeld is het verbod op pfas waar we nu in Europees verband op inzetten. Zo'n Europees verbod is de enige manier om de opmars van pfas in ons land en in ons leven een halt toe te roepen. Het gaat namelijk om de productie, het gebruik, de verkoop én de import van pfas. Daar is zeker ook door Nederland al lange tijd naartoe gewerkt. Dat is een heel belangrijk resultaat, want er zijn ongeveer 10.000 verschillende soorten die allemaal in de pfas-groep behoren. Het zit in duizenden producten in en om ons heen die we elke dag gebruiken, of dat nou make-up, batterijen, elektrische auto's, keukenapparatuur, pannen of regenjassen betreft. Je kunt het zo gek niet bedenken. Recent hebben we gehoord dat het ook al in eieren zit. Dat is verontrustend. Het laat ook maar weer eens zien waarom het van belang is dat we het probleem bij de wortel aanpakken.

De **voorzitter**:
Ik zie de heer Gabriëls staan voor een interruptie namens GroenLinks-PvdA.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):
Ik hoor de staatssecretaris hele goede dingen zeggen over gezondheid opnemen in vergunningen en het aanscherpen van vergunningen en zo. Maar als het op pfas aankomt, is het: dat gaan we via Europa regelen. In Europa zijn heel veel lobbygroeperingen die allerlei uitzonderingen hebben. Een daarvan bepleit bijvoorbeeld om een pesticide weer wel toe te staan. Bovendien duurt het heel lang in Europa. Bent u bereid om vooruitlopend op het proces voor een Europees pfas-verbod, dat heel lang gaat duren en waar helaas weer allerlei uitzonderingen op komen, in Nederland vooruit te gaan lopen? Wij hebben hier immers te maken met bedrijven die dat zichtbaar hebben gedaan en nog steeds doen. Ik heb er daarna nog wel een vraag over, maar …

De **voorzitter**:
We doen ze een voor een. Dat is wel zo netjes.

Staatssecretaris **Heijnen**:
De lijn die wij hebben, is om echt te gaan voor dat Europese pfas-verbod. In aanloop daarnaartoe hebben we natuurlijk de lijst met zeer zorgwekkende stoffen en de lijst met potentieel zeer zorgwekkende stoffen. GroenLinks-PvdA heeft me er al eerder nadrukkelijk op gewezen dat ik daar steviger mee aan de slag moet, omdat het in sommige

gevallen voor lokale bevoegde gezagen heel lastig is om potentieel zeer zorgwekkende stoffen, waarvan we echt wel heel zware vermoedens hebben dat ze uiteindelijk een zeer zorgwekkende stof blijken te zijn, onder de minimalisatieplicht te laten vallen. Daar balen we denk ik allemaal van zoals we hier staan, want dat moeten we niet willen. Als een bedrijf één molecuultje aanpast van een product dat op de lijst van zeer zorgwekkende stoffen staat, zodat ze weer het hele traject van jaren door kunnen gaan om van een potentieel zeer zorgwekkende stof naar een zeer zorgwekkende stof te bewegen, dan moeten we daar wel een stokje voor kunnen steken. In het geval van Chemours heb ik samen met de provincie Zuid-Holland bekeken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we ook alle kennis die wij binnen het ministerie hebben, kunnen inzetten in de rechtszaak tussen de provincie en Chemours. Wij kunnen onze kennis aandragen, zodat zij in het hoger beroep dat ze hebben aangetekend, kunnen proberen die stof onder de minimalisatieplicht te laten vallen. Zo proberen we dat dus al wel te doen.

We hebben daarnaast het RIVM een opdracht gegeven. Potentieel zeer zorgwekkende stoffen kun je niet allemaal gelijkstellen omdat 75% uiteindelijk geen zeer zorgwekkende stof blijkt te zijn. De rechter zegt ook dat je dat niet allemaal over een kam kunt scheren. Maar 25% blijkt dus wel zeer zorgwekkend te zijn en die willen we zo snel mogelijk aanpakken. We hebben het RIVM gevraagd om nog voor de zomer met ideeën te komen voor hoe we dat zo snel mogelijk kunnen doen. Daarbij is de motie van GroenLinks-PvdA zeker een belangrijke aanjaagfactor geweest.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie een vervolgvraag van de heer Gabriëls.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):
Dank u wel, mevrouw de staatssecretaris. Ik denk dat u daar goed mee bezig bent. Tegelijkertijd krijgt het bedrijf Chemours in Dordrecht een last onder dwangsom. Dan zegt dat bedrijf: we weten niet dat we dat uitstoten. Vervolgens vraagt het er toch een vergunning voor aan. Bent u dan bereid om er in de specifieke situatie van TFA, want dat is een van de stoffen die daar geloosd zijn, per direct streng naar te kijken? Ik heb vernomen dat Dordrecht het advies heeft gegeven aan DCMR om geen vergunning te verlenen. Ik kan me voorstellen dat Chemours daar weer op gaat procederen. Het is eigenlijk een tweeledige vraag: bent u bereid om DCMR en de provincie, en eventueel de gemeente Dordrecht, te ondersteunen in de rechtszaken die ze toch weer met Chemours gaan krijgen? En twee. Er zijn duidelijk mogelijkheden, de best beschikbare technieken, om TFA tot een nulpunt te reduceren. Bent u bereid om daar, vooruitlopend op alles wat u al doet, nog lang voor de zomer, dus eigenlijk morgen of gisteren, iets aan te doen? Alstublieft.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik beloof meneer Gabriëls dat ik nog eens specifiek ga kijken naar TFA. Dan zal ik hem schriftelijk laten weten of ik daar mogelijk een soort van versnelling in kan aanbrengen. Dan was er nog een andere vraag, over een eventuele hulpvraag die er zou kunnen komen vanuit de provincie en de gemeente Dordrecht. Ik zeg graag toe, zeker als dit een eigen initiatief is van in dit geval de gemeente, dat ik bereid ben om alle kennis en kunde die wij in huis hebben met de gemeente Dordrecht te delen.

De **voorzitter**:
Meneer Gabriëls maakt een gebaar. Dat is wel een heel creatieve manier om een vraag te stellen. Dat gaat ten koste van de bonusvraag, want u had net eigenlijk al twee vragen in uw interruptie.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat gebaar dat de heer Gabriëls maakte, betekent waarschijnlijk dat hij vraagt of ik daar ook geld en middelen voor kan vrijmaken. Dat kan ik niet zomaar even vanaf deze plek toezeggen, maar onze kennis en kunde bij het ministerie zijn ook al enorm veel waard, dus hopelijk helpt hen dat, misschien niet in materiële zin maar wel in immateriële zin.

De **voorzitter**:
Dan heeft u nog een interruptie van het lid Kostić, namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dank voor de antwoorden. Ik wil even doorgaan op de acties op korte termijn rond pfas, want die mis ik toch echt wel. Ik waardeer de inzet van het kabinet binnen Europa, maar het duurt natuurlijk veel te lang. Het zijn supergevaarlijke stoffen. Mensen gaan eraan dood. Geboren en ongeboren kinderen kunnen er grote schade door oplopen. Dus alles wat we nu kunnen doen, zouden we moeten doen. De staatssecretaris zegt in haar beantwoording dat zij gezondheid en rechtvaardigheid op één zet. Dan denk ik dat dit daarmee in lijn moet zijn. Dan is mijn vraag: bent u bereid om op korte termijn in ieder geval twee dingen te doen? Eén. We gaan geen nieuwe vergunningen voor lozen en uitstoten van pfas meer afgeven totdat er een verbod is op Europees niveau, bijvoorbeeld vanuit het voorzorgsbeginsel. En het tweede wat je op korte termijn zou kunnen doen, is om in ieder geval burgers in staat te stellen om zichzelf te beschermen. Er zou bijvoorbeeld op make-upproducten een etiket kunnen komen zodat duidelijk wordt dat daar pfas in zit. Bent u daartoe bereid?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Die vergunningen voor lozingen … Ik kijk heel even naar mijn buurman, want volgens mij zit dat ook voor een deel bij het waterbeleid. Er zijn inderdaad mogelijkheden om bepaalde lozingen te doen. Uiteindelijk is dat op termijn, en eigenlijk nu ook al, niet wenselijk. Ik zou graag in tweede termijn terug willen komen op wat we er nu al concreter aan kunnen doen. We weten natuurlijk dat pfas schadelijk zijn en dat ze ook moeilijk te verwijderen zijn, of eigenlijk niet te verwijderen zijn als ze eenmaal in onze leefomgeving zitten. Ze zitten ook al in onze lichamen. Dat krijg je er ook niet meer uit. Dus iedereen heeft er belang bij dat we kijken hoe we zo snel mogelijk een goede en strenge aanpak voor pfas hebben. Als bedrijven met afval zitten, moeten we natuurlijk ook kijken hoe ze dat kwijt kunnen. Je bent ook een betrouwbare overheid als je zegt wat ze wel binnen hun vergunningen mogen. Maar we kunnen natuurlijk wel kijken naar de scherpte van die vergunningen.

Ik vind het voorstel voor etikettering van bijvoorbeeld make-up een heel goed voorstel. Ik weet dat er ook in Europees verband al naar gekeken wordt. De make-upindustrie in Nederland is nou ook weer niet overdreven groot. Ik ken wel een heel leuk merk uit Maastricht, maar de meeste make-up komt natuurlijk van buiten Nederland. Het zou wel heel erg goed zijn als we daar ook in Europees verband aandacht voor blijven vragen, dus ik beloof ook wel dat ik dat in elk geval zal blijven doen.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag. Of zie ik dat verkeerd?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik hoorde net, ook in lijn met de vraag naar wat we op korte termijn kunnen doen, dat het Rijk nu de provincie aan het ondersteunen is in de zaak tegen Chemours. De vraag is eigenlijk: kunnen we dat als standaardbeleid doorzetten? We hebben gezien dat de regering in het verleden steeds aan de verkeerde zijde stond. Heel vaak moesten burgers juist tegen de regering vechten om de gezondheid te beschermen. Ik proef hieruit toch een wijziging in beleid om gezondheid meer centraal te stellen. Kunt u dat ook meteen bekrachtigen door te zeggen dat we datgene wat we nu doen bij Chemours, standaard gaan doen bij situaties waarin de gezondheid van burgers in gevaar komt en waarin burgers moeten vechten tegen grote vervuilers?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Wat we eigenlijk proberen te doen, is het hele VTH-stelsel, welke afkorting staat voor Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving, versterken. Dat doen we via het tienpuntenplan van Van Aartsen. Daarmee versterken we namelijk de diensten zelf, die er eigenlijk voor verantwoordelijk zijn. De omgevingsdiensten en de provincies wil je in staat stellen om zelf op een eigenstandige wijze goed beslagen ten ijs te kunnen komen. We zien dat er echt wel heel veel kennis en kunde beschikbaar is. Binnen het ministerie zit weer andere kennis en kunde. Wat je wil, is dat dat allemaal toegankelijk en bereikbaar is voor iedereen. Dus we zijn ook bezig met het maken van blauwdrukken, zodat andere omgevingsdiensten ook handvatten hebben om bedrijven aan te pakken die bijvoorbeeld regels overtreden. Zo willen we dat dus proberen te doen, en niet door alle regie naar het Rijk te trekken. We kunnen namelijk ook niet meer dan we al doen. Het gaat er dus om dat je bij die omgevingsdiensten gekwalificeerde en goede mensen met genoeg kennis hebt, zodat ze ook zelf lokaal toezicht kunnen houden.

De **voorzitter**:
U heeft een vervolgvraag van mevrouw Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, want dit is eigenlijk niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Ik vind het namelijk wel heel belangrijk dat deze regering uitspreekt dat ze altijd aan de zijde van de burgers staat. We hebben een grote schuld richting de burgers die jarenlang gezondheidsschade hebben opgelopen omdat overheden jarenlang niet, niet voldoende of niet op tijd hebben opgetreden. Ik heb gewoon een concrete vraag. Je hoeft niet alles naar het Rijk toe te trekken, maar waar het gaat om grote vervuilers, waar de burgers en omgevingsdiensten in hun nadeel staan, is mijn vraag of de regering bereid is om dan standaard naast die burgers te staan om hun gezondheid te beschermen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan heb ik de vraag verkeerd begrepen. Ik dacht namelijk dat het ging om de omgevingsdiensten en de provincies. Die komen in eerste instantie natuurlijk bij ons uit en die vertegenwoordigen ook weer de mensen die in die gebieden wonen. We zijn uiteindelijk één overheid, dus wanneer de provincie bij mij aanklopt om de gezondheid van burgers te beschermen dan doet de provincie dat namens de burgers. Ik vind het belangrijk dat gezondheid nu als volwaardig punt is opgenomen. Eerder was het niet zo dat gezondheid meetelde. Dat laat zien dat er echt wel stappen gezet worden om gezondheid, en daarmee burgers, ook in het industriële beleid in Nederland zwaarder te laten wegen. We zijn er nog niet, hè, zeg ik er ook eerlijk bij, maar ik denk wel dat dit positieve stappen zijn. Ik ben er in elk geval trots op dat we dat in deze periode hebben weten te bereiken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan kijk ik heel even. De heer Bamenga stond al een tijdje, dus dan geef ik hem het woord namens D66.

De heer **Bamenga** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Het is mooi om te horen dat de staatssecretaris wil opkomen voor een Europees verbod op pfas. Ik zou dan ook graag zien dat Nederland uiteindelijk te boek zal staan als het land dat gezorgd heeft voor een verbod op Europees niveau. Dus die steun van D66 kunt u daarvoor wel verwachten. We horen ook dat pesticiden van dat verbod worden uitgezonderd. We willen dan ook graag weten wat dit precies betekent voor de boeren die bijvoorbeeld helemaal niet weten dat ze dit soort giftige stoffen verspreiden in groente en fruit. Wat betekent dit voor de gezondheid van de mensen die deze producten eten? Is de staatssecretaris bereid om ook werk te maken van een verbod op pesticiden op Europees niveau?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Meneer Bamenga stelt nu een vrij technische vraag over een specifiek gebruik van pesticiden in de landbouw. Natuurlijk, als er goede alternatieven zou je eigenlijk niet moeten willen dat dit wordt uitgezonderd. Ik beloof de heer Bamenga dat ik hierover met mijn collega van LNV zal schakelen om te kijken of er een volwaardig alternatief beschikbaar is. Als dat wel beschikbaar is, ga ik ook wel in Europa de boer op om te kijken of het toch niet uitgezonderd kan worden van onze pfas-deal. Ik ben wel blij met de steun van D66, maar of het mij nog lukt om een pfas-verbod te organiseren, weet ik niet, want dat ligt misschien ook wel aan de duur van de formatie van het kabinet. We zijn in elk geval wel op de goede weg, waarbij ik denk dat het goed is dat Nederland er het voortouw in heeft genomen. We hebben het net gehad over een lijst van zeer zorgwekkende stoffen. Er is ook nog een lijst van potentieel zeer zorgwekkende stoffen. Dat is een lijst die je alleen maar in Nederland hebt. Dus dat laat al zien dat we best wel veel aandacht hiervoor hebben. Het kan altijd meer, maar het is toch ook belangrijk om dit aan mensen te laten weten die zich over dit soort dingen zorgen maken.

De **voorzitter**:
Dan een vervolgvraag. Dat is uw vijfde interruptie.

De heer **Bamenga** (D66):
Volgens mij pleit dat er alleen maar voor dat u daar op korte termijn werk van gaat maken, zodat u het naar zich toe kan trekken en dit mogelijk kan maken voor heel Nederland. Heel fijn dus als u dat wilt doen. Ik zou graag willen weten of we in de tweede termijn al een antwoord kunnen krijgen op deze specifieke vraag die ik heb gesteld.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik hoop het. Anders laat ik het schriftelijk weten, want ik ben ook afhankelijk van de collega van LNV om te weten of er alternatieven beschikbaar zijn. Als ik het snel heb, doe ik het nog in de tweede termijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. We wachten dat af. Dan de heer Van Kent voor zijn vijfde interruptie namens de SP.

De heer **Van Kent** (SP):
Wat de SP betreft moet die ziekmakende gifkraan volledig dicht. Ik ben eigenlijk wel blij dat ik de staatssecretaris net hoorde zeggen dat het onwenselijk is dat er pfas wordt geloosd. Ik hoorde de staatssecretaris ook zeggen dat het deels de portefeuille van de minister is, bijvoorbeeld voor de lozingen op het water, om te kijken naar de vergunningen. Ik wil de staatssecretaris vragen en oproepen om daar de grens op te zoeken of de grens misschien toch een paar keer over te gaan, zodat er in ieder geval geen nieuwe vergunningen worden verstrekt voor het lozen van pfas-stoffen. Ik ben benieuwd naar het antwoord.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Het is een beetje wat ik net al zei: je voelt eigenlijk dat dit stoffen zijn die uiteindelijk verboden zullen worden. Ze mogen nu nog worden geloosd. Wat doe je dan in de tussentijd? We hebben wel wetten waarin bepaalde dingen zijn vastgelegd en vergunningen waarmee bedrijven een bepaalde ruimte hebben. Het is wel altijd goed om te blijven kijken waar we mogelijk kunnen versnellen om een en ander terug te dringen. Dat wil ik dus wel toezeggen, maar verder dan dat kan ik niet gaan, omdat je ook moet kijken naar de wettelijke ruimte die er is.

De **voorzitter**:
Tot slot, de heer Van Kent.

De heer **Van Kent** (SP):
Ik hoor een staatssecretaris die zegt dat het onwenselijk is dat er wordt geloosd, maar ik hoor ook een staatssecretaris die zegt dat bedrijven ruimte hebben en dat er wetten en regels zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, zo is het.

De heer **Van Kent** (SP):
Ja, dat begrijp ik ook. Toch zou ik de staatssecretaris willen vragen om binnen die ruimte op korte termijn te onderzoeken waar nu al stappen kunnen worden gezet om in ieder geval te voorkomen dat er nieuwe vergunningen worden verstrekt en om te kijken of er op basis van creatief omgaan met de regels kan worden ingegrepen als er aantoonbaar gif wordt geloosd.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dus dat de regels en de wetten zo streng mogelijk worden toegepast? Ik denk dat het sowieso altijd verstandig is om daar nog een keer een toets op te doen. Dat kan ik dus wel toezeggen.

De **voorzitter**:
Kijk eens aan. Dan de slotvraag van de heer Gabriëls namens GroenLinks-PvdA.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):
Is dit al de slotvraag?

De **voorzitter**:
Voor u wel.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):
Oké, oké. De staatssecretaris geeft aan dat er heel veel zaken bij de omgevingsdiensten liggen en dat die moeten worden versterkt. Daar bent u ook al mee bezig. Alleen hebben de omgevingsdiensten en ook het IPO aangegeven dat er een versterking nodig is met een bandbreedte van 30 miljoen tot 60 miljoen, terwijl het kabinet met 18 miljoen over de brug komt. Dat is dus te weinig om ze daadwerkelijk te versterken. De vraag is dan ook of u bereid bent om in aanloop naar een begroting of een voorjaarsnota, in ieder geval een begroting 2025, wél voor aanvullende financiering te zorgen. Die is echt nodig voor die diensten.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik snap de vraag van meneer Gabriëls heel goed. Ik ben nu volop in gesprek met ze om te kijken wat ze nodig hebben en wat dat financieel betekent. Ik zeg er eerlijk bij dat die 18 miljoen is bedoeld ter versterking van het totale stelsel. Dat is de overkoepelende taak die ik heb als stelselverantwoordelijke. Ik merk dat het op dit moment best ingewikkeld is en best een uitdaging voor ze is om die 18 miljoen op te maken aan goede ideeën. Ik denk dus dat we nog niet in de fase zijn dat we de concrete hulpvraag in beeld hebben. Dat moet de komende maanden echt nog wat concreter op tafel worden gelegd door de omgevingsdiensten zelf en door het IPO. Zodra dat er is — ik merk dat er in de Kamer draagvlak is voor een versterking van het VTH-stelsel — zal ik of mijn opvolger met een voorstel richting de Kamer komen. Dan kan de Kamer aangeven of ze bereid is om daar middelen voor vrij te maken, ja of nee.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dan het Nationaal MilieuProgramma. Daar had meneer Van Dijk nog een opmerking over gemaakt. Hij vroeg ook nog: wat zou je nou willen meegeven aan je opvolger? Het zal inderdaad aan mijn opvolger zijn om dat verder uit te gaan werken. Het is in elk geval heel erg belangrijk dat iedereen in de hele keten zijn of haar verantwoordelijkheid neemt. Het is daarom belangrijk dat het Nationaal MilieuProgramma met de samenleving tot stand komt en dat gezondheid een volwaardige plek krijgt als sturend principe. Daar zijn we al hard mee bezig, maar het zou heel mooi zijn als mijn opvolger dat zou voortzetten. De Kamer zal op 1 april 2024 worden geïnformeerd over de stand van zaken van het Nationaal MilieuProgramma.

Voorzitter. Dan het VTH-stelsel. Ik heb daar net al best wel het nodige over gezegd, dus ik weet niet of daar op dit moment nog aanvullende vragen over zijn, ook naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording. Er werden nog wel wat vragen over mijn stelselverantwoordelijkheid gesteld, ook door meneer Van Dijk en meneer Grinwis. Ik ben als staatssecretaris stelselverantwoordelijk voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving, en daarmee ook voor het scheppen van de juiste randvoorwaarden om het stelsel goed te laten functioneren. Dat is ook wat het IPO stelt. Dat houdt onder andere in dat ik aanspreekbaar ben op een duidelijke toedeling van taken en bevoegdheden aan alle partijen binnen het VTH-stelsel, dat ik verantwoordelijk ben voor het monitoren van het stelsel en dat ik zorg voor heldere kaders en de juiste condities waaronder het stelsel goed kan functioneren.

We zijn er nog lang niet; dat weten we ook. We zetten wel mooie stappen. Binnenkort is er soort van conferentie die heel groot is. Daarvoor worden een heleboel lokale bestuurders uitgenodigd om met elkaar weer de voortgang van het VTH-stelsel te bespreken. Ik weet niet of Kamerleden daarvoor zijn uitgenodigd, maar misschien is het wel goed om dat in elk geval wel te doen. Ik zal dus even kijken of die vrij toegankelijk is; dan stuur ik de Kamer daarvoor ook nog een uitnodiging.

Wat wij als ministerie op dit moment aan het onderzoeken zijn, sluit een beetje bij de vraag van lid Kostić: ga je nou alles zelf doen of ga je die burgers, omgevingsdiensten en provincies versterken? We zijn aan het kijken of we tot een goede invulling kunnen komen en of er eventueel meer regie naar het Rijk moet worden gehaald, ja of nee.

Voorzitter. Ik zou ook nog wel graag iets willen zeggen over het Schone Lucht Akkoord. Het is dan misschien niet bindend, maar het is ook niet vrijblijvend. We zijn ook aan het kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat dat Schone Lucht Akkoord op een goede manier wordt nageleefd en uitgevoerd. Er zijn in de Kamer best wel vaak voorstellen om het Schone Lucht Akkoord aan te scherpen, terwijl wij in de praktijk zien dat het voor best wel veel gemeenten en provincies al een uitdaging kan zijn om de doelen te halen die nu in het Schone Lucht Akkoord staan. Ik zeg dus tegen de Kamer: laten we nou de komende tijd proberen om er zo veel mogelijk de nadruk op te leggen om alle doelen te halen die we in het Schone Lucht Akkoord hebben opgenomen, voordat we weer een hele kerstboom aan nieuwe ideeën optuigen. Die zouden het voor de verschillende gemeenten nog moeilijker maken om de doelen uit het Schone Lucht Akkoord te halen.

Dan ben ik, denk ik, in vogelvlucht door mijn beantwoording heen gegaan.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zie ik in ieder geval het lid Kostić naar voren lopen voor een interruptie. Excuus, de heer Boutkan staat er ook, maar ik zag het lid Kostić als eerste.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat ging wel heel snel. Ik begin maar even bij het Schone Lucht Akkoord. Daarbij zijn de advieswaarden van de WHO heel erg van belang. Het mooie aan de WHO is dat die die advieswaarden puur op basis van de inbreng van gezondheidsexperts maakt. Dat is hun enige belang: de gezondheid van alle burgers. We weten dat nu in Europa wordt gewerkt aan een richtlijn waarin deze nieuwe advieswaarden niet worden meegenomen, in ieder geval niet voor 2050, terwijl burgers er veel belang bij zouden hebben als die zo snel mogelijk worden overgenomen. Die richtlijn stuurt op een soort van compromis tussen de grootvervuilers en de maatschappelijke organisaties. De staatssecretaris zegt meermaals: gezondheid is belangrijk; rechtvaardigheid en gezondheid moeten centraal staan. Mijn concrete vraag is: is de staatssecretaris dan bereid om ervoor te pleiten, in lijn met het standpunt van het Europees Parlement, die advieswaarden van de WHO veel sneller dan in 2050 te halen, bijvoorbeeld in 2030? Is zij daartoe bereid?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik zal alle inspanningen doen om daar een versnelling in aan te brengen, maar we moeten ook kijken wat haalbaar is. Nederland is een heel dichtbevolkt land met veel grens, dus we zijn voor een deel ook afhankelijk van de rotzooi die van over de grens naar ons toe komt. Ik woon zelf in Maastricht, in Zuid-Limburg. Daar heb je ook te maken met de industrie in het grensgebied, aan twee kanten van de grens. Die heb je dus in België en in Duitsland. We zullen het dus ook echt samen moeten doen. We hebben nu wel al doelen gesteld. We willen in 2030 50% gezondheidswinst behalen ten opzichte van 2016. Ik ben daar ook eerlijk in: ik denk dat er als mevrouw Kostić in haar eentje zou bepalen wat er in Nederland gebeurde, nog meer nadruk zou liggen op het halen van die gezondheids- en luchtkwaliteitsverbeteringen. Maar er is hier in de Kamer ook een deel dat zegt: wij vinden dit wel heel haalbare doelen. Daar heb ik me ook toe te verhouden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat is dus wat ik mis: actie. Er worden heel veel woorden en ambities opgeschreven, maar vervolgens wordt daar geen actie aan verbonden. Dat vind ik eigenlijk gewoon jammer, want gezondheid kan niet wachten. Je kan zeggen dat het hier misschien wat moeilijker kan, maar het gaat erom dat de burgers en de burgers die zo geboren worden, beschermd moeten worden. Dat zou op één moeten staan. Dat betekent dat je je hele economische systeem misschien zo moet inrichten dat de gezondheid kan worden beschermd. De staatssecretaris zegt nu: ik weet niet of ik kan voldoen aan dat advies van gezondheidsexperts. Dat vind ik behoorlijk zorgwekkend, maar goed.

Een ander belangrijk punt is Tata Steel. Dat is de grootste vervuiler van Nederland. We hebben één groot knelpunt.

Dat is de zwaar verouderde, lekkende kooksgasfabriek 2. Dat is het meest vervuilende onderdeel van Tata Steel, het meest kankerverwekkende onderdeel, en had eigenlijk twintig jaar geleden afgeschreven moeten worden. Het overtreedt ook nog eens regels, al jarenlang. Nu weten we dat die fabriek eerder dicht kan dan Tata wil. Mijn vraag aan u, via de voorzitter, is dus of u bereid bent om in die maatafspraken op z'n minst op te nemen dat de kooksgasfabriek uiterlijk in 2025 dicht moet.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Met Tata Steel — ik kom dadelijk nog terug op het eerste punt — zijn wij op dit moment bezig om maatwerkafspraken te maken waardoor we sneller tot een groen, gezond en vitaal Tata Steel kunnen komen in IJmuiden. Dat is de opdracht die ik van de Kamer heb meegekregen. Daarmee ben ik volop aan de slag. Als er versnelling mogelijk is — daar wordt weleens over gesproken — dan kijken we daarnaar, ook samen met het bedrijf. Maar we weten ook dat die kooksfabriek nodig is om de hele productie daar te kunnen draaien. Dat betekent dus dat je samen met het bedrijf binnen die maatwerkafspraken eerst moet zoeken naar alternatieven, zodat het bedrijf vervolgens de werkgelegenheid voor dat hele gebied kan garanderen en het op lange termijn in Nederland een toekomst heeft omdat het groen en schoon staal produceert. Zelfs de directeur van Tata zei laatst: "Tata moet groen en schoon, en anders is er geen toekomst voor Tata in Nederland." Iedereen is zich daar dus terdege van bewust.

Dan wil ik toch nog heel even terugkomen op het punt dat er actie wordt gemist door het lid Kostić. Ik ben het daar gewoon niet mee eens. Naast het feit dat ze mij daar misschien tekort mee doet, doet ze daarmee vooral tekort aan al de inspanningen die worden gepleegd door een heleboel mensen die heel actief bezig zijn om bijvoorbeeld het Schone Lucht Akkoord uit te voeren. Die mensen zijn echt heel ambitieus, maar zeggen ook tegen mij dat ze nu niet meer kunnen doen dan ze al doen, ook omdat ze bijvoorbeeld afhankelijk zijn van een buurgemeente aan een andere kant van de grens — ik noem maar eens wat — of andere factoren waar ze zelf niet eens altijd invloed op kunnen hebben. Laten we elkaar dus ook niet de put in praten. Er gebeurt een heleboel.

Wat betreft pfas gebeurt er heel erg veel. We willen pfas verbieden, maar het is ook zo dat bijvoorbeeld de uitstoot bij Chemours al met 98% is teruggedrongen ten opzichte van de jaren tachtig, negentig, toen het echt een nog groter drama was. Laten we hier dus niet met elkaar de hele tijd het frame neerzetten dat er actie wordt gemist en dat er niks gedaan wordt. Er worden wel degelijk stappen ondernomen. Het gaat misschien niet zo snel als het lid Kostić wil, maar ik werp dat toch een beetje van me.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik wil eerst vragen hoeveel interrupties ik heb. Dan kan ik ze een beetje verdelen.

De **voorzitter**:
Dit is uw een-na-laatste.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Mijn een-na-laatste. Kijk, natuurlijk wordt er iets gedaan, maar ik heb het dossier heel nauwgezet gevolgd. Ik constateer als trend dat grote vervuilers heel goed zijn in rekken en dat het Rijk daarin te makkelijk volgt. Onze partij wil dat gezondheid nu echt centraal komt te staan in alle vervolgacties die er komen. Ik constateer alleen maar dat ik dat nog onvoldoende zie.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag? Want dat is wel de bedoeling van een interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, sorry. Ik moest daar natuurlijk ook een beetje op reageren. Dan wil ik nog even overgaan op een ander onderwerp, namelijk op het verzoek van de provincies. De provincies vormen natuurlijk een collectie van links tot rechts tot midden. Die hebben een heel duidelijk verzoek aan het Rijk gedaan om meer inzicht te krijgen in de ZZS-stoffen in het afval. Nu is de reactie van de staatssecretaris: die informatie hebben de bedrijven niet, dus dan gaan we die ook niet opvragen. In het kader van "meer proberen te doen" zou mijn verzoek aan de staatssecretaris zijn om er toch voor te zorgen daar meer inzicht in te krijgen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik snap de vraag niet precies. Waarin hebben ze precies geen inzicht? Kan dat nog even herhaald worden?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Uiteraard. De provincies hebben via het IPO een brief gestuurd naar het Rijk om ervoor te zorgen dat er inzicht komt in de ZZS-stoffen in het afval van bedrijven. Dat is er nu niet. De staatssecretaris heeft die vraag beantwoord met: die bedrijven hebben die informatie niet, dus we gaan er niet achteraan. Dat zeg ik even kort door de bocht. Mijn vervolgvraag is: kan de staatssecretaris toch de extra stap nemen om ervoor te zorgen dat we wel inzicht krijgen in die zeer zorgwekkende stoffen in afval, in lijn met het verzoek van de provincies? Want nu komen die overal terecht. Niemand heeft er zicht op.

De **voorzitter**:
Volgens mij heeft u het verduidelijkt.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja. Het gaat dus om zeer zorgwekkende stoffen in afval. Ik zou uit moeten zoeken wat wij daarbij nog aanvullend zouden kunnen doen. Het is altijd goed om te kijken of we iets aanvullends kunnen doen als provincies ergens tegen aanlopen. Dan ben ik altijd bereid om te kijken wat we wel kunnen doen. Dat heeft waarschijnlijk in de brief gestaan, maar ik zal er in de tweede termijn even op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan noteren we dat voor de tweede termijn. Dan tot slot het lid Kostić. Dan wel kort, zonder inleiding.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit is wel een hele rare niet-inleiding. Nog even over het afschaffen van btw op reparatie. Daar had ik het dinsdag in mijn betoog over. Daar bent u niet op ingegaan. We zien daarbij kansen in de richting van een circulaire, gezonde samenleving. De vraag is of de staatssecretaris ervoor openstaat om daarnaartoe te werken en de btw op reparatie af te schaffen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik heb daarop al geantwoord in de schriftelijke beantwoording. Er zijn in totaal meer dan 300 vragen aan ons gesteld, dus ik heb hier niet alle antwoorden op alle vragen herhaald. Misschien is het wel goed om dat nog even te vermelden. Natuurlijk is het belangrijk dat je kijkt wat je kunt. Binnen de btw-aanpak die we hebben, is het niet mogelijk om btw af te schaffen. We hebben wel een verlaagd tarief in bepaalde gevallen. Ik snap heel goed wat het lid Kostić zegt. Je wil naar een circulaire economie. Hoe steun je dan het repareren van producten? Want er wordt nog steeds een heleboel weggegooid terwijl het nog prima te repareren is. Repareren staat het allerhoogst op de R-ladder. Je wil dat dat op een goede manier gebeurt. De btw-structuur kan ik niet helemaal aanpassen, maar het is wel een terecht punt dat reparatie heel erg van belang is.

Over een ander punt van het lid Kostić wil ik nog zeggen: het is echt een wijziging van beleid dat gezondheid centraal komt te staan. Dat is iets waar we trots op mogen zijn met z'n allen. Dat komt ook door de inzet van onder andere de Partij voor de Dieren, die hier de afgelopen jaren heel intensief aandacht voor heeft gevraagd. Laten we de successen die we met elkaar — want het is echt niet alleen maar mijn succes — boeken ook af en toe vieren.

De **voorzitter**:
Dank u wel daarvoor. Dan geef ik het woord aan de heer Boutkan voor de laatste interruptie namens de PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):
Voordat ik de vraag aan de staatssecretaris stel: misschien heb ik het gemist in de beantwoording van de minister. Ik heb schriftelijk wel iets voorbij zien komen over het CO_2-plafond. Ik heb hem daar niet meer mondeling over gehoord, maar misschien kan hij daar in de tweede termijn nog even op terugkomen.

De **voorzitter**:
Ik zie de minister knikken. Vervolgt u dan door uw vraag te stellen.

De heer **Boutkan** (PVV):
Dan ga ik heel snel naar mijn vraag. Het is alweer even geleden dat u uw betoog begon. Ik hoorde de staatssecretaris zeer enthousiast vertellen over een papieren frietbakje. Maar als de staatssecretaris de aangenomen motie over het aanschaffen van de plastictaks had uitgevoerd, dan had dit ook een plastic bakje kunnen zijn. De vraag is dan ook: waarom voert de staatssecretaris deze aangenomen motie niet uit, schaft ze deze belasting niet af en laat ze het vervolg van deze Europese richtlijn niet over aan haar ambtsopvolger in plaats van dat nu te gaan roepen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik zou tegen de heer Boutkan willen zeggen: het was zelfs nog beter, maar misschien vindt hij het erger. Ik had namelijk een eigen bakje meegenomen waar de frieten in gingen; het was dus niet eens een papieren bakje. Maar alle gekheid op een stokje: in Nederland gebruiken we meer dan 18 miljoen wegwerpverpakkingen per dag. Wat we echt willen en ook verplicht zijn om te doen — daar hebben we Europese regels voor — is het volgende. We moeten proberen om de plastic afvalberg die we met elkaar veroorzaken op de een of andere manier te beteugelen. Ik had daar een aantal voorstellen voor gedaan. Ik heb ook gemerkt dat de snelheid waarmee dat is gegaan voor sommige bedrijven te hoog was. Dat is ook waarom ik, ook zeker gezien mijn demissionaire toestand, heb gezegd: ik ga een pas op de plaats maken; er komt een jaar uitstel. Het is vervolgens aan mijn opvolger — misschien is meneer Boutkan dat zelf wel — om dat uiteindelijk al dan niet door te zetten. En als je het afschaft, zul je ook een alternatief moeten verzinnen. Je zult dus iets moeten doen om die enorme hoeveelheid wegwerpverpakkingen tegen te gaan. Ik wens mijn opvolger veel succes met het bedenken van een alternatief, want ik heb nog geen beter idee kunnen verzinnen.

De **voorzitter**:
Kijk eens aan. Dank u wel. U heeft geen interrupties meer, meneer Boutkan. Ik ben tegen de rest ook heel streng, dus helaas.

De heer **Boutkan** (PVV):
Maar dank voor de suggestie!

De **voorzitter**:
Nou, kijk eens aan. Een woord van dank: dat laten we altijd toe.

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de termijn van de zijde van het kabinet. Ik ga zo schorsen voor de lunch tot 14.00 uur. Dat zal dus ruim een halfuur zijn. Ik geef eerst de heer De Hoop nog kort het woord voor een aanvullend of toelichtend verzoek op zijn punt van orde.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):
Ik heb aan het begin van het debat een punt van orde gemaakt vanwege een brief van het kabinet. Die brief is nog niet binnen, dus ik vroeg me af of de minister een update heeft en of we die nog kunnen verwachten voor het begin van de tweede termijn.

Minister **Harbers**:
Daar wordt hard aan gewerkt. Het is nog steeds de bedoeling dat die er voor 14.00 uur is.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
Ik schors tot 14.00 uur.

De vergadering wordt van 13.27 uur tot 14.06 uur geschorst.