

14

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019 en Infrastructuurfonds

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 2019 (35000-XII)**;
- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019 (35000-A)**.

(Zie vergadering van 7 november 2018.)

De voorzitter:

Ik verzoek de leden hun plaatsen in te nemen. Aan de orde is de begroting Infrastructuur en Waterstaat, inclusief het Infrastructuurfonds. Het gaat om de voortzetting van de behandeling. De eerste termijn van de zijde van de Kamer hebben we al gehad. Nu is de beantwoording door de beide bewindspersonen aan de orde. Ik heet de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Uiteraard ook welkom aan de leden en de ondersteuning. Welkom aan de mensen die dit debat op de publieke tribune volgen en de mensen die het debat op een andere manier volgen. Zeer welkom.

Aan het begin van de avond zijn er heel veel vragen schriftelijk beantwoord. De bewindspersonen hebben aangegeven ook mondeling nog wel een aantal vragen te beantwoorden. Ik heb begrepen dat dit in blokjes gaat plaatsvinden. Dus ik vraag u beiden om aan te geven welke blokjes u gaat hanteren. Dan kunnen de leden daarmee rekening houden bij hun interrupties.

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 algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Na al deze huishoudelijke mededelingen ga ik het woord geven aan de minister. Ga uw gang.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst heel veel dank aan de Kamerleden voor hun inbreng en hun vragen in de eerste termijn. Met name wil ik natuurlijk mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren feliciteren met haar heel goed uitgevoerde maidenspeech. Welkom, ook namens ons, in dit mooie huis van de parlementaire democratie.

Ik begin met een algemene introductie en daarna zal ik de vragen behandelen in vijf blokjes. Het eerste blokje is wegen. Dan komt het blokje verkeersveiligheid. Dan het blokje luchtvaart. Daarna maritiem en dan heb ik nog een blokje overig, waarbij ik wat andere onderwerpen ga bespreken, die wat meer algemeen zijn, waaronder bijvoorbeeld de ILT.

Voorzitter. Ik begin met de inleiding. Het is de tweede keer dat de staatssecretaris en ik hier zitten voor de behandeling van onze begroting in uw Kamer. Dat voelt op zich al heel erg vertrouwd, terwijl het toch pas onze eerste echte eigen begroting is. Die van vorige keer was immers nog de begroting van het vorige kabinet. Er is wel wat gebeurd in die tijd. Het ministerie is van naam veranderd. "Milieu" is uit de naam verdwenen, maar ik wil er meteen bij vermelden: wel uit de naam, maar niet uit ons hart.

Wat echt impact heeft gehad op ons ministerie het afgelopen jaar, is dat het niet alleen bij de naamswijziging is gebleven, maar dat er collega's vertrokken zijn vanuit ons ministerie naar het ministerie van EZK, en een deel naar BZK. Dat heeft er best ingehakt op ons ministerie en voor sommige medewerkers heeft dat best geresulteerd in een zware tijd. Wij zijn blij dat wij dit in goede banen hebben kunnen leiden. Iedereen zit weer op zijn plek en is weer volop aan de slag. Maar het heeft toch echt behoorlijke impact op de mensen gehad. Dat mogen we wel even memoreren over dit jaar.

We doen ook dingen anders. We hebben 2 miljard euro erbij gekregen om een inhaalslag te maken met de investeringen in onze infrastructuur. Veilig en snel van A naar B: dat is het doel. Comfortabel en duurzaam en met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Met dat laatste houden we nadrukkelijker rekening dan voorheen. Kijk je bijvoorbeeld naar de luchtvaart — ik kom daar straks in blokje 3 uiteraard nog nader op terug — dan zie je dat we voor het eerst kiezen voor hinderbeperking als leidraad in plaats van het aantal vliegbewegingen.

En het is overal druk. Dat geldt op de weg, in de trein, op de fietspaden en ook in de vliegtuigen. Eigenlijk alle Kamerleden hebben daar in hun inbreng bij stilgestaan. We zijn gelukkig weer uit de crisis. Dat zorgt inderdaad voor economische groei. Mobiliteit versterkt die welvaart. Dat is het goede nieuws van dit verhaal, maar aan de andere kant is het de drukte die ervoor zorgt dat het alle hens aan dek is om de groei van de mobiliteit die daarmee gepaard gaat in goede banen te leiden. Als je meer goederen produceert, moeten die vervoerd worden. Als meer mensen een baan hebben, moeten ze van en naar die baan reizen. Als mensen meer te besteden hebben, kunnen ze ook vaker op weg, naar familie en leuke dingen gaan doen. Dat brengt allemaal meer mobiliteit met zich mee en dus ook meer files. Daarom hebben we een fileaanpak voor zowel de lange als de korte termijn en investeren we ook veel in de innovatie in het ov en, natuurlijk, in de fiets. Daarover zal mijn collega u uiteraard straks alles vertellen.

Een belangrijke omslag is ook dat niet meer de modaliteit, de vervoersvorm, centraal staat, maar de gebruiker en de reis van deur tot deur. Een van de acties is dat we het Infrastructuurfonds omvormen tot een Mobiliteitsfonds, zonder schotten tussen die afzonderlijke vervoersvormen, weg, water en ov. En we zijn al gestart met brede MIRT-verkenningen en gebiedsprogramma's over die verschil-

lende vervoersvormen heen. En daarover zullen we uiteraard, wanneer we het notaoverleg MIRT hebben, nog veel meer met u van gedachten kunnen wisselen.

Een nieuwe keuze van dit kabinet is ook om verkeersveiligheid boven aan de agenda te zetten. Het aantal slachtoffers moet weer omlaag, want het gaat immers niet om cijfers. Het gaat om mensenlevens en heel veel diep leed dat daarachter verscholen gaat. Daarom is ook nul slachtoffers de nieuwe doelstelling. Dat is ambitieus, want je zult het nooit helemaal halen. Dat weten we allemaal, maar het moet wel het streven zijn bij waar je mee bezig bent. Samen met gemeenten, provincies, weggebruikers zelf en partijen als de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en ook de verzekeraars trekken we alles uit de kast. In mijn tweede blok zo meteen zal ik daar verder op ingaan.

Ik wilde hier ook graag iets zeggen over nieuw gedrag in het verkeer. Ik snap net als velen van u, die dat ook hebben aangeven, werkelijk niet hoe het in iemand opkomt om met een telefoon een ongeluk te gaan filmen. Zelfs als iemand gereanimeerd moet worden, gaan mensen daar met hun camera bovenop staan in plaats van te helpen. Onder anderen de heer Dijkstra en mevrouw Van Brenk hebben daar nadere vragen over gesteld. Dat totaal, maar dan ook totaal respectloze gedrag moeten we met elkaar niet tolereren. En datzelfde geldt overigens voor het negeren van een rood kruis en het aanrijden van een pijlauto van een weginspecteur.

Ik wil toch even onderstrepen hoe ernstig het is. De staatssecretaris en ik en de ambtenaren op het ministerie krijgen regelmatig berichten over ongevallen. Vanavond kwam net het bericht binnen dat er weer een auto op zo'n botsabsorber is gereden. Het is kennelijk dus ook hard nodig dat die daar neergezet worden. Maar mensen houden er gewoon geen rekening mee. Ik wil de cijfers even noemen. Dit jaar zitten we al op veertien aanrijdingen met auto's van weginspecteurs. Die mensen moeten zich ook veilig kunnen voelen en het is dus gewoon echt niet acceptabel. Verder waren er al 24 aanrijdingen met pijlwagens en botsabsorbers. En dan is het jaar nog niet afgelopen, hè. Hierbij gaat het dus om wegafzettingen. Het valt voor mij allemaal in de categorie "hoe haal je 't in je hoofd". We moeten er echt met elkaar de schouders onder zetten om dat aan te pakken.

Voorzitter. Ik mag nu een jaar minister zijn en de laatste tijd heb ik een aantal van die terugblikssessies gehad van: hoe is dat eerste jaar nou bevallen? Ik kan u in ieder geval zeggen dat het qua weer wel een heel extreem jaar is geweest, want we hebben eigenlijk alles voorbij zien komen. We hebben heftige stormen gehad en hoog water. Voor het eerst in de geschiedenis waren alle stormvloedkeringen tegelijk dicht. We hebben helaas ook een recordaantal omgewaaide vrachtwagens gehad. We hebben heel veel wateroverlast gehad door plensbuien en de droogste en warmste zomer in 40 jaar. En daar kom ik dan graag in het wetgevingsoverleg Water op 26 november uitgebreid op terug. Mevrouw Van Brenk heeft daar al een heel aantal belangrijke vragen over gesteld en daar zal ik graag nader op ingaan tijdens dat wetgevingsoverleg op 26 november. Ik zeg het alvast maar voor de geïnteresseerden.

En wat me ook opgevallen is in dat eerste jaar, is de internationale voortrekkersrol die Nederland heeft op heel veel terreinen, bijvoorbeeld op het gebied van smart mobility, autonoom rijden, smart shipping en drones. Ik heb gemerkt

dat, of je nou bij de Transportraad bent of dat je een buitenlandse delegatie op bezoek krijgt, heel veel buitenlandse collega's en andere gasten graag met ons over deze onderwerpen willen spreken, omdat wij een pioniersrol spelen. Dat maakt ons, ondanks de grote opgave waar wij ook voor staan, toch trots op Nederland en ook trots op ons ministerie en alles wat daarbij hoort.

Voorzitter. Dat was wat mij betreft het algemene deel. Dan wil ik nu aan het eerste blokje beginnen en dat is het blokje wegen. En ja, het is november. Dat is niet alleen de tijd van de begrotingsbehandelingen in deze Kamer, maar ook de tijd van de grote ...

Dan laat ik deze als cliffhanger even hangen.

De voorzitter:

Dat wordt wel heel spannend. De heer Van Raan heeft een vraag over de inleiding, begrijp ik. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zal het heel kort houden, want we zijn allemaal benieuwd naar de cliffhanger. Dank voor het exposé over het eerste jaar. Wat mij daarin opviel, is dat de minister in het een-na-laatste punt het weer beschreef. Dat deed zij alsof het een soort natuurkracht is, die helemaal losstaat van de invloed van de mens. Is de minister het met mij eens dat dat vreemde weer voor een groot deel wordt veroorzaakt door menselijk handelen, dat dat inmiddels wel vaststaat? Dat wil ik toch even gememoreerd hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het verbaast met niet dat de heer Van Raan daarmee komt, maar ik denk dat het hem ook niet zal verbazen dat ik hem daar volmondig gelijk in geef, want anders had ik me niet zo ingespanssen voor onder andere het op de wereldkaart zetten van de Global Commission on Adaptation. Laten we daar in het wetgevingsoverleg Water verder over spreken met elkaar.

Dan kom ik weer even terug bij het feit dat het de maand november is en dat dat niet alleen de maand is van de behandeling van de begroting van lenW, maar ook helaas de tijd van de grote files op de weg. "Monsterfiles", zoals de heer Van Aalst het noemde, of, als je het omdraait, het filemonster van de heer Dijkstra. Stilstaan leidt tot veel frustratie en het kost ook veel geld. En van die drukte zijn we ook niet zo snel weer af, blijkt uit de nieuwste voorspellingen. Alle Kamerleden hebben het daar eigenlijk over gehad. Daarom hebben we ook een file-aanpak op de korte en op de lange termijn. Het gaat om nieuwe verbindingen en extra rijstroken, de komende twaalf jaar minstens 1.000 kilometer. Deze kabinetsperiode mag ik voor 600 kilometer het startshot geven. En asphalt werkt, zoals ook de heer Dijkstra en de heer Stoffer van de SGP met cijfers onderbouwden. Het gaat ook om het verjongen en vernieuwen van oude bruggen en tunnels, om extra bergingsteams die ongelukken sneller van van de weg halen en om extra weginspecteurs met bevoegdheid als buitengewoon opsporingsambtenaar om boetes uit te delen, bijvoorbeeld voor het toch doorrijden onder zo'n rood kruis of zelfs omkeren — daar hebben we ook voorbeelden van gezien — en over de vluchtstrook de weg weer verlaten. Voor die file-aanpak op de korte termijn heb ik 100 miljoen euro

beschikbaar, maar ik zeg er ook meteen bij dat ik geen toverstafje heb. Ik kan de files niet oplossen, maar we doen er wel alles aan om het binnen de perken te houden.

Duurzaamheid — ik kijk even naar mevrouw Dik-Faber, die daar ook vragen over stelde — is daarbij een belangrijk punt. Ik kan u ook vertellen dat we daar al veel aan doen. Zo liggen langs de A6 bij Almere zonnepanelen op ons areaal en dat doen we op meerdere plekken. Bij de Reevevluis bij Kampen — dat vind ik zelf ook wel een leuk voorbeeld — bouwen we aan het eind van dit jaar het eerste circulaire viaduct. Ook daar, in de circulaire economie, trekken de staatssecretaris en ik samen goed op. En wat is er nou circulair aan dat viaduct? Het is opgebouwd uit een soort legoblokken en daardoor is het in elkaar te zetten, maar ook weer uit elkaar te halen en ergens anders weer te gebruiken. Ook nog een mooi voorbeeld is dat we op de A58 tussen Oirschot en Best in 2020 een innovatiestrook bouwen waarmee we gaan testen van warmte en energie uit asfalt, duurzame geluidsschermen en nieuwe verlichting. Ik heb nog veel meer voorbeelden, maar ik zie dat de heer Dijkstra een vraag heeft.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In het blok wegen is er voor de file-aanpak voor de korte termijn 100 miljoen. Daar zijn wij blij mee. Tegelijkertijd weten we natuurlijk dat het Kennisinstituut voor Mobiliteit heeft gezegd dat in de komende vijf jaar de filezwaarte met 35% kan toenemen. Dat betekent dat als je normaal een uur in de auto zit, het dan ongeveer een uur en twintig minuten wordt. Dat is fors. Zou het helpen als we extra geld ter beschikking stellen ook voor die file-aanpak op de korte termijn? Dan denk ik bijvoorbeeld aan de 30 miljoen aan middelen die we hebben voor Beter Benutten, in de begroting van het Infrafonds, bladzijde 111. Zou het helpen om ook dat geld in te zetten, juist om de spitsstroken breder te maken, voor signalering, belijning en dergelijke zaken? Zou extra geld — het maakt niet uit waar het vandaan komt — helpen om die file-aanpak die zo nodig is, urgenter te maken en het probleem nog adequater aan te pakken?

De voorzitter:

Uw vraag is duidelijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Dijkstra het zelf wel kan invullen. Als je meer geld hebt, kun je altijd meer doen. Je kunt niet alles naar voren halen. Zeker de grote projecten zitten natuurlijk in de lange termijn. Maar met meer geld kun je altijd meer doen.

Ik wil ook nog even memoreren dat de opbrengsten van de vrachtwagenheffing terugvloeien naar innovatie en vergroening van de sector. Onder anderen de heer Von Martels refereerde daaraan. Het beleidskader daarover hoop ik zeer binnenkort naar de Kamer te kunnen sturen zodat ik in ieder geval de toezegging dat dat nog dit jaar zou gebeuren, ruim kan halen.

Ik kom bij een aantal vragen die zijn gesteld.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat wil de heer Van Aalst een vraag stellen.

De heer Van Aalst (PVV):

Over de vrachtwagenheffing was er gisteren natuurlijk even een leuk debatje. De PVV wil überhaupt geen vrachtwagenheffing, maar de collega van de VVD zei: ik wil alleen maar een vrachtwagenheffing als de opbrengst voor 100% terugvloeit in de sector. Kan de minister dat de heer Dijkstra garanderen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik de heer Dijkstra inderdaad gerust kan stellen, want ik heb in het regeerakkoord de opdracht gekregen om ervoor te zorgen dat de vrachtwagenheffing voor een stukje terugkomt in een verlaging van de motorrijtuigenbelasting, en dat het overige via een met de sector af te spreken terugsluis voor een deel terugvloeit naar innovatie en voor een deel naar duurzaamheid, en misschien wel naar een mengvorm daarvan. Uiteraard onder aftrek van de kosten, want het gaat om de opbrengst.

De heer Van Aalst (PVV):

Als ik het goed begrijp, zullen dus alle kosten voor de apparaten en alle bijkomende kosten voor het invoeren van de vrachtwagenheffing niet eerst in mindering worden gebracht op de inkomsten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zeg ik u net: de kosten zullen er uiteraard eerst van afgetrokken worden, want anders zijn het ook geen opbrengsten.

De heer Van Aalst (PVV):

Oké. Zo meteen gaan we dus €10 inleggen en krijgen we €8 terug. Begrijp ik dat goed? Dat is dan de 100% die de sector weer terugkrijgt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, die prijskaartjes kennen we nog niet. Ik kom binnenkort met een voorstel daarvoor naar de Kamer. Maar uiteraard moet je wel eerst je kosten er aftrekken. Anders heb je ook geen inkomsten en zou het uiteindelijk een soort subsidieregeling worden, en dat is niet de bedoeling. Maar dat is ook nooit afgesproken en staat ook niet in het regeerakkoord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister zegt dat ze geen toverstokje heeft om de files op te lossen. Kan zij zich voorstellen dat in een heel specifieke verkeerssituatie het verlagen van de maximumsnelheid wél op korte termijn een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de fileproblematiek?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We kijken bij de snelheid altijd naar het totaalplaatje. Wat doet het bijvoorbeeld voor geluid? Maar we kijken ook naar

het aspect van verkeersveiligheid. En natuurlijk kijken we welke invloed het heeft op de doorstroming. Hiervan wordt per traject altijd een grondige analyse gemaakt.

De voorzitter:

De tweede vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik noem een heel specifiek traject, namelijk de A27. Daar ligt natuurlijk een plan dat ten koste gaat van natuur en waarover veel zorgen bij omwonenden bestaan. Is de minister bereid om daar op tijdelijke basis en als experiment de maximumsnelheid omlaag te brengen, om te kijken of dat als een toverstokje kan helpen om de fileproblematiek deels te verlichten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar noemt mevrouw Kroger nou net een weg waar bij uitstek al héél lang op is gestudeerd. Alles is daarbij heel goed afgewogen, dus daar gaan we gewoon het plan uitvoeren zoals we dat met elkaar hebben afgesproken.

Verschillende Kamerleden, ik geloof van het CDA en de VVD, en ook de heer Azarkan van DENK hebben de volgende vraag gesteld. Kunnen we marktpartijen een incentive geven om het fileprobleem mee te helpen oplossen, bijvoorbeeld door ze een vergoeding te geven als ze met een voorstel komen dat werkt? Het betrekken van marktpartijen bij het oplossen van de files is een interessant idee. Daar staan we altijd open voor gesprekken met de markt. We zijn er wel voor dat het uiteindelijk moet leiden tot zelfstandige businesscases, dus businesscases die op eigen benen kunnen staan. We zijn altijd bereid om te kijken naar specifieke voorstellen en hoe we daarbij de helpende hand kunnen bieden. Die werkwijze hebben we ook al eerder toegepast. Bijvoorbeeld in het programma Beter Benutten hebben we een aantal projecten uitgevoerd, waarbij werkgevers en werknemers een bijdrage leverden door bijvoorbeeld buiten de spits te reizen of te stimuleren dat medewerkers vaker de fiets pakken. Marktpartijen hebben daaraan ook een belangrijke bijdrage geleverd.

Misschien is het interessant om te weten dat ik de evaluatie van het programma Beter Benutten binnenkort naar uw Kamer stuur, zodat we dat kunnen bespreken bij het MIRT. Overigens — dat is u ook bekend — ben ik met de Mobiliteitsalliantie in gesprek over pilots in dit kader. Zodra het daadwerkelijk tot pilots leidt, zullen we u daar uiteraard over informeren.

Een vraag van de heer Stoffer over de twintig strategische locaties waar we bergers gaan opstellen zodat ze sneller in het kader van incidentmanagement de weg vrij kunnen maken: kan dat snel uitgevoerd worden en hebben we dan alle locaties in beeld? Op die twintig meest gevoelige filelocaties komen bergers stand-by te staan. We hebben daar raamcontracten voor. De nieuwe contracten gaan in per 1 april 2019. Dan zullen ze daadwerkelijk allemaal op de plekken staan.

Een vraag van de heer Van Aalst: hoe kijkt de minister aan tegen het voorstel om de subsidie voor de innovatieregeling, de Wbso, weg te halen en in te zetten voor de aanpak

van de fileproblematiek op het hoofdwegenet? Ik vind innovatie belangrijk. Ik kan natuurlijk geen specifieke uitspraken doen over de effecten van de regeling die de PVV noemt. Dat is aan mijn collega van EZK. Ik ben voorlopig blij met de 2 miljard extra middelen die we hebben. Daarmee kunnen we projecten opstarten om op belangrijke punten de doorstroming te verbeteren. Onder andere noem ik u: de A15 Papendrecht-Gorinchem, de A2 Deil-Den Bosch en de A58 Breda-Tilburg. De effecten van die nieuwe projecten zitten nog niet in de cijfers van het KiM; die gaan maar tot 2023. Dat is echt een wezenlijke bijdrage aan de langetermijnaanpak. Overigens zitten er nog meer dingen in die nog niet meegenomen kunnen worden, bijvoorbeeld de nieuwe Blankenburgverbinding en de A24, die ook in '24 moet worden opgeleverd. Die gaat ook ontzettend veel doen, maar die zit dus nog niet in de cijfers van het KiM tot 2023.

De heer Van Aalst (PVV):

Geweldig dat de minister het hele rijtje opnoemt. Daar zijn we ook blij mee. Alleen, we hebben de afgelopen jaren 6 miljard bezuinigd en nu halen we 3 miljard weer terug en dat betekent dat we nog steeds 3 miljard achterlopen om überhaupt die inhaalslag te maken. Alle organisaties die meedoen aan de Mobiliteitsalliantie — de ANWB, TLN en noem maar op — geven heel duidelijk aan dat we gewoon 1 miljard structureel nodig hebben. De minister is het toch met mij eens dat het leuk is om op deze manier dat miljard vrij te kunnen spelen? Innovatie hoort bij een bedrijf te liggen. Dat gaat volgens mij ook hartstikke goed. Maar als we alleen maar zorgen dat ze in de file staan, komt er van die innovaties weinig terecht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet of je dat een-op-een aan elkaar kan koppelen, maar daar gaat uw vraag op zich niet over. Het is makkelijk om een dekkingsvoorstel aan te geven waarvan je weet dat de rest van de Kamer het toch niet steunt. Ik heb hier in de Kamer geen enkele andere partij zien voorstellen om de Wbso-regeling helemaal af te schaffen, dus ik denk niet dat hier heel veel draagvlak voor zal zijn. Mocht dat onverhoopt wel het geval zijn, mocht iedereen zeggen "nou, we vinden het allemaal niet meer nodig; we hebben nog een miljard extra voor infra", dan zullen wij dat met open armen ontvangen, zowel de staatssecretaris voor het spoor, als ik voor de weg en het water.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb collega's, waaronder van de VVD, horen zeggen: je moet keuzes maken als je extra dingen wilt. De PVV geeft nu een duidelijke dekking aan door keuzes te maken. Dat lijkt ons hartstikke goed. De collega's hebben zich nog niet uitgesproken over het amendement. Ik vind het dus bijzonder dat de minister dan al wel duidelijk heeft welke partijen wel en welke niet voor zijn. Ik vind het eigenlijk een kansloos antwoord om te zeggen dat de meerderheid van de Kamer hier niet achter zal gaan staan. Ik denk dat de metselaar, de timmerman en de loodgieter 's ochtends niet in de file willen staan. Dat moeten we zo snel mogelijk aanpakken, om onze economie draaiende te houden, in plaats van dat we in de file gaan staan. Dat kan heel mooi door zo'n kansloze innovatieregeling om zeep te helpen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb niet gezegd dat de Kamer dit niet gaat steunen. Dat weet ik uiteraard niet. Daar gaat de Kamer zelf over. Het enige wat ik heb gezegd is dat ik nog niet eerder een signaal heb gekregen dat er partijen zouden zijn buiten de uwe die de Wbso-regeling helemaal zouden willen schrappen. Maar ik wacht het af. Dat is uiteraard aan de Kamer.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil nog even terug naar de Maut, de vrachtwagentaks. Ik maak me daar wel zorgen over. Ik heb de eerste rapporten van maandag ook bestudeerd. Daar kom ik in mijn tweede termijn nog op terug. Ik heb er ook wel wat vragen over. Ik ben erg bang dat zo meteen de N-wegen overbelast zullen worden met vrachtverkeer, of dat vrachtwagens worden ingeruild voor kleine busjes. Daar komen we later over te spreken. Ik heb nu de volgende vraag. De sector mag zelf bepalen waaraan ze het gaan besteden. Ze hebben ook al suggesties gedaan: verlaging van de mrb, vergroening en verduurzaming van de vloot. Maar wie is die sector? Zijn dat ook de verladers? Zijn dat ook de kleine partijen? Of gaan alleen de grote dat doen? Kan de minister ook toezeggen dat de minister van Financiën zo meteen niet stukjes gaat afromen, omdat het zo'n mooie pot met geld is? En blijven ook de andere vergroenings- en stimuleringsmaatregelen wel intact zo meteen? Dat zijn belangrijke randvoorwaarden op het moment dat we daar verder over gaan spreken.

De voorzitter:

Dat waren eigenlijk drie vragen in één. Ik ga wel wat kritisch zijn op de lengte van de interrupties, zo zeg ik even tegen iedereen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan de heer Dijkstra geruststellen: ik ga het echt doen zoals in het regeerakkoord staat. De heer Dijkstra vroeg: wie is die sector? Ik kan u verzekeren dat het niet alleen om de grote bedrijven gaat en dat we ook de kleinere bedrijven en de eigen rijders en verladers erbij betrekken. Ik benadruk ook nog maar een keer dat het niet alleen om verduurzaming gaat en dat het ook breder om innovatie gaat. Ik noem bijvoorbeeld projecten met truck platooning. Dit heeft overigens ook een mooie duurzame component, omdat het brandstof bespaart. Dat heeft niet alleen een prijs- maar ook een milieuvoordeel. We gaan het wel breed, voor innovatie én voor verduurzaming, inzetten. De vraag was ook, om het oneerbiedig te zeggen: het gaat toch geen melkkoe voor de minister van Financiën worden? Ik denk dat hier een belangrijk verschil is met de vliegtaks. Bij de vliegtaks is er een-op-een een koppeling met de schatkist, maar hierover staat heel duidelijk in het regeerakkoord dat het wordt teruggesluisd naar de sector. Ik zal daar ook op toezien. Het mag geen lastenverzwaring worden op die andere manier.

De heer Dijkstra — ik blijf nog maar even bij hem — heeft ook gevraagd: wordt het niet tijd om een beetje visionair te kijken naar het rijkswegenplan? In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012 is op pagina 40 een ambitie met een ambitiekaart opgenomen voor het hoofdwegennet. Ik denk dat u het daar ook over had. Hierin staat: wanneer het nodig is, het wegennetwerk uit te breiden met

wegverbredingen of de aanleg van ontbrekende schakels. Periodiek monitoren we dat. Maar ik wil u ook eventjes meenemen naar een ander punt in het regeerakkoord, waar we het hebben over het Mobiliteitsfonds. Ik denk dat we veel meer naar een mobiliteitskaart moeten. Eigenlijk zijn de staatssecretaris en ik daar al een beetje mee begonnen door de infographics die we gebruiken bij het MIRT, waarbij we het totale mobiliteitsnetwerk in kaart brengen. We vinden met elkaar multimodaliteit belangrijk. Het gaat niet om alleen het wegennet, het vaarwegennet of het spoorwegennet. Het gaat ook om de goede combinaties en aansluitingen. Ik denk dus dat een ouderwetse wegenkaart door ons vervangen gaat worden door een mooie infographic met mobiliteit.

Kunnen we nog meer geld mobiliseren voor oplossingen? Daar heb ik net eigenlijk al iets over gezegd. Maar één punt wil ik daar nog wel bij noemen: we kijken ook met private partijen natuurlijk naar andere manieren van bekostiging. In het onderzoek naar onder andere de oeververbinding in Rotterdam en de Binckhorst in Den Haag wordt ook bekeken hoe je alternatieve bekostiging en private financiering kunt koppelen. Om het even beeldend te maken: als woningbouw wordt geplant op een plek waar je ook meteen goede bereikbaarheid regelt, mag dat ook iets waard zijn. Als je kijkt naar de A2 in Maastricht, met die mooie dubbele tunnel, dan zie je dat het vastgoed daarboven ontzettend in prijs is gestegen. We zijn ook met de partners aan het kijken of je daarbij slimmere combinaties kunt maken.

De heer Von Martels vroeg of ik wil starten met pilots voor aparte stroken voor vrachtwagens. Zal ik dit eerst afmaken?

De voorzitter:

Even de zin afmaken.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat was het blokje private financiering toch? Of komt u daar nog op terug?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, volgens mij niet.

De heer Amhaouch (CDA):

De minister noemt een aantal voorbeelden, zoals Maastricht, maar wij hebben ook gevraagd hoe de minister kijkt naar de pensioenfondsen die wij in Nederland hebben. Daar is al heel lang een discussie over. Wat mogen ze in Nederland doen? Welke belemmeringen zijn er om meer te mogen doen? Kan de minister daarop reflecteren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een heel goed punt van de heer Amhaouch. Dat zullen we zeker in die afwegingen meenemen. We gaan nog een keer met de regio's spreken. Bij de MIRT-agenda zal dat ook met een aantal regio's besproken worden die ik net noemde. De metropoolregio Den Haag is daarnaar aan het kijken, net als de regio Amsterdam. We kijken dan naar het hele palet van private financiering en alternatieve bekostiging, dus de pensioenfondsen zullen we zeker meenemen.

De heer Von Martels vroeg of ik wil starten met pilots voor aparte stroken voor vrachtwagens en met truck platooning op de A1, A15 en A17. Stroken beschikbaar stellen voor specifieke doelgroepen kan ook strijdig zijn met optimale benutting van het wegennet. Ik deel wel uw inzicht dat de impact van een ongeval met vrachtwagens vaak heel groot is. Daarom richt ik me ook op het heel snel weer vrijmaken van de weg, op afhandelen en ook op voorkomen van incidenten. Innovaties als truck platooning kunnen inderdaad een belangrijke bijdrage leveren, omdat je er op die manier ook voor zorgt dat ze niet op elkaar knallen.

Onlangs heeft op ons initiatief een Experience Week Connected Transport plaatsgevonden, waarbij met een groot aantal publieke en private partners innovaties in de logistieke praktijk werden toegepast. Dat waren vrachtwagen die in een konvooi reden en communiceerden met de verkeerslichten. Dit was de eerste keer in de wereld dat het op deze schaal plaatsvond: 250 vrachtwagens, ook van verschillende bedrijven en merken. Het werd vaak door één merk gedaan, en je wilt eigenlijk dat het overal toepasbaar is.

We maken ook gebruik van de bestaande technologie: de automatische cruise control, intelligente verkeerslichten, in-carwaarschuwingen. In dit kader hebben we onlangs een brief over smart mobility naar uw Kamer gestuurd, waarin we met de regionale overheden afspraken hebben gemaakt over krachtenbundeling. We kijken ook nog naar het goed op spanning houden van de banden. We doen alles om te voorkomen dat het verkeer door klapbanden vastloopt. Alle mogelijkheden waar u om vraagt, proberen we maximaal in te zetten.

De heer Van Dijk vroeg naar de naleving van de inspecties bij vrachtwagens, met name op rij- en rusttijden. Daar heeft hij meerdere malen aandacht voor gevraagd. Hij vroeg of dit wel voldoende is op dit moment. De huidige aanpak wat betreft toezicht op het verbod op het verblijf en de normale wekelijkse rust, de 45 uur weekendrust, is adequaat. De Inspectie Leefomgeving en Transport en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid werken ook nauw samen. De ILT handhaaft vooral op die parkeerplaatsen waar de meest overlast is. Op deze manier wordt de beschikbare capaciteit dus zo effectief mogelijk ingezet om te zorgen dat transportondernemingen en vrachtwagenchauffeurs geen overtredingen begaan en ze inderdaad ook te beboeten als dat wel gebeurt. Voor de inzet en de resultaten van de handhaving daarvan verwijs ik nog een keer naar de Kamerbrief van 24 mei.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Van Dijk. Gaat uw gang.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik heb ook gezien dat de controles inderdaad flink zijn opgevoerd. De minister is ook zelf op parkeerplaatsen geweest; dat is hartstikke goed. Waar ik van schrok, was dat ruim 20% van de 700 die werden gecontroleerd, een boete kreeg. Dat zegt iets. Is dat wellicht het topje van de ijsberg of niet? Kan de minister daarop reflecteren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik deel dat met de heer Van Dijk. Dat zijn hoge cijfers. Dat geeft mij ook wel het gevoel dat we het dus ergens voor doen en dat het werkt. Zoals u weet, werkt de ILT risico-gestuurd. De pakkans is nu heel hoog. Als daar aanleiding toe is — ergens op een parkeerplaats komt een dergelijk hoog aantal overtredingen voor — dan gaat de ILT er dus vaker naartoe. Het streven is natuurlijk dat het aantal beboete vrachtwagenchauffeurs wel naar beneden gaat. En anders moet je de boel misschien intensiveren. Maar voorlopig lijkt het er dus op dat we effectief zijn en dat we aardig wat mensen op de bon slingeren.

Dan is er nog een vraag gekomen over meer duidelijkheid op het vlak van elektrisch rijden, bijvoorbeeld over de locaties van laadpalen. De heer Paternotte heeft gevraagd om een verleidingsoffensief door op de borden aan te geven waar elektrisch kan worden geladen. Dat doel, om dat overal voor iedereen duidelijk te maken, delen we helemaal. Maar ik wil toch nog wel even een actueel punt noemen. Er is veel geklaagd over de onduidelijkheid van het pictogram dat we nu hebben. Men is ook gestart met een petitie hierover. Mensen zeggen dat zij een duidelijker beeldmerk moeten hebben voor de plekken waar men kan opladen. Ik heb hierover met de staatssecretaris gesproken in het kader van het nationaal plan laadinfrastructuur. Ik zou eigenlijk graag eerst met elkaar borgen dat we echt een duidelijk pictogram hebben dat voor iedereen toegevoegde waarde heeft, zodat je ook daadwerkelijk meteen naar de goede plek gaat. Ik zou u willen vragen om dat even af te wachten, zodat we eerst weten hoe we zorgen dat we een goed pictogram hebben. Ik zeg u toe dat ik dat vervolgens samen met de staatssecretaris in het kader van het nationaal actieplan laadinfrastructuur mee kan nemen.

De heer Paternotte (D66):

Onze zorg is hier dat het goede ten koste moet gaan van het betere. Want het probleem is nu dat mensen die laadplekken niet kunnen vinden omdat er zo weinig informatie is. Er is wel een pictogram, maar dat pictogram is inderdaad onduidelijk. Maar een onduidelijk pictogram is vaak nog beter dan helemaal niets. U zegt dat u toch wilt werken aan een beter pictogram. U gaat daarnaar kijken en vraagt of ik dat even wil afwachten. U begrijpt dat ons ongeduld heel groot is omdat wij echt een enorme ambitie hebben. We willen er heel snel voor zorgen dat veel meer mensen elektrisch gaan rijden en dat de tweedehandsmarkt loskomt. Dat afwachten is dus een heel moeilijke oproep. Mijn vraag is dan: welk tijdspad hoort daar dan precies bij? Wanneer denkt u dat het pictogram er is en wij wel aan de slag kunnen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het exacte tijdspad daarvoor kan ik nog niet geven, maar ik wil de heer Paternotte ook even voorhouden dat het nu vervangen van al die borden €800.000 zou kosten. Als je dat nu doet, wil je er een paar maanden later toch ook niet achter komen dat er een ander pictogram is dat eigenlijk veel duidelijker is. Wat als ik u toezeg dat ik in samenwerking met de staatssecretaris probeer om zo snel mogelijk een goed pictogram te krijgen waarover iedereen zegt: dit maakt duidelijk dat je hier elektrisch kunt laden? Dat kan dan opgenomen worden in het nationaal actieplan voor de laadinfrastructuur. Ik zie dat u er nog even over nadenkt.

De staatssecretaris gaat straks ook nog iets over dat punt zeggen.

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

Hierover is een motie door de Kamer aangenomen. Dat is een motie van D66 en de ChristenUnie. Toen het vorige kabinet besloten heeft om op een aantal plekken 130 km/u te gaan rijden, werden kosten noch moeite gespaard. Overal kwamen er borden, en in- en uitvoegstroken werden verlengd. Toen kon dat allemaal. Nu is er een door de breedte van de Kamer gewenste ontwikkeling en nu hoor ik eigenlijk alleen maar "onderzoek" en "we gaan het stap voor stap invoeren". Ik daag deze minister uit om hier toch wat meer ambitie te tonen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

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

Toen hebben we ook gehoord "we gaan het stap voor stap invoeren want het is best wel kostbaar". Nu hoor ik van de minister: we moeten nog onderzoek doen en we gaan het daarna stap voor stap invoeren. Mijn vraag is dan toch wel wanneer we eindelijk zover zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat de ambitie heel groot is. Er zijn ook al borden vervangen. We hadden de afspraak met de Kamer om daarin werk met werk te maken, sowieso bij borden die moeten worden vervangen of als er ergens anderszins werkzaamheden waren. Er zijn dus al borden vervangen. U moet het toch met mij eens zijn dat als het doel is dat het zo duidelijk mogelijk moet zijn waar je elektrisch kunt laden, er dan geen verwarring moet zijn over de borden. Dat gaat echt geen lange onderzoeken vragen. Als de heer Paternotte vraagt hoeveel tijd daar precies mee gemoeid is, kan ik dat natuurlijk niet zeggen. Het is pas zeer onlangs opgekomen dat daar uitgebreid met ons over is gecommuniceerd en dat erover geklaagd is dat die pictogrammen niet duidelijk zijn.

De **voorzitter**:

Mevrouw Dik-Faber, uw tweede vraag.

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

Ik zou graag aan de minister willen meegeven dat het van belang is dat de pictogrammen helder maken dat er niet één type brandstof is, maar een breedte aan alternatieve brandstoffen. Ik gebruik toch maar even dat ouderwetse woord. Ik hoor de minister nu zeggen dat ze werk met werk gaat maken. Als we het daaraan koppelen, duurt het echt veel te lang. We moeten hier actief een strategie voor bedenken. Zo gebeurde dat ook toen we op heel veel plekken in het land 130 km/u zijn gaan rijden. Mijn fractie vond dat geen fijn idee, maar goed. Ik bedoel: al die borden waren er ineens. Dat kon allemaal. Ik vraag de minister nu om ook op dit punt verder te gaan dan werk met werk te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, "alle borden waren er ineens": zo snel is dat nou ook weer niet gegaan. Ik deel de ambitie van mevrouw Dik-Faber en de heer Paternotte. Er is nu door dat bord bijvoorbeeld verwarring over de vraag of het nou gaat om biobrandstof of om elektrisch laden. Ik denk dat dat volstrekt helder moet zijn. Ik zeg u toe dat wij er zo snel mogelijk voor zullen zorgen dat we een goed, duidelijk pictogram hebben dat past in het nationaal actieplan voor laadinfrastructuur. Daar zullen we uiteraard uw Kamer over informeren. Ik denk dat we die ambitie dan ook daadwerkelijk tonen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zou nog iets willen vragen. Als het komende jaar nu al borden worden vervangen, zou het natuurlijk wel jammer zijn als we die kans niet benutten om dan ook die pictogrammen erbij te zetten. Ik heb nog wel een suggestie om misschien wat tijd te besparen bij het maken van een nieuw pictogram. Maak bijvoorbeeld een plaatje van een stekker. Zo kunnen we alvast wat tijd besparen. Daarbij denken veel mensen aan het opladen van iets.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zou zomaar een goede suggestie kunnen zijn. Laten we daar eens even naar kijken. We delen de ambitie om het zo snel mogelijk duidelijk te maken voor iedereen. Of het nou een stekker wordt of een stopcontact weet ik niet. Laten we er in ieder geval voor zorgen dat we daarvoor een heel eenduidig pictogram krijgen.

Dat was mijn blokje wegen. Ik wil graag doorgaan met het blokje verkeersveiligheid. Je hoeft de krant maar open te slaan, je hoeft maar het nieuws op de radio te luisteren, of ...

Ik denk dat mevrouw Van Brenk nog iets heeft over het vorige blokje.

De **voorzitter**:

Over het vorige blokje? Mevrouw Van Brenk.

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

Omdat we het over elektrische auto's hadden, dacht ik dat mijn vraag dan nu beantwoord ging worden, omdat dat niet bij de schriftelijke vragen is gebeurd. Die ging over gekleurde kentekens. Ik heb een vraag gesteld over een andere kleur kentekens voor elektrische auto's.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als u dat goed vindt, gaat de staatssecretaris die vraag beantwoorden. Ik kan me voorstellen dat het soms verwarrend is, maar uiteindelijk komt het altijd goed. Als ik het niet doe, pakt de staatssecretaris het wel op en omgekeerd.

Verkeersveiligheid is niet voor niks het belangrijkste speerpunt. Je ziet eigenlijk dagelijks voorbeelden van vreselijke ongelukken. Wij zien ze helemaal iedere dag voorbijkomen. Daar zit natuurlijk altijd heel veel achter, want iemand verliest zijn dierbare of iemand houdt zijn leven lang letsel over. Verkeersveiligheid staat voor ons dus echt

bovenaan de agenda. Daarom nemen we ook heel veel maatregelen op dit terrein.

Afgelopen september zijn we de MONO-campagne gestart. Ik ben heel blij om te zien dat steeds meer mensen #MONO gebruiken. We gaan daar natuurlijk nog langjarig mee door, met al die 40 partners die zich daar ook aan hebben verbonden.

Volgend jaar komen we ook met het appverbod op de fiets. Dat is volgens mij ook een belangrijke stap. We komen met een strengere aanpak van verkeersshuften. We gaan 25 miljoen euro investeren om de provinciale N-wegen veiliger te maken. En er is natuurlijk ook al 25 miljoen voor onze eigen rijks-N-wegen. Dat komt allemaal ongeveer samen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Veel Kamerleden hebben daar ook al het een en ander over gezegd. Ik kan u zeggen dat u dat plan inderdaad nog voor het einde van dit jaar zult ontvangen. We zetten daar alle zeilen bij.

Dan kom ik nu wel bij een vraag van mevrouw Van Brenk. Zij vroeg of er ook aandacht is voor de zebrapaden in het verkeersveiligheidsplan. Het plan geeft een heel breed overzicht van het verkeersveiligheidsbeleid voor de toekomst, maar zit nog niet op het niveau van dat soort hele concrete maatregelen. We willen hierbij namelijk juist risicogestuurd gaan werken. Gemeenten en regio's gaan dus ook echt een analyse maken van wat nou de gevaarlijke plekken zijn: wat zijn de risico's bij ons? In de uitvoeringsplannen zal dat uiteindelijk vertaald worden. En als zebrapaden daarbij een risico vormen, dan kunnen die daar zeker een plek in krijgen. Want ik herken wel wat u zegt: een zebrapad loopt vaak niet door over een fietspad, en dat kan tot verwarring leiden. Dus we zullen het in ieder geval ook nog als aandachtspunt meegeven.

De heer Von Martels (CDA):

Binnenkort krijgen we dus het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. U zegt dat dat eind van het jaar naar ons toekomt, terwijl het AO Verkeersveiligheid op 12 december is. Betekent dat nu dat we dit manifest niet kunnen betrekken bij het AO van 12 december? Want dat zou ik erg jammer vinden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik niet helemaal garanderen. Het zou een mooi streven zijn, maar ik ben daarbij ook afhankelijk van alle andere partners die hier achter moeten staan. We gaan dus ons uiterste best doen om dat te redden.

Wordt het een plan à la Duurzaam Veilig, vroeg de heer Stoffers. Nou, dat programma Duurzaam Veilig bevatte subsidies van het Rijk voor decentrale overheden voor verbeteringen in de infrastructuur. Die subsidies zijn inmiddels beëindigd. Daar refereerde u zelf natuurlijk ook al aan. De middelen zijn inmiddels gedecentraliseerd naar provincies en vervoerregio's. Dus sindsdien zijn zij zelf verantwoordelijk voor de besteding van die middelen op hun weg, vanuit hun bredere begroting. Voor de aanpak van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet, besteed ik in het lopende programma Meer Veilig 79 miljoen aan maatregelen. Ook besteed ik, zoals net al gememoreerd, de 50 miljoen die we aanvullend hebben aan de aanpak van de N-wegen. En in het kader van het Strategisch Plan

Verkeersveiligheid worden er dus afspraken gemaakt met die andere overheden over hoe er op basis van een risicoanalyse van hun wegen, prioriteiten kunnen worden gesteld. Maar het is dus gedecentraliseerd: zij gaan daar zelf over.

De heer Stoffer (SGP):

Dit antwoord komt ongeveer in de buurt van wat ik vroeg. Maar mijn vraag van afgelopen week was misschien een beetje omslachtig. Het gaat mij er eigenlijk heel plat om of er ook rijksgeld komt voor provinciale en gemeentelijke infrastructuur in dat Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvoor moet eerst de opgave in beeld zijn. De middelen zijn gedecentraliseerd, dus men staat er in principe zelf voor aan de lat. Maar we gaan wel met elkaar die risicoanalyse doen. En aan het begin van deze periode heb ik bijvoorbeeld al een stap gezet door van die 50 miljoen voor de N-wegen ook 25 miljoen voor de provinciale N-wegen ter beschikking te stellen. Ook is het zo dat niet alle maatregelen geld kosten. Wij gaan in ieder geval ook gemeenten — provincies kunnen het vaak wat makkelijker behappen — zeker de kleinere, wat meer ondersteunen. We gaan ook proberen om met data te helpen bij de analyses. Maar laten we eerst even afwachten wat er precies allemaal uitkomt. Dan weten we eventueel ook voor welke taakstellingen gemeenten en provincies komen te staan.

De heer Stoffer (SGP):

Ik snap dat de minister, nu het plan er nog niet ligt en het nog niet uitonderhandeld is, niet alles kan benoemen. Maar hoor ik nu — ik wil even weten of ik dat goed hoor — dat de minister niet uitsluit dat er een rijksbijdrage in wat voor vorm dan ook komt voor het niet-rijkswegennet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat sluit ik zeker niet uit, want er is al 25 miljoen voor die regio's, voor die N-wegen.

Dan is er nog gevraagd wat het kabinet vindt van de campagne die het Rode Kruis is gestart om mensen erop te wijzen dat ze beter 112 kunnen bellen of zelf hulp kunnen verlenen dan dat ze de slachtoffers op beeld zetten. Dat vind ik dermate belangrijk dat ik dat graag nog een keer wil onderstrepen. Ik ben ook blij met deze campagne, waarmee we dit respectloze gedrag proberen aan te pakken en waarin we de mensen juist wijzen op hun verantwoordelijkheden. Ik hoop dat dit soort campagnes, zoals nu van het Rode Kruis, er ook echt aan zullen bijdragen dat mensen even nadenken over wat ze nu eigenlijk aan het doen zijn. Ik geloof dat in een interruptiedebatje van de heer Dijkstra met mevrouw Van Brenk ook het Duitse voorbeeld van de Gaffer nog werd genoemd. Ik denk dat we er allemaal aan moeten bijdragen dat we met dit soort nare gedrag stoppen.

Heeft de staatssecretaris inmiddels gesproken met de minister over de training en de problemen rondom de scootmobiel? Het antwoord daarop is ja. De staatssecretaris heeft mij daar terstond verslag van gedaan. Ik wil daarover zeggen wat ik ook bij het VAO Verkeersveiligheid heb vermeld, namelijk dat we heel binnenkort dat SWOV-rapport verwachten. Dan kunnen we daarover nader in gesprek.

Voorzitter. Dan was dit het blokje verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat roept nog een vraag op van de heer Dijkstra. Ga uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, deze noem ik bewust bij verkeersveiligheid: 130. Dat doen we alleen maar als het veilig kan en als het past binnen de milieueisen van geluid en uitstoot. Deelt de minister de mening dat 130 gewoon de norm is, tenzij anders staat aangegeven vanwege die redenen? Maar hoe gaan we om met al die gemeenten? Ik zie nu linkse colleges, onder andere, moties indienen om de snelheid weer te verlagen. We hebben dat bijvoorbeeld in Boskoop gezien, Leidsenhage, nu speelt er in Amersfoort wat en op andere plekken ook. Over Heerenveen heb ik vragen gesteld. Hoe gaan we daarmee om? Hoe kunnen we duidelijkheid geven aan die gemeenteraden dat zo'n motie wel leuk is, maar dat dat 'm niet gaat worden als het tenminste voldoet aan de eisen die we met elkaar hier hebben gesteld?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Dijkstra terecht refereert aan regels die we met elkaar gesteld hebben. Daar houden we ons dus ook aan. Dat zal niet van gemeente tot gemeente opeens gaan wijzigen. We houden rekening met alle normen ten aanzien van geluid en we kijken naar de situatie van de verkeersveiligheid. Die regels passen we overal op dezelfde manier toe.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Dijkstra? Uw vierde vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat kan wel. Ik heb in de antwoorden ook gelezen dat periodiek wordt gezien op welke wegen het kan. We moeten het alleen maar doen als het kan binnen die normen. Daar gaat u ook mee door. Is ook al bekend op welke wegen we dat op korte termijn kunnen verwachten? Ik heb gisteren ook de vraag geopperd of het niet op die mooie A1 zou kunnen, of zo meteen op de A2 van Amsterdam naar Utrecht en andersom, waardoor het verschil, 100-120-100, waar mensen zich terecht aan ergeren, wordt opgelost, omdat we zeggen dat de norm 130 is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wordt periodiek bijgehouden door Rijkswaterstaat. Iedere keer wordt er een overzicht gepresenteerd van wegen of wegvakken die er weer bijgekomen zijn. In een enkel geval is er een stukje af, omdat een verkeerssituatie is gewijzigd. Die rapportages worden iedere drie maanden gemaakt.

De heer Von Martels (CDA):

In de eerste termijn heb ik een vraag gesteld over de helmplicht voor snorfietsers. Ik zie nu een antwoord in de schriftelijke beantwoording, maar dat laat nog mogelijkhe-

den open voor welke richting het uitgaat. Mijn specifieke vraag is: hoe denkt u over de helmplicht voor snorfietsers?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hoe ik denk over de helmplicht voor snorfietsers? In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, en alle categorieën die we daarin bespreken, moeten we vooral goed kijken naar de experts, de adviezen van SWOV, enzovoorts. In dat kader moeten we die discussie met elkaar voeren. Ook de eerste experimenten met snorfietsen die naar de rijbaan gaan in Amsterdam, die nieuwe ontwikkeling, moeten we in dat kader meenemen. Want ook dat maakt natuurlijk uit, of je op het fietspad of op de rijbaan rijdt.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben in ieder geval blij dat de minister de SWOV noemt, want de SWOV is daar een voorstander van. Dus als het die richting uitgaat, hoop ik dat terug te zien in het manifest.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat er heel veel van dit soort onderwerpen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid geadresseerd zullen worden.

Voorzitter. Dan kom ik nu bij het blokje luchtvaart. Veilig en snel van A naar B. Laat ik nog maar even zeggen dat de heer Paternotte dezelfde woorden heeft gebruikt, want anders hebben we weer een plagiaatsdiscussie; dat moeten we niet hebben. Veilig, snel en met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Dat geldt natuurlijk zeker ook voor de luchtvaart. Veel Kamerleden hebben daar terecht aandacht voor gevraagd.

We vliegen steeds meer: makkelijk en snel naar je familie of vrienden over de hele wereld of met je gezin op een welverdiende vakantie. Dat is natuurlijk goed voor onze economie en onze banen, maar er zitten ook nadelen aan deze groei van de luchtvaart: nadelen voor het milieu en geluidshinder voor de omgeving. De groei van de luchtvaart heeft wel grenzen. Ik ben daarom steeds op zoek naar een goede balans tussen de lusten en de lasten. Dat willen we zorgvuldig doen en in goed overleg met alle belanghebbenden. U weet het: op dit moment vinden overal in Nederland luchtvaartgesprekken plaats met delegaties van omwonenden en reizigers, luchtvaartmaatschappijen en milieuorganisaties, gemeenten, provincies en bedrijfsleven. Met de uitkomsten van al die gesprekken, onderzoeken en ideeën presenteer ik komend jaar de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050, waarin we richting geven aan de ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens in Nederland. Veiligheid staat voorop, ook daarbij, zo zeg ik nog maar een keer, evenals de inzet op hinderbeperking.

Ook werken we, zoals u weet, aan een herziening van het luchtruim. De heer Amhaouch ging daar uitgebreid op in. Ik bevestig graag nog een keer dat na de herziening van het luchtruim de vliegroutes naar Lelystad Airport hoger liggen. Daarnaast komt er, hetzij Europees, hetzij nationaal, een belasting op vliegen. Onder meer mevrouw Kröger sprak daarover, maar veel anderen deden dat ook. Ook stimuleren we innovatie binnen de luchtvaart, zoals de ontwikkeling van stillere en schonere vliegtuigen. Dat is ook iets

waar veel Kamerleden bij hebben stilgestaan. In de eerste plaats willen we dat mondiaal aanpakken, want vliegen is een mondiale activiteit. In 2020 komt er een wereldwijde CO₂-certificering voor vliegtuigen. Ook staat voor de internationale luchtvaart per 2021 een mondiaal CO₂-compensatie- en -reductiesysteem op de rol, CORSIA. Daar hebben we afgelopen jaar al met elkaar over gedebatteerd. Europees zetten we in op het Europese ETS, duurzame alternatieve brandstoffen en een Single European Sky. Nationaal gaat het om verduurzaming van de grondoperatie van de luchthavens, transport voor en na, biobrandstoffen, elektrificatie en herziening van het luchtruim, want efficiëntere routes kunnen natuurlijk ook bijdragen aan CO₂-reductie. Ook bij de duurzameluchtvaarttafel van het klimaatakkoord werken we aan afspraken en maatregelen.

De heer Laçin heeft gevraagd: wanneer gaat de minister de regiegroep en de honderdduizenden mensen in de omgeving van de verschillende vliegvelden nou serieus nemen? Sinds het begin van mijn ambtstermijn heb ik mijn uiterste best gedaan om omwonenden serieus te nemen, niet in de laatste plaats de omwonenden van Lelystad Airport. Ik hecht ook veel waarde aan de input van die omwonenden. Daarom heb ik bijvoorbeeld afgelopen jaar een internetconsultatie over de tijdelijke aansluitroutes georganiseerd en ik heb een bewonersdelegatie onder leiding van de heer Ter Kuile ingesteld, die me twee keer heeft geadviseerd: over de tijdelijke aansluitroutes en een contraexpertise op de MER-actualisatie. Dat heeft onder meer geleid tot concrete verbeteringen van de ontwerp aansluitroutes en tot veranderingen in hoe de participatie wordt aangepakt. Daar heeft de heer Amhaouch in het verleden ook moties over ingediend, evenals de heer Dijkstra.

Ik heb een regiegroep van bewoners voor de belevingsvlucht ingesteld. Zij hebben het proces mede voorbereid en geëvalueerd. Naar aanleiding van de vraag van de regiegroep hoe de verschillen zijn te verklaren heb ik vier bureaus hierop laten adviseren. Dat heeft mede tot mijn initiatief voor het landelijk programma voor het meten van vliegtuiggeluid geleid. Daarnaast gaan mijn ambtenaren en ikzelf regelmatig in gesprek met inwoners. Zo heeft er maandagavond in Hattem weer een gesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers, ook van de verschillende actiegroepen. Participatie is ook bij de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening een heel belangrijk thema. Ik heb dit aan uw Kamer toegelicht in de participatiebrief die ik voor de zomer heb toegestuurd. Ik denk dat we daar binnenkort in een algemeen overleg Luchtvaart ook nog wel bij stil zullen staan.

De heer Van Raan heeft gevraagd hoe het staat met de uitvoering van de motie over het ondersteunen van belangengroepen en omwonenden van luchthavens. Daar geef ik op dit moment uitvoering aan. Zo heb ik in het kader van de Luchtvaartnota ook een klankbordgroep ingericht met daarin een delegatie van omwonenden van de regionale luchthavens vertegenwoordigd. Vanuit die bewonersdelegatie is de vraag gekomen om hen financieel te ondersteunen met kennis. Ik ben voornemens om dat voor die delegaties vanaf 2019 ook te gaan doen.

Dan heeft de heer Amhaouch gevraagd hoe het staat met de vliegveiligheid van Schiphol en de uitvoering van de adviezen van de OVV. Het antwoord daarop is dat veiligheid

voor mij op één staat. De basis voor luchtvaartveiligheid is het uitgebreide stelsel van voornamelijk internationale wet- en regelgeving en toezicht, waar het Rijk een primaire verantwoordelijkheid voor heeft. Meer informatie over de invulling van mijn rol als eindverantwoordelijke voor het vliegverkeer op en rond Schiphol treft u aan in een reactie van het kabinet op het OVV-rapport. De aanbevelingen van de OVV geven mede richting aan de invulling van mijn ambitie over die veiligheid. De luchtvaartsector heeft daar onlangs zelf ook zijn plannen voor gepresenteerd. Ik heb uw Kamer toegezegd om halfjaarlijks te rapporteren over de voortgang en implementatie van de aanbevelingen, waaronder ook die van onszelf. In die halfjaarlijkse rapportage zal ik onder andere reflecteren op de rol van het ministerie en zal ik ook een update geven over de stand van zaken van die monitor. Dan kom ik ook met een eerste oordeel van de ILT over de roadmap veiligheidsverbetering van de sector. Ik stuur u die voortgangsrapportage dus nog voor het kerstreces toe.

De heer Laçin (SP):

Het ging even over de regiegroep van de belevingsvlucht Lelystad en mijn vraag om ze serieus te nemen. Dan hoor ik de minister zeggen dat ze vooral in gesprek gaat en dat ze praat met groepen, afgelopen maandag nog in Hattem. Maar mensen serieus nemen is niet alleen met mensen praten, maar ook luisteren naar mensen. Als er een regiegroep van de belevingsvlucht is die een brandbrief stuurt, niet naar mij, maar aan de minister, waarin staat dat zij het onbegrijpelijk vinden dat de minister in haar brief aan de Kamer niet tot de conclusie is gekomen dat het MER moet worden herzien, dan ga ik me toch afvragen in welk opzicht de minister deze regiegroep serieus heeft genomen. Hun conclusie is namelijk een totaal andere dan de conclusie die de minister heeft getrokken. Kan de minister mij uitlegen in welke mate zij die regiegroep in dit geval serieus heeft genomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ze zijn heel erg betrokken geweest bij de wijze waarop de belevingsvlucht tot stand zou komen. We hebben daar heel goed naar ze geluisterd. Maar dat je heel goed naar ze luistert en ook precies hoort wat ze zeggen, wil niet zeggen dat je het meteen een-op-een met ze eens bent. Een deel neem ik zeker over. In de brief die ik u onlangs heb toegestuurd staat ook juist dat ik de verschillen tussen meten en berekenen dichter bij elkaar wil brengen. Daar heb je wel tijd voor nodig. Ik vond het heel mooi wat de heer Amhaouch zei vanuit zijn opleiding in de meet- en regeltechniek: meten is weten als je weet wat je meet. Ik heb hem meteen goed onthouden. Daar zit natuurlijk wel de crux van het verhaal. Dat zie je ook. De vier onafhankelijke bureaus die hebben geadviseerd willen daar graag over meedenken, maar het is nergens op de wereld nog voor elkaar. Het is niet zo eenvoudig.

De heer Laçin (SP):

Dat klopt, het is nergens zo simpel dat het zo te regelen is. Dat is ook niet wat wij voorstellen. Wij vinden het goed dat de minister kijkt hoe we die verschillen kunnen verkleinen. Alleen het punt is wel dat één vlucht niet tot conclusies kan leiden. Dat schrijft de minister ook in haar brief aan de Kamer. We kunnen geen conclusies trekken uit één vlucht.

Ik ga nog even terug naar het eerste antwoord. Luisteren is belangrijk, maar iets met de conclusies van de regiegroep doen, is ook ontzettend belangrijk. In de brief staat dus dat één vlucht niet voldoende is. Dan wil ik de minister graag vragen en uitnodigen om voldoende belevingsvluchten te gaan organiseren, zodat we wel een goed beeld hebben, om te voorkomen dat we straks Lelystad Airport opengooien op basis van gegevens die achteraf allemaal niet kloppen. Is de minister bereid om meer belevingsvluchten te gaan organiseren, zodat we wél tot gegevens komen die wél tot conclusies kunnen leiden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan juist met de deskundigen verder kijken hoe je dat op een goede manier kunt doen. Want simpelsweg meer van deze belevingsvluchten, dat zal ook niet werken. Je moet echt kijken waar de meetpunten dan precies moeten komen. We gaan er echt serieus werk van maken. Het is ook weer een te simpele voorstelling van zaken dat we hier het probleem zouden kunnen oplossen door een paar belevingsvluchten extra te gaan doen.

De voorzitter:

Meneer Laçin, uw derde vraag.

De heer Laçin (SP):

Tot slot op dit punt. Volgens mij is het juist een te simpele voorstelling van zaken om te zeggen: er is één belevingsvlucht geweest, er is een bandbreedte, die is acceptabel, we gaan gewoon lekker door en we laten de MER voor wat die is. Volgens mij is dat een veel te simpele voorstelling van zaken. De conclusie die de minister hier trekt, is absoluut niet onze conclusie. Het is ook niet de conclusie van de regiegroep van de belevingsgroep en van die honderdduizenden mensen die zich al heel lang niet serieus genomen voelen door de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik doe nog steeds mijn uiterste best om ze serieus te nemen. U moet één ding niet vergeten: de belevingsvlucht was niet ingesteld om het probleem tussen meten en berekenen op te lossen. Die belevingsvlucht is er gekomen op initiatief van de bewoners. Daar is om gevraagd om een indruk te krijgen van wat er ongeveer gaat gebeuren. Ze hebben van begin af aan geweten dat het een momentopname was, op een dag, bij een weersomstandigheid, en dat het niet maatgevend zou zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

"Niet maatgevend", "een vlucht", "een moment", "een momentopname"; alleen de vraag is dan hoe het kan dat zo'n momentopname zo ver afwijkt van het model. Eigenlijk schrok ik vooral van de brief van de minister waarin zij schetst dat de modellen stelselmatig lager uitvallen dan de metingen en dat zij daarom ook haar best gaat doen om meten en berekenen dichterbij elkaar te brengen. Dat is op zich een positieve ontwikkeling. In de huidige MER voor Lelystad Airport is Doc.29 niet gebruikt, terwijl de minister aangeeft dat dat inderdaad een meer accuraat model is. Mijn vraag is dan of de minister bereid is om dat ter advisering voor te leggen aan de Commissie voor de m.e.r.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, daar ben ik niet toe bereid. Er is ook geen aanleiding toe, want we hebben ons aan wet- en regelgeving gehouden. Je hebt hier morgen nog geen oplossing voor. Anders was het waarschijnlijk ook allang elders op de wereld bedacht. Dit wordt een heel gecompliceerd project. We gaan onze uiterste best doen om het dichterbij elkaar te brengen, maar we gaan daar niet eindeloos op wachten. Hier is gewoon conform de huidige wet- en regelgeving, ook Europees, gehandeld. En dat heeft de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. bevestigd. Er is dus geen reden om het over te doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het lastige van dit antwoord is dat de minister heel erg de boodschap wil uitdragen dat zij het vertrouwen van omwonenden wil terugwinnen, dat die regiegroep door haar in het leven is geroepen om dat te doen. Er ligt nu een bepaalde uitkomst. De minister erkent dat er een beter model is, het bestaande model Doc.29, dat voor Schiphol gebruikt is. Dat zou met een simpele aanpassing door het NLR met die grondpalen ook voor Lelystad Airport gebruikt kunnen worden. Waarom gebruiken we een beter rekenmodel dan niet voor Lelystad Airport, om het in ieder geval inzichtelijk te maken? Dat is toch het minste wat deze minister kan doen voor omwonenden: zorgen voor een beter zicht op de gevolgen van Lelystad Airport?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als mevrouw Kröger alle heil verwacht van Doc.29, in de zin dat dan ineens het probleem tussen meten en berekenen is opgelost, vrees ik dat zij daarin straks wordt teleurgesteld. Voor Doc.29 gaan wij het traject in. Daar is een proces voor nodig dat wij met de regionale overheden in gang moeten gaan zetten. Dat heb ik ook in de schriftelijke antwoorden beschreven. Dat gaan we ook doen, maar dat is dan de volgende ..., want je moet ondertussen wel door.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

"De volgende" puntje, puntje, puntje: dat bleef even hangen bij de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als er ooit nog volgende projecten zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag is of de minister ...

De voorzitter:

We gaan niet door elkaar heen praten. Mevrouw Kröger, stelt u uw vijfde vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Sorry, dit was een vervolgvraag. Nou ja, goed. We hebben dit hele proces rond de MER, met alle onzekerheden. Bewoners hebben zelf de fouten eruit moeten vissen. Uit een belevingsvlucht blijkt dat de waarden veel hoger zijn. De minister schrijft nu in een brief aan de Kamer dat er eigenlijk een veel beter rekenmodel is, te weten Doc.29. Dat

kan nog beter, op basis van metingen, maar dat is er in ieder geval al. De vraag is dan wat mij betreft: waarom passen we dat niet nu toe op Lelystad Airport? Dat geeft toch zo veel meer duidelijkheid aan omwonenden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan val ik in herhaling: omdat wij voldoen aan wet- en regelgeving en wij gewoon ook behoorlijk bestuur moeten toepassen. We doen alles volgens de regels. De Commissie voor de m.e.r. bevestigt dat. Dan ga je door naar de volgende stap.

De heer Van Raan (PvdD):

Op ditzelfde punt. "Hij voldoet aan de wet- en regelgeving." Dat klopt. Alle kruisjes en vinkjes zijn gezet. Je mag zelfs zeggen dat hij aan de regelgeving voldoet als er nog onderzoeken komen, die nog niet beschikbaar zijn, maar waarvan is toegezegd dat ze er zullen zijn. Dan mag dat vinkje ook gezet worden. Mijn vraag, mijn tweede vraag, is dan ook: is de minister niet bang ... Nou ja, bang is het verkeerde woord; de minister is niet bang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet waar u denkt dat ik bang voor zou zijn.

De heer Van Raan (PvdD):

Wat gebeurt er op het moment dat die afwijking te groot is? De MER moet wel de werkelijkheid beschrijven en dat vinkje moet ook gezet worden. Dat is nog niet gezet. Wat gebeurt op het moment dat die ontwikkelingen zich voordoen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van het geluid? We hebben ook gezien dat de stikstofregeling, de PAS, niet ...

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

De vraag is: moet de minister niet vanuit het voorzorgsbeginsel de werkzaamheden opschorten, omdat de MER ook nog beoordeeld gaat worden in Europa?

De voorzitter:

De minister.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik maak even mijn vraag af. Als Europa er dan achter komt dat het op het gebied van het geluid eigenlijk niet klopt, dat daar een heel grote afwijking in zit en er met de PAS, de stikstofdeposities, ook nog wat mis is, wat gebeurt er dan?

De voorzitter:

De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alleen maar herhalen dat we aan alle huidige wet- en regelgeving voldoen. Als er in de toekomst andere regels

komen, of dat nu met de PAS zou zijn of met geluid of wat dan ook, dan zullen we daar ook aan gaan voldoen. Maar we hanteren natuurlijk gewoon het huidige kader van wet- en regelgeving.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb een vraag over een ander stukje dat de minister daarstraks even kort aanroerde. Ik was erg onaangenaam getroffen door de beantwoording van onze vraag over de vliegtaks. Ik was in de vaste veronderstelling dat dit een milieumaatregel is, maar ik zie hier dat het gewoon een ordinaire melkkoe is voor algemene middelen. Het heeft niets te maken met "de vervuiler betaalt" en niets met duurzaamheid. Je zou toch willen dat dit geld, net als wat u daarstraks hoorde over de Maut, wordt besteed aan duurzame alternatieven, zoals de trein. Ik zie hier gewoon dat 200 miljoen ophalen het enige doel is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hier is natuurlijk wel een kleine kanttekening bij te plaatsen, namelijk dat andere sectoren ook op andere manieren al aan de schatkist bijdragen. In dit geval heeft het kabinet de keus gemaakt dat vanuit deze sector die 200 miljoen wel gerechtvaardigd is.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben bijna met stomheid geslagen, want we vinden en willen toch dat de vervuiler betaalt? We willen toch naar duurzame alternatieven? We weten dat elektrisch vliegen nog best wel een heel end weg is en dat dat hooguit kleinere vliegtuigen zullen zijn. We willen dat mensen zich op een duurzame manier verplaatsen. Dan zou het toch een heel mooi alternatief zijn om te zeggen: de vervuiler betaalt en dus, hoe vuiler het vliegtuig, hoe hoger het wordt belast? Dat geld stoppen we vervolgens terug in de mogelijkheden voor internationale treinen, zodat mensen ook echt een alternatief hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het hele kabinet zet zich in voor duurzaamheid en CO₂-reductie. We werken ons allemaal drie slagen in de rondte om de klimaatdoelstellingen te bereiken. Het is dus niet zo dat, als het in de algemene middelen terechtkomt, het daar niet aan besteed wordt. Overigens zetten we ons op alle andere manieren in. We hebben aangedrongen bij Schiphol op onderscheid in de tarieven, zodat de fees voor vuilere en lawaaiërië vliegtuigen omhooggaan. Dat doet Schiphol nu en we passen dus zelf ook allerlei incentives toe om dat voor elkaar te krijgen. Staatssecretaris Snel is nu ook aan het kijken naar verschillende soorten varianten van de vliegtaks. Wat heeft dat voor effect? Dat wordt allemaal onderzocht en meegewogen.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de minister zeggen dat we er alles aan doen om de klimaatdoelen te halen. Nou, daar past het uitbreiden en het groeien van de luchtvaart absoluut niet bij. Dat is ook wat de rapporten keihard duidelijk maken. Mijn vraag gaat over het antwoord dat de minister maar blijft geven. Ik heb er ontzettend veel moeite mee dat de minister blijft zeggen: we voldoen aan de wetten en de regels die er zijn. Afgelo-

pen week hebben we een flink debat gehad over de Stint. Daarin hebben we ook kunnen concluderen dat die wetten en regels niet meer voldoen. Ze zijn er nog wel maar ze voldoen niet meer, en dus moeten we daar iets aan doen. We zien nu door de belevingsvluchten, de MER en de uitbreiding van Lelystad dat er ontzettend veel weerstand is tegen de luchtvaart. Mensen roeren zich omdat ze het echt niet willen. Ze komen in opstand en ze ontdekken fouten in wat het ministerie aanlevert. Dat moet toch ook met de minister iets doen? Je alleen maar verschuilen achter wetten en regels, is toch heel erg zwak? We moeten gewoon luisteren naar die mensen. We moeten met goede alternatieven komen. Vervolgens moeten we samen met iedereen, alle belanghebbenden, kijken wat de goede oplossing is. Je verschuilen achter wetten en regels vind ik ontzettend zwak.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Maar dat doe ik ook juist niet. Ik kan me geen andere minister herinneren die de stap heeft gezet om dat meten en weten dicht bij elkaar te brengen. Ik ken geen minister die dat heeft laten onderzoeken en die daadwerkelijk werk heeft gemaakt van het uitfasen van de lawaaierige en vervuilende vliegtuigen. Dus het is niet zo. Mensen serieus nemen wil ook niet zeggen dat je zomaar alles ineens van ze overneemt en klakkeloos doet wat zij zeggen. Ik neem mensen wel degelijk serieus. We doen overal die gesprekken in het kader van de Luchtvaartnota, waarbij we openstaan voor alle inbreng. We betrekken er experts uit binnen- en buitenland bij om juist die stap naar voren te maken en om voor de toekomst betere regelgeving dan nu te krijgen. Maar we moeten het nu wel doen met de wetten en regels die we nu hebben.

De heer Paternotte heeft gevraagd of de minister de rem van het elektrisch vliegen wil afhaken door luchtvaartgelden en dergelijke niet te heffen voor elektrische vliegtuigen. Ik zal in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050 graag kijken of er mogelijkheden zijn om elektrisch vliegen te stimuleren en welke maatregelen daar effectief en zinvol bij zijn. Er wordt ook aan de duurzameluchtvaartafel gesproken over een aantal stappen. Je kunt ook voertuigen inzetten die vliegtuigen slepen om het elektrisch taxiën te stimuleren. Verder is de kleinere General Aviation al behoorlijk ver met elektrisch vliegen. En ook de mogelijkheid die u, meneer Paternotte, nu noemt, wil ik graag in de besprekingen in het kader van die Luchtvaartnota meenemen.

De heer Paternotte (D66):

Dat is mooi. Elektrische vliegtuigen, u noemde al even General Aviation. Eigenlijk is het nu nog General Aviation. Je kan het niet voor de passagiersluchtvaart inzetten, want het is nog veel te klein. Stel nou dat er op een gegeven een 30-zitter is. Dan komt het overeen met de kleinste passagiersvliegtuigen en kun je die op de dunne lijnen inzetten, de lijnen met relatief weinig passagiers. We hebben alleen in Nederland op meerdere luchthavens, Schiphol en straks Lelystad, slotbeperkingen, waardoor het voor maatschappijen heel onaantrekkelijk is om kleine vliegtuigen in te zetten. Kunnen we daar iets aan doen, bijvoorbeeld door te kijken of we de eerste elektrische verkeersvluchten in de categorie General Aviation kunnen scharen? Daardoor zijn die slotbeperkingen geen reden om grotere toestellen in te zetten. Je kunt dan kijken of je meerdere elektrische toestellen in kan zetten, want dat daar willen we natuurlijk naartoe.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vind het een heel mooi streven van de heer Paternotte en dat deel ik, dus ik zeg graag toe dat ik in het kader van die luchtvaartnota zal kijken wat de mogelijkheden precies zijn. Ik noem nog even een ander voorbeeld, dat hij ongetwijfeld ook zal steunen: nog niet op alle regionale luchthavens zijn oplaadmogelijkheden. Ook in het kader van het nationaal actieplan laadinfrastructuur — daar noem ik het weer — zal ik mij graag melden bij de staatssecretaris om te zeggen dat zij daar ook de luchthavens niet in moet vergeten.

Dat was het blokje luchtvaart. Dan kom ik bij het blokje maritiem.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

De minister gaat blijkbaar niks meer zeggen over het ICAO-verdrag, dat nodig aangepast moet worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Excuus, er was een heel stuk uit mijn glas.

De heer Paternotte (D66):

Laten we dan eerst even de wateroverlast oplossen aan de kant van het kabinet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat goed.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, gaat uw gang.

De heer Paternotte (D66):

Ik begrijp dat de minister niets meer gaat zeggen over het ICAO-verdrag, dat broodnodig aangepast moet worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik dacht dat dat in de schriftelijke beantwoording was meegenomen.

De heer Paternotte (D66):

Dan een vraag over de schriftelijke beantwoording. De minister zegt dat het ICAO-verdrag slechts een verbod op vervoerde kerosine bevat en dat klopt — dat is artikel 24a — maar het is natuurlijk de moeder van alle bilaterale verdragen die accijns op kerosine uitsluiten. Als jij dat verbod niet opheft, wordt het voor, ik noem maar, een Emirates of een Qatar Airways natuurlijk heel makkelijk om straks niet één, maar twee ladingen brandstof mee te nemen vanuit het Midden-Oosten en op diezelfde lading terug te vliegen om zo accijns te omzeilen. Het ICAO-verdrag moet dus aangepast worden, omdat alle bilaterale verdragen die kerosineaccijns heffen onmogelijk maken daaruit voorvloeien. Mijn vraag is of de minister begrijpt dat het de

moeder van het verbod op kerosineaccijns is en dat we het dus nog steeds moeten aanpassen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben graag bereid om daar nog een keer naar te kijken. Maar het lijkt de meer aangewezen weg om Europese support hiervoor te bedenken, want die zullen we toch nodig hebben. Als je überhaupt zo'n ICAO-vergadering al bij elkaar zou willen roepen, heb je daar toch partners bij nodig. Het lijkt ons dus een mooie eerste stap om voor de conferentie die collega Snel in het kader van de vliegtaks toch al in Nederland gaat organiseren, waarbij al die partners worden uitgenodigd, dit punt daar te agenderen, want dat is de eerste gelegenheid dat we zo veel buitenlandse partners op vlieggebied hier in Nederland samen hebben. Ik zou dat dus graag daaraan willen koppelen. Dan kan ik u verslag uitbrengen over hoeveel animo daarvoor is en kunnen we daarna een plan B bedenken.

De voorzitter:

De heer Laçin voor zijn vijfde vraag.

De heer Laçin (SP):

Het verbaasde mij dat de minister het blokje al wilde afsluiten, want ik heb nog geen woord gehoord over Ryanair. Er staan wel wat antwoorden in de schriftelijke beantwoording, maar ik zal het zelf even inleiden en een vraag stellen aan de minister. Ryanair is een bedrijf dat gewoon solt met alle arbeidswetten en -regels die we kennen. Het buit werknemers uit en sluit onrechtmatig de basis in Eindhoven. Er zitten nu tientallen mensen werkloos thuis, omdat Ryanair onrechtmatig een basis sluit. Dat heeft de rechter uitgesproken.

De voorzitter:

Meneer Laçin, mag ik u vragen om een korte inleiding of eigenlijk helemaal geen inleiding? Een interruptie is bedoeld om een vraag te stellen.

De heer Laçin (SP):

Ik krijg hier geen antwoord, voorzitter. Dan moet ik hem zelf inleiden. Dat kan niet anders.

De voorzitter:

Nee. U mag uw vraag nu stellen, maar ik moet er echt ook richting andere leden vaart achter zetten. Anders zitten we hier tot diep in de nacht en ik denk niet dat dat de bedoeling is.

De heer Laçin (SP):

Dat is voor mij geen probleem, voorzitter.

De voorzitter:

Nee. Uw vraag nu, graag.

De heer Laçin (SP):

Mijn vraag. Op basis van de schriftelijke reactie kunnen we herleiden dat de minister eigenlijk alle verantwoordelijkheid wegschuift. Zij zegt, SZW moet wat dingen doen en men kan zelf naar de rechter gaan. Zij zegt: mijn ministerie gaat er gewoon helemaal niks aan doen. Dat kan ik hieruit herleiden. De minister pleit alleen voor een Europese aanpak. Dat is wat mij betreft een dekmantel om in Nederland helemaal niks te doen. Dat blijkt ook uit de antwoorden. Dus mijn vraag aan de minister is: wat gaat zij doen aan het feit dat er nu tientallen mensen thuiszitten door een onrechtmatige daad van een bedrijf als Ryanair? En hoe gaat zij ervoor zorgen dat Ryanair straks in het voorjaar, als het bedrijf weer terug wil komen naar Nederland, geen poot aan de grond krijgt als het zich niet houdt aan onze wetten en regels?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geef de heren Laçin en Van Dijk toe dat zij hier regelmatig voor dit onderwerp aandacht hebben gevraagd. Maar ik wil dan toch ook memoreren dat ik vanaf de allereerste keer dat u daarover sprak, heb beloofd om dit bij de collega's van SZW aan te kaarten, die hier bevoegdheden hebben. En dat heb ik ook gedaan. U hebt ook gezien, in de beantwoording van schriftelijke vragen, dat voor het eerst ook de Inspectie SZW in actie is gekomen en serieus met dit punt aan de slag gaat. U vraagt: doet het ministerie van lenW dan helemaal niks? Dat vind ik ook nogal onterecht, want tijdens de laatste European Aviation Summit, in Wenen, hebben we dit punt uitdrukkelijk besproken. En Nederland is ook het land geweest dat dit al in het verleden in gang heeft gezet, toen staatssecretaris Dijkzema hier nog verantwoordelijk voor was. Zij heeft ervoor gezorgd dat er een breed Europees onderzoek komt. Dus Nederland, het ministerie en nu ik ook, doen wat we kunnen op dit dossier. En ik zal zeker waar ik betrokken airlines tegenkom, dit punt ook gewoon agenderen en ze dit voorhouden.

De heer Laçin (SP):

Ik krijg geen antwoord op mijn vragen, voorzitter.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ...

De voorzitter:

De heer Laçin gaat over zijn vragen en de minister gaat over haar antwoorden. Ik denk dat er een uitgebreide woordwisseling heeft plaatsgevonden. Ik kan u uw volgende vraag laten stellen, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dat moet dan maar.

De voorzitter:

Gaat u uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ik heb twee vragen gesteld, voorzitter. Wat gaat deze minister doen voor die mensen die nu thuiszitten en die

onterecht zijn ontslagen? Ik heb geen antwoord op die vraag gehoord. En verder heb ik gevraagd wat er gebeurt als Ryanair straks in het voorjaar denkt: hé, de zomer komt er weer aan, dus we gaan weer terug naar Eindhoven. Hoe gaat de minister er samen met minister Koolmees voor zorgen dat Ryanair zich dan gaat houden aan Nederlandse wetten en regels? En als het bedrijf zich daar niet aan houdt, hoe gaat de minister er dan voor zorgen dat het gewoon geen poot aan de grond krijgt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ga ik niks aan doen, want ja, dat is nou eenmaal de bevoegdheid van minister Koolmees en van staatssecretaris Van Ark. Ik breng dat iedere keer bij hen onder de aandacht en zij zijn ook in actie gekomen. Minister Koolmees is actief op dit dossier. En als u vindt dat hij te weinig doet, dan stel ik voor dat u uw woordvoerder Sociale Zaken de heer Koolmees laat aanspreken.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Van Dijk. Gaat uw gang.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik heb hier een brief waar onder andere de naam van de heer Koolmees onder staat. De brief is gericht aan de baas van Ryanair. De minister pleit met een aantal andere landen ervoor dat Ryanair zich gewoon netjes aan de plaatselijke regels over arbeidswetten houdt. Het is duidelijk dat Ryanair dat niet doet. Ik vul de vragen van de heer Laçin maar even aan. Het kabinet zegt dan: wij pleiten hiervoor en Ryanair luistert hier dus niet naar en dit is nu onder de rechter. Is het dan niet mogelijk om bijvoorbeeld de landingsrechten van Ryanair in te trekken? Want als Ryanair zich niet aan de regels houdt, mogen wij ook stevig optreden. Is de minister daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil niet op dat soort zaken vooruitlopen. Het is sowieso niet verstandig om iets te zeggen over zaken die onder de rechter zijn. Collega Koolmees en ik zitten hier op dezelfde manier in. Collega Koolmees is bij uitstek degene die ook echt strijdbaar is voor het principe: gelijk loon voor gelijk werk. Hij zet zich daar zeker voor in. De volgende keer dat ik hem spreek, zal ik hem daarover ook nog weer aanspreken, maar ik heb geen enkele twijfel over zijn inzet hierin.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik zie in de brief dat er ook echt iets gebeurt op internationaal niveau. Dat is hartstikke goed. Een als-danvraag is altijd lastig, maar is het intrekken van landingsrechten wel een van de mogelijkheden? Want het kabinet heeft ook mogelijkheden om zo'n bedrijf als Ryanair, dat zich duidelijk niet aan de regels houdt, te dwingen om zich wel aan de regels te houden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als het echt vaststaat dat een bedrijf zich niet aan de regels houdt, kun je daar volgens mij wel iets mee. Hoe dat precies zit met landingsrechten, zou ik niet weten en zou ik uit

moeten zoeken. Maar vooralsnog zou eerst gewoon minister Koolmees moeten vaststellen hoe dat precies zit. Dan kunnen we verder kijken.

De voorzitter:

Uw volgende vraag, meneer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik begrijp dat het even duurt. Het is onder de rechter, maar ik zou de minister toch willen vragen om in ieder geval de mogelijkheden voor zichzelf in kaart te brengen. Mocht het zover komen, dan staan we als Nederland ook klaar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zeg de heer Van Dijk toe dat ik in goed overleg met de heer Koolmees treed. Mochten we tot de conclusie komen dat men zich niet houdt aan wet- en regelgeving, dan zullen we gewoon handhavend optreden waar we kunnen.

De heer Van Raan (PvdD):

De minister begon haar betoog met de opmerking dat we uit de crisis zijn. Daar wil ik even op terugkomen, als kleine inleiding op de vraag die ik ga stellen. De minister zei dat, maar zij weet heel goed, denk ik, dat we helemaal niet uit de crisis zijn. We zitten er middenin.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uit de economische crisis.

De heer Van Raan (PvdD):

Maar we zitten midden in de klimaatcrisis, we zitten midden in de zesde uitstervingsgolf. Is het dan niet van belang om in plaats van te antwoorden in 2019 aan de slag te gaan met de motie die zegt "hinder is meer dan alleen geluid", per direct het hinderbegrip breder op te vatten, in alle stukken en beslissingen die u vanaf nu neemt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan moet je wel eerst precies weten hoe je een en ander definieert. En dat is nu precies waar we nog mee bezig zijn met elkaar. We moeten dat goed in kaart brengen en daar hebben we toch het hele zorgvuldige proces in het kader van de Luchtvaartnota voor nodig.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik durf hier bijna niet op te reageren, want dan zegt u "dat is een vraag". Ik ga dus door naar de volgende. Overigens dank voor het antwoord.

We hebben ook vragen gesteld over CORSIA. De vraag die ik hier aan de minister wil stellen is de volgende: kan de minister garanderen dat CORSIA op geen enkele manier, maar dan ook op geen enkele manier ingrijpt in het Europese ETS-systeem dat Europa voornemens is in te voeren voor de luchtvaart?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als u het zo dreigend zegt, ben ik geneigd om te denken: zit er ergens een addertje onder het gras? Daarom zeg ik maar dat ik het nog een keer zal nagaan. Maar voor zover wij weten, niet. Mocht het wel zo zijn, dan meld ik mij heel snel bij u. Ik zie de ambtelijke ondersteuning ook nee schudden.

De heer Van Raan (PvdD):

Een helder en duidelijk antwoord. Dat biedt weer aanknopingspunten.

Een laatste vraag gaat ook over CORSIA. CORSIA heeft het voor elkaar weten te krijgen om olie — olie — als groene brandstof gedefinieerd te krijgen: olie als groene brandstof! Als de raffinaderij duurzame energie gebruikt om olie te verwerken, krijgt de brandstof olie en daarna ook de kerosine — ik kijk ook even naar de VVD-fractie — het begrip "duurzaam". Dat is natuurlijk de droom van de VVD. Wat vindt de minister daarvan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voor zover ik hier iets als minister over kan zeggen, is dat niet de droom van de VVD. Dat was uw vraag.

De voorzitter:

De vraag werd enerzijds aan de VVD ... De VVD werd uitgedaagd, laat ik het zo zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Misschien een beetje flauw, maar nee, natuurlijk delen we met u dat je bij duurzame brandstoffen niet direct aan olie denkt. Als het die kant op zou gaan, moeten we kijken wat we kunnen doen om dat te veranderen. Het is nog niet ingevoerd, dus je moet eerst kijken hoe het in de praktijk gaat lopen.

Voorzitter, dan kom ik bij het blokje maritiem. Nee.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het favoriete onderwerp van onze commissie: luchtvaart. We krijgen de Luchtvaartnota 2020-2050. Die wordt natuurlijk uitermate belangrijk voor de toekomst van de luchtvaart. Zou de minister bereid zijn om deze Luchtvaartnota ter advisering voor te leggen aan de Commissie voor de m.e.r.?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, laten we dat als inbreng in het hele proces van de Luchtvaartnota meenemen. Misschien komen we met elkaar tot de conclusie dat het van toegevoegde waarde kan zijn. Dat kan ik nu nog niet overzien, maar laten we in ieder geval de gedachte meenemen in het hele proces, dan kunnen we later nog de afweging maken of het nuttig is of niet.

De heer Amhaouch (CDA):

Luchtvaart is afgehandeld, dacht ik. De minister ging een bruggetje maken, als ik het goed begrepen heb.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb nog één vraag. Een gedeelte van die vraag is schriftelijk beantwoord. Die ging over de expertise op het ministerie maar ook bij andere betrokken organisaties. De minister geeft aan dat ze op het ministerie flink aan de kar getrokken heeft en flink wat mensen met expertise heeft binnengehaald. Maar zijn de organisaties die betrokken zijn bij de herindeling van het luchtruim ook allemaal voorzien? Zijn ze voldoende aanwezig, zodat de herindeling van het luchtruim ook op tijd kan plaatsvinden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Amhaouch heeft gelijk. We hebben daar op het ministerie 20 fte extra bij gezet. We kijken ook nadrukkelijk nog buiten de Nederlandse grenzen om, waar mogelijk, expertise binnen te halen. We kijken ook naar de commissies voor de omwonenden. We kijken waar de expertise daar ondersteuning behoeft. Maar u heeft gelijk: natuurlijk moeten ook de LVNL en de CLSK hun bijdrage kunnen leveren. Die experts laten we ook meedenken. We hebben echt de indruk dat we op dit punt alle kennis en kunde in huis hebben. En wat betreft de luchtruimherziening maken we ook nog gebruik van experts van buiten die kunnen ondersteunen. Daar heb ik dus alle vrouwen in.

Voorzitter. Ik kom op het blokje maritiem. Ook in de scheepvaart zijn er grote ontwikkelingen gaande. We zijn onderweg naar een tijdperk waarin ook schepen op schone energie zullen gaan varen, autonoom en digitaal. Het is mijn doel om ook op dit gebied voorop te lopen in de wereld. In de green deal die we hopen te sluiten, gaat de Nederlandse scheepvaart ook een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen van Parijs. Dan kunt u bijvoorbeeld denken aan walstroomvoorzieningen: als er ergens een schip aankomt, dan hoeven ze voor de eigen verlichting geen diesel te stoken, maar kunnen ze gewoon stroom van de kant krijgen. Het gaan dan bijvoorbeeld ook over bunkerplaatsen voor duurzame brandstoffen. Dat zijn allemaal heel concrete maatregelen waarmee we vaart willen maken. We zetten echt in op een modal shift: er moet meer vervoer van de weg naar het water en naar het spoor. Maar daar zal de staatssecretaris meer over zeggen. Dat is goed tegen de files en ook goed voor de luchtkwaliteit.

Ik ben op dit moment dan ook erg ongelukkig met het feit dat onder andere door de droogte soms een beetje het omgekeerde dreigt: een reverse modal shift. Door de lage waterstanden in de rivieren zijn nu voor dezelfde lading soms twee, drie schepen nodig. Dat is natuurlijk inefficiënt en duur. Veel sectoren hebben daar ook last van, zoals de bouw, die op materialen wacht, en veehouderijen, die voer tekortkomen. Ik noem ook allerlei aanvoer naar Duitsland en Zwitserland. Een betrouwbare levertijd is immers essentieel. Samen met de sector zijn we hard aan het werk om te voorkomen dat verladers juist weer overstappen naar het wegtransport.

Als het gaat om betrouwbare levertijden, dan denk ik ook aan de congestie in de haven van Rotterdam. Daar hebben we het in het vorige AO Maritiem ook uitgebreid met elkaar over gehad. Daar zijn we nu ook collectief de schouders onder aan het zetten. Ik kon toen memoreren dat er een actieplan was vanuit het Havenbedrijf Rotterdam, met 23 actiepunten. Daarvan zijn er inmiddels al heel wat in een concrete fase gekomen. Er komt bijvoorbeeld een overflow hub, een ontkoppelpunt dat zorgt voor meer kaderuimte en kranen voor de binnenvaart. Zo kunnen de containervolumes wat meer worden gespreid en kunnen we de piekcapaciteit beter verdelen.

De VVD heeft gevraagd: wat gaat de minister voor gerichte acties doen om de kansen voor de binnenvaart beter te benutten? In de waterbrief van juni 2018 heb ik het programma Integraal Riviermanagement aangekondigd. Nu denkt u misschien: dat hoort bij het WGO Water thuis. Dat is ook zo, maar ik noem het toch even, omdat het nieuwe in het integrale riviermanagement is dat het daarin niet meer alleen gaat over de waterveiligheid en de waterkwaliteit, maar dat uitdrukkelijk ook de belangen van de gebruikers van de rivieren worden meegenomen. Dat is natuurlijk vooral de binnenvaart, naast de pleziervaart. Met dit programma gaan we de integrale opgave rondom de riviersystemen meenemen, want de waterstand is, zoals ik net al aangaf, uitermate belangrijk voor de binnenvaart. Een goede bevaarbaarheid van de rivieren is echt noodzakelijk om ervoor te zorgen dat je niet die reverse modal shift krijgt, die we geen van allen willen. We zien als nieuwe lijn dat de binnenvaartsector bij alle afwegingen rondom rivieren uitdrukkelijker aan tafel zit.

De heer **Paternotte** (D66):

De minister zegt een aantal mooie dingen over de binnenvaart en de verduurzaming. De zeescheepvaart is natuurlijk een van de belangrijkste bronnen van broeikasgassen op onze planeet, maar deze werd niet meegenomen in het klimaatakkoord van Parijs. Afgelopen april heeft de International Maritime Organization in Londen afgesproken vergelijkbare ambities te stellen, maar desondanks zit de zeescheepvaart nog niet aan de klimaattafels. Als we nou echt iets willen doen voor een forse verduurzaming van de zeescheepvaart, lijkt het me goed als de minister kijkt of deze daarvan deel kan uitmaken en kan aansluiten bij de klimaattafels.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb goed nieuws voor de heer Paternotte, want de zeescheepvaart zit wel degelijk aan onze tafel voor de green deal en denkt daar ook mee over het zetten van stappen. Als je voor een groot cruiseschip — ik noem maar iets — in de grote havens walstroom kunt aanleggen, dan zet dat echt wel zoden aan de dijk. Als je ziet hoeveel zo'n cruiseschip verstookt om de boel te verlichten enzovoort, dan is dat wel een heel mooi voorbeeld van waar we nu aan denken. Dus daar praten ze wel mee.

Dan maak ik meteen een bruggetje naar mevrouw Dik-Faber, die vroeg naar de uitvoering van de motie over verduurzaming van de zeevaart, de binnenvaart en de havens en de voortgang bij de green deal. De binnenvaartsector is daar vanaf de start nauw bij betrokken. Dan gaat het om schonere motoren en vermindering van wachttijden bij havens,

sluizen en bruggen. Dat zijn allemaal onderwerpen die een plek krijgen aan die tafel voor de green deal. Recent heb ik met alle maritieme sectoren, dus ook de zeevaart, zeg ik nog een keer in de richting van de heer Paternotte, gesproken om samen te komen tot een ambitieus maar wel realistisch transitiepad.

Ik denk dat we allemaal wel zien dat het bij een personenauto makkelijker is om over te stappen naar elektrificeren en dat het bij vrachtwagens al iets ingewikkelder wordt. Bij de schepen is het nog ingewikkelder vanwege de lange afschrijvingstermijn. Bij de luchtvaart is het het alleringewikkeldst omdat het gewicht daar zo'n belangrijke rol speelt. Dat neemt niet weg dat we met alle sectoren hard aan het werk zijn aan de klimaattafels, en in dit geval ook voor de green deal, om daarvoor een concreet, realistisch transitiepad af te spreken. Ik kan mevrouw Dik-Faber zeggen dat we ervan uitgaan dat we die green deal begin 2019 kunnen afronden. Dan zal ik er uiteraard bij u op terugkomen en dan kunnen we er samen over spreken.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd naar een doelstelling voor de modal shift naar de binnenvaart. Kunnen we ervoor zorgen dat we kleine schepen niet wegregelen? Ik ben inderdaad een warm pleitbezorger van vervoer over water. Dat is ook de reden om flink te investeren in de vaarwegen. U hebt wel gelijk dat die modal shift meer vraagt. Het gaat om het totale plaatje. Je wilt de keuze van de logistieke partijen, van de verladers, echt beïnvloeden. Ook daar moeten we alles uit de kast halen om ze te verleiden om voor het water te kiezen. Ik ben daarom ook bezig om een goederenvervoeragenda op te stellen. Die wil ik begin 2019 naar de Kamer sturen. De modal shift zal daar uitdrukkelijk in terugkomen.

Ik was van de week nog op het Deltacongres, waar ik mevrouw Van Brenk tegenkwam. Daarna was ik door naar het congres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens. Daar werd ook gezegd: hoe kunnen we die sector weer aantrekkelijk maken en zorgen dat er voldoende mensen willen werken? Het is het samenspel van het geheel. Daar heb ik de suggestie gedaan om misschien een "schipper zoekt vrouw"-programma te introduceren, om ook te laten zien wat een mooie wereld dat is. Misschien kan dat wat nieuwe mensen aantrekken en de sector wat meer voor het voetlicht brengen.

Voorzitter. Ik denk dat ik de vragen over het maritieme deel gehad heb. Dan kom ik nog bij het blokje overig.

Ik heb al tegen mevrouw Van Brenk gezegd dat ik tijdens het wetgevingsoverleg over water nog graag wil terugkomen op een aantal goede vragen op het gebied van waterveiligheid. Ik wil tegenover haar ook nog onderstrepen — dat zeg ik ook een beetje in de richting van de heer Van Raan — dat klimaatadaptatie inderdaad een van mijn speerpunten is en zal blijven. Ook over het SDG 6 zal ik graag met u blijven discussiëren.

Mevrouw Dik-Faber heeft nog gevraagd of het in de toekomst misschien mogelijk is om zonnepanelen aan te leggen op fietspaden of vluchtstroken en of daar al mee wordt geëxperimenteerd. Zoals in 2016 aan uw Kamer is gemeld, werken we ernaar toe dat de netwerken van RWS in 2030 energieneutraal zijn. Daarnaast kan lenW inderdaad een bijdrage leveren aan de nationale klimaatopgave en ener-

gietransitie door zelf areaal beschikbaar te stellen voor de opwekking van hernieuwbare energie door derden. Op dit moment voert RWS daarvoor in opdracht van het ministerie van EZK een pilotprogramma uit: hernieuwbare energie op RWS-gronden. Daarbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de A37, die al de zonnegweg wordt genoemd, naar de A6 en de Afsluitdijk. Overigens werken ook regionale overheden aan regionale energiestrategieën. Ik heb aan RWS gevraagd om met die regionale overheden mee te denken: wat kunnen wij met onze arealen?

De heer Ziengs heeft nog gevraagd naar innovaties en de ontwikkelingen: houden we die wel voldoende bij en hebben we daar wel genoeg capaciteit voor? IenW is echt een kennisgedreven organisatie. De opgaven waar we voor staan vragen ook dat we volop oog hebben voor innovatie. We werken veel samen met kennisinstellingen, of het nou MARIN of Deltares is, of met alle kennisinstellingen en bedrijven in de automotieve sector op het gebied van smart mobility. We doen dat op alle vlakken. We hebben binnenkort de Amsterdam Drone Week. Ook daarbij volgen we de nieuwe technologie. Het is niet voor niks dat Eurocommissaris Bulc naar Nederland, naar Amsterdam, naar onze Drone Week komt: omdat wij een state-of-the-artcongres kunnen organiseren.

Dan nog een vraag van de heer Van Dijk over de Wadden. We hadden niet anders verwacht dan dat daar vragen over zouden komen van de heer Van Dijk. Hoe staat het met het proces rondom de beheerautoriteit en wat gaat die doen? In het regeerakkoord hebben we inderdaad aangekondigd dat er één beheerautoriteit voor de Waddenzee komt, die een integraal beheerplan moet uitvoeren. We hebben bij het AO Wadden al aangegeven dat er een duidelijke scheiding komt tussen het beleid en de uitvoering. In april 2018 heb ik samen met de minister van LNV opdracht gegeven voor een onafhankelijke verkenning naar die beheerautoriteit. Dat doen we natuurlijk op basis van de huidige wettelijke kaders en de randvoorwaarden die daarbij meegegeven zijn. Het moet een organisatievorm zijn die voor stakeholders herkenbaar en aanspreekbaar is — dat was ook uw pleidooi — en die makkelijk toegankelijk, gezaghebbend en slagvaardig is. U noemde een commissaris: dat is een van de varianten die daarbij worden onderzocht. Het moet een samenhangende en planmatige aanpak van natuur en visbeheer zijn waarin alle aspecten — natuur, vis, water — samenkomen. Ik noem hierbij ook de taken die voortvloeien uit de werelderfgoedstatus, zoals educatie en draagvlakvergroting. Die verkenning bestaat dus uit een probleemanalyse. We gaan een aantal varianten uitwerken. De voorlopige uitkomsten worden al geanalyseerd. Op basis van die uitkomsten zal ik samen met de minister van LNV de contouren schetsen. Ik kan daar nog niet op vooruitlopen, maar u kunt ervan overtuigd zijn dat we echt proberen om daar een soepel werkend iets van te maken. Dat is waar de Wadden behoefte aan hebben. Ik heb vorige week of twee weken geleden nog de mensen van het Pact van Marrum op het ministerie mogen ontvangen. Ik vond het heel mooi om te zien hoe daar de havens en de natuurorganisaties in samenwerken. Ik denk dat dat ook precies de uitstraling is die we met elkaar nodig hebben.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga toch nog terug naar het punt van de binnenvaart. Ik hoor de minister mooie woorden spreken over de binnenvaart. Daar ben ik heel erg blij mee. Ik kijk dan toch even terug naar de schriftelijke beantwoording op een vraag van mijn collega van de SP over de motie die wij samen hebben ingediend en die is aangenomen. We moeten daarbij constateren dat de minister de modal shift heel erg belangrijk vindt, maar dat zien we niet terug in de manier waarop zij de vragen over de CCR-regelgeving beantwoordt. Wij constateren nog steeds dat er voorbeelden zijn dat onze Nederlandse binnenvaart veel zwaarder aangepakt wordt dan die over de grens. Daarom nogmaals de vraag aan de minister hoe het mogelijk is dat onze eigen binnenvaart nog steeds onder die CCR-regelgeving te lijden heeft.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar heb ik met de sector goed over gesproken. Ook daar heb ik gekeken naar voorbeelden van hoe ze dat in andere landen doen. Ik heb ook in de schriftelijke beantwoording laten weten dat ILT kijkt hoe we ervoor zorgen dat er een gelijk speelveld is. Dat is gewoon onze inzet. Het mag niet zo zijn dat onze binnenvaartschippers aan zwaardere regels moeten voldoen of dat daar op een andere manier mee wordt omgegaan dan met de Vlaamse of de Duitse. Daar blijven we dus voor strijden.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is goed om te horen dat de minister voortvarend bezig is met de beheerautoriteit voor de Wadden. Het is echt heel goed dat dit er gaat komen. Afhankelijk van wanneer dat naar de Kamer komt: is er dan nog te praten over de taakopvatting van die beheerautoriteit? Nu ziet dat heel erg op natuur, maar ook vanuit de inwoners rondom het Waddengebied is er een aantal zorgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kunnen we zeker over spreken. Ik hoop ook dat dat goed naar voren komt uit de inventarisatie. De minister van LNV en ik hebben ook echt de opdracht meegegeven dat alle stakeholders hun zorgen en aandachtspunten goed naar voren moeten kunnen brengen. Dat zijn natuurlijk niet in de laatste plaats de mensen die op de Wadden wonen. Ik hoop dus echt dat er een goede, integrale afweging komt, ook van die belangen.

Dan was ik erdoorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Ik zie nog een vraag van mevrouw Van Brenk. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb behoefte aan één verduidelijking over een schriftelijk antwoord dat ik van de minister gekregen heb. Op pagina 149 in de begroting staat de achterstand bij Rijkswaterstaat in het onderhoud. Daar is ook een reactie van de Algemene Rekenkamer op gekomen. Het bedrag loopt inmiddels op tot 744 miljoen. Zij zeggen: dat is best wel een risico. Nou stelt de minister dat de veiligheid niet in het geding komt. Mijn vraag is hoe de minister dat zo stellig kan zeggen. Ik

hoop dat ik daarmee zo wat geruster naar mijn plekje terug kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het korte antwoord daarop is dat RWS de zaken dermate goed in de gaten houdt dat die situatie niet gaat ontstaan. Er wordt regelmatig geschouwd, zowel door aannemers als een keer in de zes jaar tijdens een hele grote, gedegen schouw. Als daar iets uit blijkt wat het gebruik niet meer kan verdragen, dan worden er óf maatregelen genomen óf het wordt meteen hersteld.

Uitgesteld onderhoud is iets anders dan achterstallig onderhoud. Dat verschil moet je wel uitdrukkelijk maken. Als een weg nog gewoon goed is, ook al is die theoretisch afgeschreven, en uit de testen blijkt dat er niks mis mee is, dan is het ook zonde om die dan al te gaan vervangen of andere maatregelen te treffen. Daar wordt dus echt heel zorgvuldig naar gekeken. Er worden zeker geen veiligheidsrisico's bij genomen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nog een vraag van mevrouw Teunissen.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ik had nog een vraag naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording van de minister. Zij gaat daarin in op het concept dat ik introduceerde tijdens mijn maidenspeech. Dat was "carnivoor, geef het door", geïntroduceerd door een D66-senator. Ik had het idee dat het in de schriftelijke beantwoording toch iets anders is overgekomen dan het concept bedoeld is. Het concept is namelijk dat bij de standaardmenu's, denk aan lunches en diners, binnen het ministerie standaard plantaardig voedsel wordt geserveerd. Op verzoek kan er nog wel vlees geserveerd worden. Zo draai je de sociale norm om. Dat is een heel belangrijk signaal richting de samenleving, waar vlees vooralsnog veelal de standaard is. Dus door die sociale norm om te draaien, geef je een belangrijk signaal af: we moeten minder vlees eten in verband met het klimaat. En daarnaast tast je de keuzevrijheid niet aan. Dus mijn vraag aan de minister is: ziet zij kans om dit concept binnen haar ministerie bij lunches en diners in te voeren, en daarmee een bijdrage te leveren aan vermindering van de klimaatbelasting?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij ons ministerie is het niet bepaald een à-la-carterestaurant. Je hebt gewoon een aanbod, en mensen kiezen zelf wat ze willen hebben. En als wij een lunch of zo hebben, dan is er een schaal met broodjes en mensen kiezen dan zelf of ze iets met vlees of vis, of iets vegetarisch of iets dergelijks willen. Dus ik zie bij ons niet wat we op een andere manier zouden kunnen doen. Er is altijd een vegetarisch aanbod, dus die keus kan iedereen vrij maken. Ik denk dat het ook zo hoort. Het is niet zo dat wij uitgebreide diners serveren op het ministerie, dus het is bij ons niet zo aan de orde.

De voorzitter:

Uw zevende vraag, mevrouw Teunissen. Gaat uw gang.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Ja, dan toch een vervolgvraag. Stel nou dat het plateau met die broodjes standaard plantaardig is. En mocht er behoefte zijn aan vlees of vis of zuivel, dan wordt daar apart een bestelling voor gedaan. Dan laat je dus zien: "Wij hebben als standaard: de norm is plantaardig. Als u dat wilt, kunt u vlees of vis bestellen. Dat is geen probleem, maar de norm gaan we veranderen, als voorbeeld voor de rest van de samenleving." Hoe kijkt u daartegen aan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het lijkt me een heel erg bureaucratische rompslomp worden. Dan zouden we namelijk bij allerlei overleggen op voorhand moeten gaan inventariseren wat iedereen wil gaan eten. Zo werkt het gewoon niet. Er worden gewoon algemene inkopen gedaan. Ik kan u zeggen dat er ruimschoots voedsel zonder vlees of vis aanwezig is. Meestal zijn de broodjes kaas als eerste op, kan ik u uit ervaring melden. En de krentenbollen gaan ook hard. Maar ik denk dat we mensen wel gewoon de vrije keus moeten laten.

De voorzitter:

Oké. Daarmee is de minister aan het einde van haar eerste termijn. Voordat ik overga naar de staatssecretaris, wil ik voorstellen om enkele minuten te schorsen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We zijn nog heel even in afwachting van de minister.

Daar is de minister. Dat betekent dat wij verdergaan met de beantwoording van de staatssecretaris in eerste termijn. Het woord is aan de staatssecretaris. Ga uw gang.



Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Zoals ook de minister al zei: allereerst dank aan de Kamerleden voor hun inbreng en ook voor hun aanwezigheid op dit late uur — we zullen hier nog wel even zijn met elkaar — maar natuurlijk ook mijn felicitaties aan mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren met haar maidenspeech. Ik zal mijn beantwoording ook in een aantal blokken doen. Ik zal eerst even een korte algemene inleiding doen. Dan ga ik over naar het blokje duurzaam vervoer. Daar zitten ov en spoor in, maar ook elektrisch vervoer en de fiets. Daarna ga ik naar het blokje circulaire economie, met natuurlijk ook bijzondere aandacht voor plastics. Dan een blokje schone en veilige leefomgeving en daarna nog een heel klein blokje overig.

Voorzitter. Ik zei al dat het laat is, zo midden op de avond, maar voor een eerste eigen begroting heeft het toch een soort van energie van een zonsopgang. En de urgentie is groot. Het is een mooie start van een nieuw jaar en ik kijk ook uit naar de samenwerking met u allen. De urgentie is groot en we hebben ontzettend veel te doen.

Het gaat er wat mij betreft om dat we Nederland stap voor stap toekomstbestendig moeten gaan maken. Dan denk ik aan klimaatneutraal door een efficiënter grondstoffengebruik in een circulaire economie, met duurzaam vervoer

dat aanzienlijk minder CO₂ uitstoot. Ik denk aan een beter en veilig spoor, goed ov en natuurlijk meer ruimte voor de fiets. Ik denk ook aan een gezond, schoon en veilig land: gezonde lucht, schoon water, een gifvrije bodem en een veilige leefomgeving voor iedereen. Dat is eigenlijk ook wat mensen van de overheid verwachten. In dat opzicht zijn we inderdaad een heel groen ministerie. Dat zijn mevrouw Kröger en ik absoluut met elkaar eens.

De noodzaak om te versnellen is ook helder. De minister gaf dat ook al aan. Als je het hebt over mobiliteit: de perrons zijn drukker, de coupés zijn voller, maar ook daarbuiten is de urgentie groot. Want ook de zorgen van mensen over een veilige leefomgeving zijn scherper — we zullen die moeten beantwoorden — en de klimaatvoorspellingen zijn steeds alarmerender.

Kortom, ik ben blij met de resultaten die we het afgelopen jaar met elkaar hebben kunnen behalen, maar we moeten ook komend jaar weer volop doorzetten. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de kabinetsbrief over de circulaire economie die we het afgelopen jaar hebben kunnen sturen, mede namens allerlei andere collega's in het kabinet. We gaan echt in de breedte van het kabinet hard werken aan die circulaire economie. Nu gaat het om de concrete uitvoering, dus ik wil u de uitvoeringsagenda sturen en zelf een plastic pact in 2019 bereiken. Dat zal een pact zijn met afspraken, niet vrijblijvend. Het moet monitorbaar zijn met als doel: werken met 100% recyclebare plastics en stoppen met single-use plastics.

Maar ik denk ook aan de luchtkwaliteit. Het is heel goed dat we die de afgelopen jaren met extra maatregelen in de binnensteden hebben verbeterd. Met de aanpassing van het NSL verwachten we een van de eerste landen te zijn waar de grenswaarden in de binnensteden worden gehaald. Tegelijkertijd zijn we er nog niet. Daarom wil ik voor de zomer van 2019 het Schone Lucht Akkoord presenteren.

Ik ben ook blij dat we met elkaar stappen kunnen zetten in het internationaal treinverkeer. Mevrouw Kröger, mevrouw Dik-Faber, de heer Paternotte, maar ook de heer Amhaouch, hebben hier regelmatig aandacht voor gevraagd. Mijn inzet is om de komende jaren 2 miljoen reizigers van het vliegtuig in de trein te krijgen en zo onnodige korte vluchten te voorkomen. Het is ook heel mooi dat dit jaar de Eurostar is gaan rijden van Amsterdam naar Londen. 130.000 reizigers kozen die trein, maar we willen natuurlijk toewerken naar een tweede, derde en uiteindelijk ook een vierde en vijfde Eurostar per dag.

Voorzitter. Als laatste natuurlijk de fiets. Als er één onderwerp is dat het afgelopen jaar in een hogere versnelling is gekomen, is dat misschien wel de fiets. Wat mij betreft, trappen we komend jaar ook stevig door. Dat kan ook, door de goede samenwerking met gemeenten, provincies en partijen als Tour de Force. Met elkaar zorgen we voor wind mee voor de fiets.

Voorzitter. Dan ga ik als eerste naar het blokje ov en spoor. Ik begin met duurzaam vervoer. We zijn heel hard bezig om mobiliteit te verduurzamen. Er ligt een forse opgave om de klimaatdoelen van Parijs en het nationale klimaatakkoord te halen. Daar zijn we heel hard mee bezig. Meer mensen vervoeren met minder uitstoot: eigenlijk gaat het daarom. Dat doen we door het ov en het spoor te verbeteren, elektrisch rijden te stimuleren, het aantal waterstofstations

te vergroten en ruim baan te geven aan de fiets. De fiets kan onze steden schoner en beter bereikbaar maken. Meer dan de helft van de mensen woont binnen 15 kilometer van het werk. Met de e-bike ben je er dan eigenlijk zo.

Voorzitter. Ov en spoor. Iedere werkdag reizen zo'n 1,3 miljoen mensen met de trein. Op ons grootste station, Utrecht Centraal, stappen iedere dag 186.000 mensen in en uit; dat is een groei van 3% ten opzichte van het jaar ervoor. De ov-chipkaart wordt wekelijks 3,3 miljoen keer gebruikt. Dat zijn indrukwekkende cijfers en de prestaties zijn goed, maar ik denk dat die cijfers de komende jaren nog wel wat indrukwekkender zullen worden, want de behoefte aan mobiliteit in Nederland neemt toe. De manier waarop we het voor de reiziger willen verbeteren is kortweg samen te vatten als: meer treinen, die sneller rijden, dichter op elkaar, nog veiliger en ook over de grenzen. Daar gaan we in investeren, tot 2030 zo'n 10 miljard euro.

Neem bijvoorbeeld de tienminutentrein. Die rijdt al tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven, met succes. We zijn druk bezig om dit uit te breiden naar andere trajecten, zoals Schiphol-Utrecht-Nijmegen en Rotterdam-Den Haag. In dat kader vindt een grote verbouwing van station Driebergen-Zeist plaats. Hiermee wordt een betere aansluiting tussen de trein en andere soorten vervoer in die regio gerealiseerd. De minister gaf het net ook al aan: multimodaliteit is voor ons heel belangrijk. Je moet makkelijk kunnen overstappen tussen auto, fiets, bus en trein en daar investeren we in.

Een mooi detail overigens is dat dat station circulair en innovatief wordt verbouwd, met zo veel mogelijk hergebruik van materialen — dit zeg ik in het bijzonder tegen mevrouw Van Eijs, die daar aandacht voor vroeg — recyclebaar beton en een 3D-geprinte trap.

Soms zijn er door slim plannen ook verbeteringen mogelijk, zoals het drie jaar naar voren halen van de werkzaamheden bij station Nijmegen. Hierdoor kunnen daar volgend jaar al meer en langere treinen rijden en dat betekent gewoon 20% meer zitplaatsen op een van de drukste trajecten van ons land. Goed nieuws voor de reiziger, want niemand staat voor z'n lol in de trein.

Ook op andere plekken in Nederland wordt gewerkt aan meer comfort voor treinreizigers. Zo zijn in oktober ook de werkzaamheden gestart voor het project Extra sneltrein Groningen-Leeuwarden. Vanaf 2020 kunnen daardoor in Noord-Nederland dubbel zo veel treinen rijden als nu.

De heer Amhaouch vroeg: wil de staatssecretaris onderzoeken op welke trajecten elektrische snelbussen kunnen rijden? Hij noemde speciaal Breda-Utrecht als een traject waar al lang en veel op gestudeerd is. Hij vroeg aandacht voor een HOV-verbinding daar, omdat het lastig zou zijn om daar snel een treinverbinding aan te leggen. Hij heeft gelijk: de bus is flexibel en er is weinig aparte infrastructuur voor nodig. Waar geen spoorverbinding is en wel een snelgroeiende vraag naar openbaar vervoer, is dat een interessante optie.

Het is ook hoopvol dat er steeds meer elektrische bussen beschikbaar komen, want die zijn snel en ook schoon. In onder andere het Toekomstbeeld OV geven we daarom expliciet aandacht aan de bus, zowel binnen als buiten het stedelijke gebied. In dat verband loopt er een studie naar een innovatieve busverbinding tussen Utrecht en Breda. Ik

hoop de heer Amhaouch in het voorjaar van 2019 de inzichten daarvan te kunnen communiceren, zodat we met hem kunnen bekijken wat de mogelijkheden zijn. Hoe kunnen we de verbinding tussen Breda en Utrecht verbeteren en hoe kunnen we het openbaar vervoer daar hoogwaardiger maken?

Dan vroeg de heer Dijkstra naar het pakket voor spoorgoederenvervoer en of we alert willen zijn op de concurrentie van onze sector in verhouding tot de landen om ons heen. Dat is absoluut terecht. Ik ben hier alert op, want ik wil het spoorgoederenvervoer stimuleren. Daarom staat ook in het regeerakkoord dat we de gebruiksvergoeding in de pas gaan laten lopen met de buurlanden. Misschien was het de heer Ziengs die ernaar vroeg. U hebt beiden aandacht gehad voor het goederenvervoer. Ik denk dat dit een vraag van de heer Ziengs was. Via een subsidieregeling in de vorm van een korting op de gebruiksvergoeding verlaag ik de kosten. Daarmee worden inderdaad de tarieven voor de gebruikers op gelijk niveau gebracht met de landen om ons heen, zoals Duitsland. Ik werk op dit moment de regeling uit die dan — ook dat was een vraag van de heer Ziengs, denk ik — met terugwerkende kracht begin 2019 wordt toegepast. Ook al duurt het misschien nog even in 2019 voordat die regeling er is, dan wordt hij met terugwerkende kracht in 2019 toegepast.

De heer Paternotte vroeg naar de internationale spooragenda. Verbetering van internationale spoorverbindingen is voor mij absoluut een beleidsprioriteit. Dat is het voor de Kamer ook. Dat merk ik steeds weer in de debatten. We gaan er zelfs binnenkort een heel apart debat over hebben. Dan kunnen we het over zowel de luchtvaart als het spoor hebben, maar dan kunnen we ook eens al die korte grensoverschrijdende verbindingen die zo belangrijk zijn in de grensregio's met elkaar doorlopen. Samen met andere betrokken partijen wordt inderdaad gewerkt aan een heel aantal korte grensoverschrijdende verbindingen. We willen die verbeteren.

Er is een aantal voorbeelden. Begin 2019 wordt een bestuursovereenkomst getekend voor de verbinding Groningen-Bremen. Op dit moment worden tussen Nederland en Duitsland financiële afspraken afgerond. Er is nog een heel aantal andere kortere afstanden waar we ook hard aan werken. Daarnaast wordt op mijn verzoek de quickscan Berlijntrein uitgevoerd. Dat zijn iets langere afstanden. Deze wordt aan het einde van dit jaar opgeleverd. Hierover zal een overeenkomst worden gesloten. Er is het voornemen van de Eurostar om in de zomer 2019 met een derde trein naar Londen te gaan rijden. Daarnaast steun ik de ambitie van Eurostar om ook met een vierde en vijfde trein te gaan rijden. Dat moeten we natuurlijk nog netjes bespreken met NS, ProRail en natuurlijk ook JenV, want de inzet van de Marechaussee is wel echt een randvoorwaarde om dit mogelijk te maken. Dat moet dan natuurlijk ook mogelijk zijn, ook binnen alle andere prioriteiten waarvoor de Marechaussee wordt gevraagd, maar we zijn erover in gesprek. Er wordt ook samen met partijen uit de spoor- en luchtvaartsector gewerkt aan een aanpak voor de internationale trein voor de vijf meest kansrijke bestemmingen. Dat zijn bestemmingen waarvoor het qua reistijd interessant is om in de trein te gaan zitten. Je gaat niet zo makkelijk voor een weekend Barcelona twaalf uur in de trein zitten, maar als je naar Parijs, Brussel, Londen of Düsseldorf wilt, is van de trein echt een heel goed alternatief te maken als we het ook makkelijker weten te maken. Voor het AO Internationaal

spoor ontvangt u een brief met een update over de verschillende dossiers.

Mevrouw Kröger vroeg of het internationale spoor ook onderdeel kan worden van de beleidsprioriteiten voor komend jaar en of het wordt verankerd in een programma binnen de concessie. Voor een apart programma zie ik geen aanleiding, omdat de ambities rond internationaal vervoer al in de concessieverplichtingen zijn vastgelegd. Maar ik vind de suggestie om internationaal spoorvervoer op te nemen in de jaarlijkse prioriteitenbrief een heel goede suggestie. Daar ben ik dus graag toe bereid. Ik zal de Kamer jaarlijks informeren over internationaal spoorvervoer. Het is ook wel mooi, nu we er een apart debat over hebben, dat we misschien jaarlijks met elkaar de stand opmaken van waar we nu staan en dat ik u jaarlijks een brief stuur over de voortgang op dat terrein.

Dan is er een vraag die in mijn mapje spoor zit, maar eigenlijk niet over het spoor gaat. Ik ga naar de taxi. Die hoort natuurlijk wel bij het openbaar vervoer. Er is gevraagd of ik bereid ben om met Uber in gesprek te gaan om te vragen of zij zich aan de regels willen houden. Er was met name een vraag over de rij- en rusttijden. Ik vind het heel belangrijk om met Uber in gesprek te gaan en hen aan te spreken op hun verantwoordelijkheid, want alle chauffeurs moeten zich aan de rij- en rusttijden houden. Ik kan de heer Van Dijk, die daarover een vraag had gesteld, melden dat Uber ook positief in de wedstrijd zit om te bevorderen dat chauffeurs arbeids- en rusttijden naleven. We zijn daarover dus in gesprek. Wellicht kan er zelfs met gebruikmaking van hun app een manier worden gevonden waarbij je aan de ene kant de privacyregels respecteert, maar je er wel voor zorgt dat je toch die rij- en rusttijden kunt verzekeren. Dus, in antwoord op de vraag van de heer Van Dijk: ja, daar gaan we over in gesprek, want ook dit moet goed geregeld worden.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank voor die toezegging. Dat is heel belangrijk. Er hangt nog iets boven. Ik heb tijdens mijn inbreng ook gesproken over de fraude die via Uber wordt gepleegd. Daar is een artikel in de Volkskrant over verschenen waarin Uber zegt: het is niet onze verantwoordelijkheid, want wij zijn een platformbedrijf, wij zijn geen vervoerder. We zouden eigenlijk met elkaar moeten vinden — en Uber hopelijk ook — dat Uber geen platformbedrijf is maar gewoon een vervoersbedrijf. Hoe ziet de staatssecretaris dat?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Van Dijk vraagt hier terecht aandacht voor, omdat elke vorm van fraude of belastingontwijking natuurlijk ongewenst is. Eigenlijk heeft dergelijk crimineel gedrag gewoon niets te maken met taxivervoer, maar als het plaatsvindt, leidt het wel tot oneerlijke concurrentie. Daarom doet de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport in nauwe samenwerking met het Openbaar Ministerie, de politie en de Belastingdienst hier onderzoek naar. Die onderzoeken wachten we eerst af. Dan kunnen we daarna bekijken aan welke knop we moeten draaien om dit aan te pakken. Ik heb naar aanleiding van dat artikel ook contact opgenomen met de gemeente Amsterdam. Ik heb gezegd dat ik ook graag met hen in gesprek ben, want wellicht kunnen we in de manier waarop de vergunningen worden aangevraagd en afgegeven nog een knop vinden om te

voorkomen dat de ILT continu aan het dweilen is terwijl de kraan openstaat. Wellicht kunnen we daar zorgen voor een goede aansluiting van datgene wat de gemeente doen op datgene wat wij doen. Maar als het crimineel gedrag is, als het echt fraude is, is het ook een zaak van politie en OM.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik vond de reactie van Uber dat het niet hun verantwoordelijkheid is, toch wel schokkend. Uber zegt: dat zijn de rijders, die zijn zelf verantwoordelijk en wij hebben daar als bedrijfsniks mee te maken. Dat is natuurlijk wel essentieel. Waar taxibedrijven met verschillende rijders zich wel verantwoordelijk moeten tonen, een heel vergunningenstelsel en allerlei wet- en regelgeving hebben, heeft Uber dat niet. Dat begint te steken, zeker nu Uber aan het groeien is. Ik wil overigens niets afdoen aan de goede dienstverlening van Uber waar veel mensen van genieten, maar het moet wel een gelijk speelveld zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Iedereen moet zich in Nederland gewoon aan de wet houden, en dat geldt ook voor Uber en voor de chauffeurs die voor Uber rijden. We zullen dus met elkaar een manier moeten vinden om daarvoor te zorgen. Bij fraude en belastingontwijking moeten we er sowieso voor zorgen dat we een manier vinden om erachter te komen wat er speelt. Dat beeld heb je wel eerst nodig om te weten op welke manier je daar een aanpak op kunt zetten.

Voorzitter. Dan wil ik overgaan naar het blokje elektrisch rijden. Duurzaam vervoer is meer dan ov en spoor, we willen als kabinet ook dat alle nieuwe auto's in 2030 emissieloos zijn. Dus elke nieuwe auto die dan aan het wagenpark wordt toegevoegd, moet nul-emissie zijn. We zetten ook in op 2025 nul-emissie stadslogistiek, schone stadsbussen en deelauto's. Dit alles moet ons gaan helpen om de doelen van het klimaatakkoord van Parijs te realiseren. We zijn druk in overleg met een heleboel partijen om de afspraken over al deze punten met elkaar uit te werken.

De heer Laçin (SP):

Ik wil nog even terug naar het blokje ov. De bus en het openbaar vervoer hebben de volle aandacht van de staatssecretaris, maar aan de andere kant zien we ook dat met de marktwerking en de aanbestedingen heel veel buslijnen verdwijnen. Dat zijn bussen die mensen gewoon nodig hebben om van A naar B te gaan. Dat is duurzaam vervoer, voor ons ook ontzettend belangrijk. Wij willen voorstellen om te bekijken wat wij daartegenover kunnen zetten, met provinciale busbedrijven of wellicht een landelijk busbedrijf, aangezien we ook zien dat heel veel busbedrijven die hier rondrijden eigenlijk buitenlandse staatsbedrijven zijn. Hoe zouden wij het wettelijk mogelijk kunnen maken dat wij daar wat meer regie op kunnen houden? Wij kunnen bijvoorbeeld met provinciale busbedrijven ons eigen ov beter inrichten en ervoor zorgen dat buslijnen niet verdwijnen, vooral in de regio, omdat dat gewoon ontzettend belangrijk is. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben hierop ingegaan in de schriftelijke beantwoording. Daarin heb ik aangegeven dat de wetgeving het op dit

moment niet toelaat voor provincies om een eigen busbedrijf te starten. Daarnaast herken ik ook niet zozeer het beeld dat de heer Laçin schetst, dat overal buslijnen verdwijnen. Het is in ieder geval aan de provincies, die de concessie verlenen, om te bepalen welke dienstverlening zij in hun provincie willen. Gelukkig kunnen Provinciale Staten uitstekend Gedeputeerde Staten daarop controleren, om te zien of daarin de juiste keuzes worden gemaakt. Als daarover zorgen zijn, is het aan Provinciale Staten om dat nadrukkelijk te bespreken met Gedeputeerde Staten, die concessieverlener zijn.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had ook nog een vraag gesteld over het openbaar vervoer. Ik heb daar geen antwoord op gekregen. De vraag was in hoeverre de btw-verhoging, het duurder worden van het openbaar vervoer, haaks staat op het regeringsbeleid. We willen zo veel mogelijk mensen in het openbaar vervoer en het lijkt door deze verhoging dat je mensen juist de auto in jaagt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ook deze vraag is, weliswaar wat korter, beantwoord in de schriftelijke antwoorden, maar ik doe het graag nog even mondeling. De btw-verhoging is onderdeel van een totaal belastingpakket van het kabinet, waarbij we kiezen voor het zwaarder belasten van consumptie en het minder zwaar belasten van arbeid. In dat kader moet u dit zien. We hebben op verzoek van de Kamercommissie laten uitzoeken of dit grote negatieve effecten zou hebben op het openbaar vervoer. Daaruit blijkt dat het een eenmalige daling van één procentpunt is, tegenover een groei die verder heel erg groot is. Dus het beeld dat mevrouw Van Brenk schetst, dat wij massaal mensen de trein uitjagen, blijkt niet uit de cijfers. Uit de cijfers blijkt dat de groei in het openbaar vervoer de komende jaren flink gaat stijgen. Voor de weg geldt hetzelfde: voor de hele mobiliteit geldt dat de druk groot is. Dat is waarom ik samen met de minister er hard aan werk om zo veel mogelijk capaciteit te creëren en zo veel mogelijk investeringen te doen met de middelen die wij hebben gekregen van dit kabinet, om die groei te accommoderen en er een aantrekkelijk ov-product van te maken.

Voorzitter. Het kwam net ook al even aan de orde in een debatje tussen de heer Paternotte en de minister: de laadpalen. Inderdaad, een netwerk van laadpalen kan bijna niet dicht genoeg zijn, al was het maar om je verbannen schoonmoeder te kunnen bezoeken, zeg ik tegen de heer Paternotte. Schoon vervoer naar schoonmoeders: het zou bijna een mooi motto kunnen zijn. Maar er zijn al heel veel mooie initiatieven. Bijvoorbeeld bij het verlenen van ov-concessies in Groningen en Drenthe gaan volgend jaar tientallen nieuwe elektrische bussen en waterstofbussen rijden. Rond Schiphol rijdt de grootste elektrische vloot van heel Europa. Ik heb hem zelf mee mogen lanceren. Er staat ook nog prachtig op: made in Holland. Dus schone mobiliteit gaat gewoon het nieuwe normaal worden.

Dan vraagt de heer Paternotte eigenlijk: hoe zorgen we ervoor dat er voldoende laadpalen komen? De minister gaf al aan dat wij in het klimaatakkoord de ambitie uitwerken dat in 2030 elke nieuwe auto die in Nederland op de markt komt een schone auto is. Als onderdeel daarvan moeten wij er in die tijd natuurlijk voor zorgen dat er voldoende

laadpalen komen te staan. Maar het gaat niet alleen om laadpalen: we zullen ook naar andere technologieën moeten kijken. Want ook waterstof is een interessante optie. Wij moeten gaan zorgen voor voldoende infrastructuur om in die duurzame mobiliteit te kunnen voorzien. Dat nemen we mee en dan is het wel logisch, zoals de minister zei, dat we, als we daarin de structurele uitrol van de bordjes meenemen, ervoor zorgen dat niet alleen bij de laadpalen die er nu zijn, maar bij al die nieuwe laadplekken die er komen meteen wordt nagedacht over de vraag hoe we ervoor zorgen dat mensen weten waar die staat. Zoals de minister zei: dat nemen we graag mee. Dan hebben we namelijk een structurele aanpak voor het terechte punt dat de heer Paternotte aangeeft: als je elektrische auto hebt, wil je wel weten waar je die kunt laden.

De heer Paternotte vroeg ook hoe we dat over de grens verder makkelijk gaan maken. Opladen moet net zo makkelijk zijn als bellen over de grens. Dat ben ik helemaal met de heer Paternotte eens. Ik vind dat het opladen van je auto over de grens net zo makkelijk moet zijn als het opladen van je telefoon. Daar werk ik ook aan, via afspraken met omliggende landen. In EU-verband pleit ik voor een open, toegankelijke laadinfrastructuur. Daarvoor zijn met name open normen en open standaarden nodig. Ik heb het dan over interoperabiliteit. We gaan nu een beetje de techniek in, maar de techniek is hier wel bepalend voor de vraag of het uiteindelijk lukt.

Nederland trekt daar ook wel echt de kar. In december 2017 heb ik met de Benelux-landen een intentieverklaring getekend over grensoverschrijdend elektrisch rijden. Zo'n verklaring ligt er ook met Noordrijn-Westfalen. Sindsdien zijn vele laadaanbieders in de Benelux en Duitsland onderling verbonden. Daardoor kun je dus in het buitenland gewoon met je eigen laadpas of met je eigen app bij andere laadpalen betalen. Zo moet het gewoon gaan, niet alleen in deze regio want we moeten dat verder uitbreiden. Daarom leidt Nederland een project met zestien lidstaten dat gericht is op goede informatie voor rijders over locatie, beschikbaarheid en prijzen van laden. Daar wordt dus ook aan die intramobiliteit gewerkt. Ik ben ook van plan, nog eens extra aangespoord door de heer Paternotte, om bij de aankomende Milieuraad in december nog eens aandacht te vragen voor het belang van dit punt, namelijk dat je eigenlijk net zo makkelijk je auto moeten kunnen laden als je telefoon.

Dan was er een vraag van mevrouw Van Brenk over gemeenten die niet duurzaam openbaar vervoer inkopen. Ik ben natuurlijk een groot voorstander van duurzaam openbaar vervoer. En met decentrale overheden hebben we het bestuursakkoord zero-emissiebusvervoer afgesloten. Dit akkoord is gesloten om een belangrijke stap te zetten naar een schoner klimaat. Vanaf 2025 mogen nieuwe bussen geen uitstoot meer hebben, zodat richting 2030 de hele busvloot zero emissie is. Dat kan nog niet overal direct, omdat bijvoorbeeld de laadinfrastructuur nog aangelegd moet worden. Maar er stromen in heel veel busconcessies nu al wel zero-emissiebussen in. Ik heb al het voorbeeld van Amstelland-Meerlanden rondom Schiphol genoemd. Zoals ik al zei, is het ook onderdeel van de gesprekken in het klimaatakkoord.

Dan vroeg mevrouw Van Brenk ook nog naar een andere kleur kenteken voor elektrische auto's. Ik waardeer sowieso

heel erg de denkracht en de ideeën van deze commissie van de Kamer. Het doel is: in 2030 alleen nog maar nieuwe schone auto's. Dat betekent, mevrouw Van Brenk, dat we dan wel het elektrische kenteken zouden gaan uitfaseren. Ik ben toch wel gecharmeerd van die gele kleur! Dus dat voorzie ik niet, maar we voorzien, zoals ik zei, wel andere stimuleringsmaatregelen. En ook dit wordt besproken in het klimaatakkoord. Maar ik zie het naar voren brengen van dit voorbeeld door mevrouw Van Brenk wel als een aansporing om te zeggen: hoe kunnen we nou met andere dan alleen de voor de hand liggende financiële maatregelen mensen stimuleren om die overstap te maken. Al eerder is het punt ook weleens aan de orde geweest of het voor mensen die een auto gaan kopen, helder genoeg wat nou het verschil in kosten is, niet alleen op het moment dat je de auto koopt maar ook als je hem gebruikt. Dat zijn allemaal zaken waar we aandacht voor moeten hebben en die gewoon kunnen helpen om de overstap te vergemakkelijken.

Voorzitter, dan wilde ik eigenlijk overstappen naar de fiets als er geen vragen meer zijn over de elektrische auto. Ik ga niet meteen door naar de elektrische fiets, maar die is natuurlijk wel heel belangrijk.

Dit kabinet maakt van de fiets eigenlijk het nieuwe wapen tegen de drukte, snel en schoon van A naar B. Daarom zetten we in op samenwerking met werkgevers, de werkgeversaanpak. Ik heb laatst nog een hele mooie sessie gehad met elf fietsambassadeurs die ook elkaar weer enthousiasmeerden en die allemaal met creatieve ideeën kwamen om nog meer collega's ervan te overtuigen met deze werkgeversaanpak aan de slag te gaan. Het is goed voor de gezondheid van de werknemers, goed voor het verminderen van de drukte en goed voor de luchtkwaliteit. En bovendien komen zo heel veel mensen gewoon sneller op hun werk.

Het is ook belangrijk dat we als overheid ons steentje bijdragen en daarom heeft het kabinet het afgelopen jaar besloten om de leasefiets makkelijker te maken. Daarom investeer ik ook samen met gemeenten en provincies minimaal een kwart miljard. Ik kom straks nog even terug op wanneer we daarover naar buiten komen. Het doel is natuurlijk die 200.000 werknemers extra op de fiets. Dat is waar we aan werken.

Meneer Paternotte refereert natuurlijk terecht aan de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies voor investeringen in lokale fietsinfrastructuur. En ik bespeur ook veel enthousiasme en betrokkenheid voor de fiets in de regio. Ook daar staat de fiets echt op de agenda. Het is echt heel mooi om te zien. Ik heb gezegd dat ik 100 miljoen beschikbaar heb en daarmee kun je bepaald niet het hele land plaveien met fietssnelwegen. Maar de provincies en de gemeenten zijn ook bereid om fors te investeren. Ik heb alle plannen van de provincies en gemeenten binnen en in totaal is er echt voor honderden miljoenen aan plannen waar we mee aan de slag zouden kunnen, dus er is echt ambitie. Ik maak binnen een maand bekend waar we gezamenlijk gaan investeren.

Het rijksbudget voor fietsparkeren is 75 miljoen en de heer Paternotte vroeg in het bijzonder naar deelfietsen. Ook deelfietsconcepten hebben hier baat bij. Het was trouwens de heer Ziengs die naar de deelfietsen vroeg. Ik onderzoek samen met gemeenten welke bijdrage deelfietsen kunnen

leveren aan het beter benutten van de stallingscapaciteit. Ik ga bijvoorbeeld bekijken in hoeverre mensen te verleiden zijn om hun tweede fiets op het aankomststation in te wisselen voor een deelfiets, want anders staat er eigenlijk op twee stations een fiets de hele dag stil of de ene de hele dag en de andere de hele nacht. Als we meer met deelfietsen zouden kunnen gaan werken, ook op de aankomststations, dan maakt dat misschien meer mogelijk. Ook dit jaar zijn er weer veel fietsenstallingen gebouwd en opgeleverd. Zo heb ik samen met partners een prachtige stalling in Maastricht mogen openen. In totaal zijn er 17.500 stallingsplaatsen bij gekomen. Als de heer Ziengs zich dan voorstelt hoeveel auto's dat scheelt in het centrum van de stad, weet hij als geen ander hoeveel opstoppingen dat scheelt.

Er komen ook meer ov-fietsen. Dat was ook een vraag van de heer Ziengs. Dit jaar komen er nog 6.000 extra ov-fietsen. Hij had ook nog een vraag over de kleine stations. Daar kwam ik nu precies aan, meneer Ziengs. Ja, de NS heeft mij laten weten dat op steeds meer kleine stations ook ov-fietsen te huur zullen zijn.

Ik zei net al dat je met 100 miljoen niet heel Nederland kunt volleggen met snelfietspaden, maar het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot het Mobiliteitsfonds en met dit fonds willen de minister en ik integraal werken. Dat heeft zij net ook toegelicht. Dan krijgt de fiets hierin dus ook een plaats, naast wegen, spoor en water. Dus we zullen ook in die context nog regelmatig met elkaar het nut van de fiets bekijken.

Dit voorjaar kom ik samen met IPO en VNG met de Nationale Fietsagenda 2.0, waarin we een heleboel van de lopende en nieuwe afspraken bij elkaar willen zetten, zodat we de afspraken kunnen monitoren en kunnen kijken hoe ver we zijn met onze ambitie om die 200.000 werknemers extra op de fiets te krijgen.

Dan de fietsambassadeurs. Ik heb er net al even aan gereferreerd. Wat doen ze en wat kunnen we verwachten? Het mooie is dat je deze fietsambassadeurs binnen hun eigen organisatie heel actief zijn, maar ook andere werkgevers er echt actief bij betrekken. Een mooi voorbeeld is het Universitair Medisch Centrum Groningen. Dat gaat een deal sluiten met acht andere universitaire medische centra om overal die mensen op de fiets te krijgen. Je ziet ook andere concepten. Dit is binnen een sector, maar een van de bedrijven die ook aan tafel zat was Fujifilm in Tilburg. Die zeiden: wij willen eigenlijk met alle bedrijven op dit bedrijventerrein aan de gang en ook eens met de gemeente gaan communiceren. Want de gemeente gaat natuurlijk geen fietspad aanleggen als er niemand fietst, maar er gaat niemand fietsen als er geen fietspad ligt. Wellicht is er door zo'n afspraak met een gemeente namens een hele bedrijvenvereniging wel winst te boeken. Niet alleen voor grote bedrijven, maar ook voor kleine bedrijven kan het interessant zijn. Zalsman is zo'n mkb-bedrijf, een drukkerij uit Zwolle. Die heeft gezegd graag via VNO-NCW ook andere mkb-bedrijven te willen vertellen hoe je het kunt doen en wat er de voordelen van zijn, zowel voor de werkgever als natuurlijk vooral voor de werknemer. Niet alleen in termen van financiën, want het scheelt echt heel veel als je in plaats van een tweede auto gewoon een fiets in de schuur hebt staan, maar het scheelt gewoon ook veel voor je gezondheid. Dus al die ambities helpen om mensen op de fiets te krijgen en daarmee leveren we een bijdrage aan minder

uitstoot, dus schonere lucht, maar het is ook een goed middel om al die drukte in onze binnensteden te verminderen.

Voorzitter, dan kan ik hiermee komen aan mijn blokje circulaire economie. Ons land werkt er hard aan om onze economie circulair te maken en dat is ook hard nodig, want als we gaan naar een wereld waarin 10 miljard mensen wonen en die 10 miljard mensen ook welvarender zijn dan gaan we met elkaar gewoon heel veel meer grondstoffen gebruiken. Dan kunnen we proberen om nieuwe planeten te vinden, maar makkelijker is dan toch echt om de grondstoffen die we hebben goed te benutten. Daar gaat de circulaire economie over: een economie met zo min mogelijk afval waarin grondstof niet uit een olievat komt, maar uit een afvalzak. Zo concreet is het, zeg ik tegen mevrouw Van Eijs, mevrouw Dik-Faber, mevrouw Kröger en iedereen die daar vragen over heeft gesteld.

En die circulaire economie helpt ook nog eens om die klimaatdoelen te halen. Sterker nog, als we die klimaatdoelen willen halen, zullen we ook echt verder moeten kijken dan alleen naar energie. Dan moeten we ook kijken naar de kant van de grondstoffen. De rijksoverheid wil het goede voorbeeld geven door circulair te gaan inkopen. Daarmee willen we 1 megaton minder CO₂ uitstoten. Ik ben blij met de transitieagenda's die er nu liggen vanuit de belangrijkste sectoren van onze economie. Nu gaat het om de uitvoering. Daar zijn we hard mee bezig. Ik ben daar op mijn departement mee bezig, maar ook het ministerie van LNV, het ministerie van Defensie, het ministerie van BZK, het ministerie van EZK, zelfs het ministerie van OCW en het ministerie van VWS zijn daar hard mee aan de slag. Daar ga natuurlijk ook de Kamer over informeren, met de uitvoeringsagenda en later met de voortgangsbrief.

Mevrouw Van Eijs had een vraag over het versnellingshuis, maar eerst een vraag over de circulaire economie. Ik vertaal het een beetje vrij. Zij vroeg: hoe komt de circulaire economie nou thuis? En als je thuis bent, hoe weet je dan wat je moet doen of hoe je kunt bijdragen als je dat graag wilt? De keuzes van consumenten zijn ontzettend belangrijk. Daarom is dit ook een heel belangrijke vraag. De consument kijkt natuurlijk naar de marktomstandigheden. Is het ook een beetje een aantrekkelijk product? Is de prijs goed? Ziet het er leuk uit? Maar ook: weet ik hoe ik ermee om moet gaan?

In de kabinetsreactie circulaire economie is aandacht voor het gedrag van consumenten. Bewustwording en publiekscommunicatie zijn daarbij van belang. Daar vroeg mevrouw Van Eijs naar. En organisaties als Milieu Centraal spelen inderdaad een belangrijke rol. Maar het is ook wel interessant dat we op het gebied van gedragskennis bij het ministerie van IenW een "behavioural insights team" hebben, in goed Nederlands. We zullen nog eens kijken of daar een mooie andere term voor te verzinnen is, maar dit is de term die is komen overwaaien uit, niet verrassend, Engeland. Daarin werken we met een aantal andere departementen en met deskundigen samen in een kennisnetwerk op het gebied van gedrag. En we bekijken daarin wat nou werkt als je aan mensen zou willen laten weten hoe je thuis op een goede manier kunt bijdragen. Ook met relevante kennisinstellingen zoals het RIVM, het Sociaal en Cultureel Planbureau, TNO en het Voedingscentrum wordt samengewerkt. Zij stellen hun kennis ook zo veel mogelijk beschikbaar en

maken die toegankelijk voor consumenten. En over het PBL gesproken: dat wordt ook echt de spil in een kennisnetwerk dat we aan het opzetten zijn om de voortgang van de circulaire economie goed in kaart te kunnen brengen en te kunnen monitoren.

Mevrouw Dik-Faber, en volgens mij ook mevrouw Teunissen, vroegen naar de afvalinzameling bij NS. De green deal afvalscheiding en -reductie op NS-stations heeft als doel om een maximale bijdrage te leveren aan die transitie naar de circulaire economie. NS en ProRail hebben de afgelopen jaren onderzoek gedaan naar de manier waarop ze dat het beste kunnen doen. Hun koers is: bronscheiden wat moet en nascheiden wat kan. Wat betekent dat? Papier en organisch afval worden zo veel mogelijk aan de bron gescheiden. Alleen wat overblijft, wordt nagescheiden. Dat doet men nu op twaalf grote stations.

Mevrouw Teunissen zei nog: afvalsorteerders willen dan dat restafval niet omdat het bedrijfsafval wordt genoemd. Zij zei: dat probleem speelt ook in andere sectoren. Ik zie inderdaad dat dat ook op andere plekken speelt en ik ben bereid om te zoeken naar een oplossing voor dit probleem. Ik neem dat mee in de uitvoeringsagenda van het Rijksbrede programma Circulaire Economie. Het staat dus op de agenda en we gaan kijken of we daar een oplossing voor kunnen vinden.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ik ben blij met ook de schriftelijke beantwoording van de staatssecretaris over het versnellingshuis. Daarin legt ze al iets meer uit wat de bedoeling is. Ik snap dat nog niet alles uitgelegd kan worden of in harde doelen is gevat. Dat komt neem ik aan in de uitvoeringsagenda te staan. Maar waarom vraag ik ernaar? We hebben een monitor van het PBL waarin we steeds duidelijker gaan krijgen wat dat circulair nou inhoudt. Dan wil ik eigenlijk ook het liefst dat we ons geld zo goed mogelijk inzetten en dat we straks, als we een vorm van uitleg van het versnellingshuis krijgen in die uitvoeringsagenda, ook daadwerkelijk kunnen kijken wat de bijdrage daarvan is. Kan de staatssecretaris dus aangeven dat straks, als het versnellingshuis er is en bedrijven daarmee circulaire initiatieven kunnen ontplooiën, we ook gaan zeggen: dat moet dan ongeveer zoveel gaan bijdragen en dat moet dan zorgen voor zoveel minder primair grondstofgebruik of zoveel minder afval ergens op een stortplaats?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik snap heel goed dat mevrouw Van Eijs vraagt hoe we monitoren, hoe we "smart" maken hoever we komen met de circulaire economie. Ik denk dat deze vraag zelfs breder is te trekken dan alleen het Versnellingshuis. Dat is absoluut een van de onderdelen van de opdracht die ik aan het PBL heb gegeven. Als we willen weten of we voortgang maken, moeten we ook weten hoe we het smart kunnen maken. Overigens is het Versnellingshuis niet iets waar alleen de rijksoverheid geld in stopt. Naast geld, dat natuurlijk nodig is om zo'n proces te organiseren, gaat het straks ook om financieringsmogelijkheden voor bedrijven. Dat is iets wat we ook in de kaart aan het brengen zijn. We hebben ook dingen als Invest-NL. Er zijn allerlei opties om straks te kijken naar financieringsmogelijkheden. Maar ik begrijp de vraag van mevrouw Van Eijs zo: hoe zorgen we ervoor dat

het straks ook smart is hoe de circulaire economie zich ontwikkelt? Daar werken we aan.

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

Ik heb een vraag over de afvalscheiding op NS-stations. De staatssecretaris gaf net aan wat de strategie van de NS is: bronscheiding wat moet, nascheiding wat kan. Maar dat vind ik best ingewikkeld. Als je dat strikt doorvoert, kom je tot: papier en de rest. Dat deden we al in de jaren zeventig van de vorige eeuw. We zien zelfs dat wat er gescheiden wordt, alsnog op één hoop wordt gegooid door de NS. Daar zullen vast allerlei redenen voor zijn, maar ik kan het niet uitleggen. Mijn dochter moet plastic afval thuis in de PMD-bak doen. Als ik met haar in het openbaar vervoer reis en ik tegen haar zeg "doe je plastic zakje maar bij het restafval", werkt dat bij mijn dochter niet. Ik denk dat het bij de meeste mensen niet zo werkt. Ik zou heel graag zien dat we op stations net zo gaan recyclen als we thuis doen. Vindt de staatssecretaris dat ook?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik het ongemakkelijke gevoel van mevrouw Dik-Faber als ze op het station haar plastic in de bak voor het restafval moet gooien wel deel. Ik heb dat zelf ook. Ik scheid ook altijd netjes mijn plastic en dan voelt het toch heel raar als je het daar bij het restafval moet gooien. Ik ben bereid om met de NS te bespreken wat hun reden is om het plastic op dit moment nog niet apart in te zamelen en of ze bereid zijn te overwegen dat apart te doen. Inderdaad, heel veel mensen die thuis netjes hun plastic scheiden en niet weten dat het wordt nagescheiden, hebben het gevoel dat ze het in de bak voor het restafval gooien.

Voorzitter, daarmee kom ik op het blokje plastic, dus dat is een naadloze overgang. Een aantal Kamerleden noemde Boyan Slat al als inspirerend voorbeeld. Dat kan ik alleen maar beamen. Tijdens de klimaatop in september kreeg ik van hem een prachtige zonnebril, gemaakt van het plastic dat hij had opgevestigd. Een mooi voorbeeld van circulaire economie. Het is heel belangrijk dat we plastic opruimen en daar nuttige dingen van maken, maar het is natuurlijk nog veel beter dat we voorkomen dat plastic in ons milieu komt. Daar zijn we hard mee bezig. Daarom heb ik gister aangekondigd dat we echt een hele strenge norm gaan hanteren voor plastic in onze grond en baggerspecie, want plastic hoort niet thuis in de bodem, net zomin als het thuishoort in het water. Daar trekken de minister en ik nadrukkelijk samen in op. Zo willen we met het oog op de waterkwaliteit microplastic in het water aanpakken. Daar heeft de minister 5 miljoen euro voor beschikbaar gesteld. Het is heel mooi dat we daarin samen optrekken. Wat de rivieren betreft is het belangrijk dat we gaan samenwerken met de landen die stroomopwaarts aan de rivieren liggen. Daar heb ik al met collega's over gesproken. Daar zullen we u later meer over vertellen.

Dan stelde mevrouw Van Eijs een vraag over het verbod op single-use plastics. Dat moet in 2050 voor reductie zorgen, maar wat kunnen we nu al verminderen? In Europees verband worden afspraken gemaakt om te stoppen met verschillende soorten wegwerpplastic omdat er gewoon duurzame alternatieven voor zijn. Waarom zou je het dan nog van plastic maken, dat vaak wordt verbrand of in het milieu terecht komt? Dan heb je het over rietjes, wattenstaaf-

jes en dat soort dingen. Maar mijn ambitie gaat verder dan de single-use plastics die de Commissie noemt. Ik wil een plastic pact afspreken met bedrijven en betrokken organisaties om voor het implementeren van deze richtlijn al stappen te nemen. De nadere invulling daarvan volgt zodra de richtlijn wordt aangenomen, want daarin wordt ook gesproken over die sigarettenpeuken. Die bevatten namelijk kunststoffen en die komen vaak in het milieu terecht. Dat willen we binnen de EU aanpakken door de single-use plastics-richtlijn. In de EU is mijn inzet dat de producenten van sigarettenpeuken ook gewoon verantwoordelijk worden voor de kosten van het opruimen van het zwerfafval en voor de kosten van bewustmaking van de consumenten. Dus: producentenverantwoordelijkheid.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op van de heer Ziengs. Gaat uw gang.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb er in een interruptie even gewag van gemaakt — dat was mede gericht op artikel 5.3 — dat het in Europa kennelijk gangbaar is dat er geen contact is met de tabaksindustrie. Maar het lijkt me toch vrij logisch dat er dan contact wordt gelegd met de tabaksindustrie over de vraag of ze bereid zijn om zelf vrijwillig iets te gaan doen aan die filters, in plaats van dat er iets dwingend wordt opgelegd.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb nog even laten nazoeken hoe het precies zit. De heer Ziengs heeft terecht gerefereerd aan artikel 5.3 van het WHO-Kaderverdrag. Er staat "dat samenwerking met de tabakslobby in publiekscampagnes tegen het roken, andere publieke evenementen of activiteiten die onder de noemer van maatschappelijk verantwoord ondernemen worden ontplooid, in strijd is met artikel 5.3 WHO-Kaderverdrag". Dat betekent dat er vanuit de rijksoverheid geen contact kan zijn met de tabaksindustrie, tenzij het gaat over de uitwerking van regelgeving. Dus moet eerst die regelgeving er zijn. En dan kunnen we meteen in gesprek over de uitwerking daarvan. Maar daarbuiten is het dus in strijd met dat verdrag.

De heer Ziengs (VVD):

Het is toch heel eigenaardig dat je niet over en weer contact kunt hebben? Ik ken dat artikel 5.3 ook. Ik heb dat anders gelezen. Het is ooit ook anders uitgelegd. Dus kennelijk zetten wij daar een enorm uitroepteken achter. Het kan toch niet zo zijn dat, als je voornemens bent om regelgeving te maken op dat gebied, je niet ook vooraf probeert bij de partijen in dezen te bewerkstelligen dat die meewerken om in ieder geval iets te maken wat milieuvriendelijk is? Ik bedoel: een sigaar gooi je zo de natuur in, want het is een tabaksblad en dat rot lekker weg, uiteindelijk. Dat zou in principe volgens mij ook moeten kunnen met een sigaret. En dat staat dan los van wat je vindt van roken.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik moet me natuurlijk gewoon houden aan de regels die er zijn. Maar ik weet zeker dat de tabaksindustrie de discussies over dit onderwerp echt wel volgt, en ook weet dat sigarettenpeuken duidelijk op het netvlies staan. Ze kunnen

natuurlijk altijd zelfstandig besluiten om met suggesties te komen over waartoe ze bereid zouden zijn. Het is dan niet aan mij om daarover met hen in overleg te treden. Dat mag niet. Maar goede ideeën gaan natuurlijk ook niet zomaar verloren. Voor mij geldt dat ik mij in dit geval richt op de Europese regelgeving. Mijn inzet daarbij is om de producentenverantwoordelijkheid die daarin wordt voorgesteld, in de richtlijn te verankeren, omdat we er echt wat aan moeten doen. En wat betreft dat microplastic dat in die filters zit: ik denk dat heel weinig consumenten zich realiseren dat, als ze zo'n peuk weggooiden, ze echt een stukje plastic weggooiden. Daar zullen we echt wat aan moeten doen.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Ziengs. Gaat uw gang.

De heer Ziengs (VVD):

Ik weet dat ik mijn interrupties opmaak op dit onderwerp. Maar het triggert me. Heel simpel. De staatssecretaris zegt: ik mag daarover niet met de tabaksindustrie in overleg. Ik heb daar een andere mening over. Ik denk dat dat wel mag. Het is toch heel raar dat je van tevoren al gaat dreigen met productaansprakelijkheid richting een producent als je die niet eens in de gelegenheid stelt om het gesprek aan te gaan over aan welke eisen voor een filter dan moeten worden voldaan?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het zit in het voorstel van de Europese Commissie. Dus de discussie loopt daar. Het is dus geen unilateraal voorstel van Nederland. De Europese Commissie heeft dit in de richtlijn voorgesteld. Ik vind het belangrijk dat wij er wat aan doen. Ik weet niet of de Europese Commissie in contact is geweest met deze industrie, maar over het algemeen worden alle wetsvoorstellen geconsulteerd en is er in zo'n consultatie altijd gelegenheid om opmerkingen te maken. Over veel van de belangrijke initiatieven van de Europese Commissie vindt ook een consultatieronde plaats. Ik wil voor de heer Ziengs best nagaan of er zo'n consultatieronde heeft plaatsgevonden op dit onderwerp, zodat hij weet of er voor de industrie een gelegenheid is geweest om inbreng te leveren. Ik snap dat punt van hem wel. Ik vind het ook wel reëel. Ik zal dat dus navragen.

Voordat ik verderga met de Plastic Summit, even een puntje tussendoor. De heer Ziengs refereerde aan de schriftelijke beantwoording over de verbruiksbelasting op suikervrije dranken en bronwater. Dat loopt vooruit op de discussies die nog lopen over het Nationaal preventieakkoord, dus die passage uit de beantwoording moet ik nog even rechtzetten. Staatssecretaris Blokhuis is nog in druk overleg en verwacht later deze maand een Nationaal preventieakkoord te kunnen presenteren.

Mevrouw Dik-Faber vroeg hoe het staat met de Plastic Summit. Wat gaan we daar doen? Je hebt eerst onderhandelingen over een Europese richtlijn en daarna is er een implementatieperiode en soms een implementatietermijn. Vooruitlopend op die implementatie wil ik in een plasticpact alvast afspraken maken met bedrijven die met mij graag sneller aan de slag willen gaan. Bedrijven kunnen andere, meer duurzame keuzes maken in het verminderen van onnodig gebruik, in het anders ontwerpen, in het hergebruik

of het recyclen van plastic producten en verpakkingen, dus het is vrijwillig maar het is niet vrijblijvend. Het plasticpact dat ik zal sluiten, zal ook afspraken voor monitoring bevatten. Als je zegt dat je dat gaat doen, dan reken ik erop dat je dat doet en dat ga ik dus ook bijhouden. Dat is een gezamenlijke aanpak, waar heel verschillende afspraken in zullen zitten. Het mooie van zo'n plasticpact is dat we daar alle bijdragen in kunnen opnemen. Er zijn al veel bedrijven die willen meedoen. Ruim 40 bedrijven hebben zich gemeld. Het gaat om uiteenlopende sectoren: supermarkten, verpakkingbedrijven, fastfoodketens, voedingsmiddelenconcerns.

U heeft misschien gezien dat ik pas bij het Amsterdam Dance Event was, waar ik een hele mooie bokaal van gerecycled plastic, met allemaal pledges van een heleboel partijen, in ontvangst mocht nemen. Een heleboel festivals spannen zich ervoor in om bijvoorbeeld binnen drie jaar hun afvalplastic met 50% te verminderen. Het gaat om forse pledges, van partijen die veel materiaal gebruiken. Ik ben daar heel erg blij mee. Mijn doel is om al die vrijwillige pledges te verzamelen, zodat die bedrijven zien wat zij met elkaar kunnen bereiken. Dan is mijn doel om dat Nederlandse pact mee te nemen naar Europa. Ik ben van plan om samen met een aantal milieuministers, voorafgaand aan de Milieuraad, in het voorjaar een Plastic Summit te organiseren, waar zij de pledges uit hun land verzamelen en meenemen, zodat we kunnen laten zien wat we in Europa doen aan het verminderen van plastic en dat signaal door kunnen geven op het mondiale niveau, om andere partijen te inspireren, als aanzet van wat er allemaal kan en om dat vooral te doen.

De heer Van Aalst vroeg of het wel zin heeft om met dat plastic aan de gang te gaan. Ja, dat heeft absoluut zin. Als we tegen anderen zeggen dat zij hun rotzooi moeten opruimen, moet je eerst zorgen dat je dat zelf ook doet. Daarom vind ik het heel belangrijk dat we hiermee aan de slag gaan.

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

Ik ben blij met dit antwoord van de staatssecretaris, want dat sluit aan bij wat ik zei in eerste termijn. We hebben schriftelijke vragen gesteld. De staatssecretaris geeft aan dat het aandeel van plastic in Nederland verwaarloosbaar is. De rotzooi komt van een ander, dus laat degene die die rotzooi maakt, eerst eens bij zichzelf beginnen. Is de staatssecretaris het met ons eens dat zij beter haar tijd kan steken in het andere landen wijzen op hun rotzooi in plaats van dat wij beginnen met de rotzooi van een ander op te ruimen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wat zou de heer Van Aalst ervan vinden als hij anderen gaat wijzen op hun rotzooi, terwijl hij zelf zijn eigen rotzooi niet opruimt? Ik vind dat het legitiem is, dat je het argument hebt om tegen anderen te zeggen dat zij hun rotzooi moeten opruimen, als je dat zelf ook doet. Als je eigen huis een puinhoop is, kun je niet tegen anderen zeggen dat zij het aan moeten pakken. Juist omdat sommige landen zo'n grote bijdrage leveren aan die plastic soup, hebben wij er alle belang bij om als Nederland het goede voorbeeld te geven, zodat we tegen anderen kunnen zeggen dat zij ook aan de slag moeten, in ons aller belang, maar vooral in ons eigen belang.

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

Dat is nou precies het punt: ons huis is geen rotzooi, want wij hebben het hier voor elkaar. De rotzooi komt van onze collega's. Volgens mij moeten wij naar onze bureaus toegaan en zeggen dat zij zelf hun rotzooi moeten opruimen, in plaats van dat wij met de rotzooi van een ander te gaan slepen. Inderdaad moeten we onze zaken op orde hebben, maar dat hebben we juist wel. De rotzooi krijgen we van een ander cadeau. Ik roep de staatssecretaris op om te zeggen: laat de rest zijn eigen rotzooi opruimen. Waarom moet onze belastingbetaler daarvoor bloeden?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik ben heel blij dat de heer Van Aalst al tevreden is, maar mijn ambities reiken toch verder. Ik vind dat er nog steeds te veel plastic in ons milieu is. Je ziet wat het effect is. Je ziet dat het effect is dat microplastics ondertussen overal zitten. Je vindt ze onder de Noordpoolkap, je vindt ze zelfs gewoon in het menselijk lichaam. We moeten daar dus allemaal een bijdrage aan leveren. De enige manier om andere landen aan te spreken op het nemen van hun verantwoordelijkheid, is laten zien dat we dat zelf ook doen. Daarnaast is Nederland een land dat veel technologieën ontwikkelt. Ik noemde net al Boyan Slat, maar ik wil ook graag even refereren aan de Bubble Barrier. Dat is ook een heel mooi innovatief concept. Dat vinden wij ook een innovatieve manier om plastic uit rivieren te halen. Dat zijn allemaal zaken waar de minister en ik samen mee aan de slag gaan. Wij leveren graag onze bijdrage aan die schone leefomgeving, zodat wij ook anderen kunnen vragen om te doen wat zij moeten doen.

Dan kom ik op een vraag van mevrouw Dik-Faber en van mevrouw Teunissen over recyclebare verpakkingen. Mijn doelstelling is om uiterlijk in 2025 alleen nog maar goed recyclebare verpakkingen op de markt te hebben. Veel producenten hebben die ambitie ook. Producenten moeten nu voldoen aan de wettelijk geldende "essentiële eisen", zoals dat dan heet. Dat betekent dat verpakkingen in overeenstemming met de afvalhiërarchie zo ontworpen moeten worden dat hergebruik en recycling mogelijk zijn en het milieueffect wordt beperkt. Alleen, het is met die essentiële eisen nog steeds mogelijk om verpakkingen "nuttig toe te passen" — te verbranden — als het te duur is om de verpakking te recyclen. Mijn ambitie is dus hoger dan de essentiële eisen nu bepalen. Ik ben daarom heel blij met de tariefdifferentiatie. Dat is een belangrijke stap om verpakkingen meer recyclebaar te maken. Het betekent heel simpelweg het volgende: als een producent een verpakking op de markt brengt die goed recyclebaar is, betaalt hij minder dan wanneer hij een verpakking op de markt brengt die slecht recyclebaar is. En het verschil is fors, want het scheelt namelijk 40%. Er is dus nu echt een forse impuls om over te gaan op de verpakkingen die wel goed recyclebaar zijn.

Voorzitter. Mevrouw Van Eijs vroeg hoe we achterblijvende gemeentes meekrijgen bij het apart inzamelen van plastics. Met de VNG zijn afspraken gemaakt over afvalscheiding. Die zijn vastgelegd in een convenant. Veel gemeentes scoren al goed, maar er zijn ook echt achterblijvers. Met hen gaan we uiteraard het gesprek aan. Het is belangrijk dat gemeentes voldoende ambitie hebben met hun afvalbeleid. Daar zit ik bovenop. Ik zal de evaluatie van het VANG-programma ook expliciet met de VNG bespreken. We hebben hier een afspraak over gemaakt. Ik zal ook aan de VNG

vragen hoe zij zich aan haar kant van de afspraken gaat houden. In het uitvoeringsprogramma Circulaire Economie zal ook een ondersteuning zijn opgenomen voor gemeenten waarin nog veel verbeteringen mogelijk zijn. We doen dus ook aan onze kant natuurlijk graag wat extra's. Wij leveren een extra inzet om dat te halen. Er is bijzondere aandacht voor kwaliteitsverbetering van deelstromen. En ik heb aangekondigd dat we gaan doorwerken naar meer afvalscheiding et cetera. Daar zijn we dus hard mee aan de slag.

Mevrouw Van Eijs vroeg nog of er sprake is van fraude en hoe we de import van plastic afval kunnen ontmoedigen. Ik heb al eerder aan de Kamer toegezegd dat ik een analyse ga maken van de verschillende prikkels die er zijn bij het storten, het verbranden en het verhandelen van geïmporteerd plastic, of eigenlijk van afval in den brede, omdat ik wil kijken of alle prikkels, ook voor plastic afval, wel de goede kant op werken. Ik zal de Kamer daar rond de zomer van 2019 over informeren.

Dan over fraude. Aan de hand van risicoprofielen controleert de ILT structureel de grensoverschrijdende afvaltransporten in de haven. Dat doet zij samen met de Douane en de politie. Er wordt speciaal gekeken naar transporten van kunststoffen. Omdat dit natuurlijk inherent internationaal is, wisselt de ILT informatie uit met andere autoriteiten en werkt zij samen bij opsporingsverzoeken op het gebied van afvalfraude. Ik vind het belangrijk om daar ook in Europees verband aandacht voor te vragen. Zeker nu China de markt gesloten heeft en de druk hoger wordt, moeten we extra voorzichtig zijn om te voorkomen dat afval toch weglekt. Dat moeten we samen met andere Europese landen doen. Tijdens het laatste diner dat ik met een aantal van mijn ambitieuze milieucollega's had — de zogeheten REACH UP-groep — hebben we hier ook al over gesproken.

Voorzitter. Ik ben toe aan mijn blokje schone en veilige leefomgeving. Daarna heb ik nog een vraag uit het blokje overig. Nee, die vraag heb ik al beantwoord. Ik heb dus alleen nog het blokje schone en veilige leefomgeving.

De voorzitter:

Goed. Mevrouw Dik-Faber heeft nog een vraag voor u. Gaat uw gang, mevrouw Dik-Faber.

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

Ik heb nog twee vragen over de verpakkingen. Ik zal die netjes in twee interrupties stellen. Ik ben echt heel erg blij dat fabrikanten nu gestimuleerd worden om met recyclebare verpakkingen aan de slag te gaan. Maar hoe kom ik als consument nou te weten waar ik met mijn verpakkingen naartoe moet? Ik reken mijzelf toch tot de redelijk milieubewuste consumenten, maar ik sta elke week wel in mijn hand met een artikel waarvan ik denk: help, welke bak? Het is gewoon echt zoeken. Waar kan die consument terecht?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is een terechte vraag van mevrouw Dik-Faber. Ik denk dat zij hem ook in haar inbreng heeft gesteld, maar dat weet ik niet meer zeker. Het is in ieder geval zo'n herkenbare vraag, misschien omdat ik het zelf ook weleens heb. Ik stel aan mevrouw Dik-Faber voor dat ik deze vraag bij het verpakkende bedrijfsleven neerleg en daar eens vraag hoe we

dit kunnen oplossen. Want zij hebben er ook belang bij dat al die verpakkingen gerecycled worden en dat we er met elkaar voor zorgen dat het niet alleen in theorie goed recyclebaar is, maar dat consumenten ook gewoon weten in welke bak die verpakking moet. Een terechte vraag van mevrouw Dik-Faber dus. Ik sta ook weleens met iets in mijn hand waarvan ik denk: wat zal ik doen? Daar gaan we naar kijken.

De voorzitter:

Volgende vraag, mevrouw Dik-Faber.

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

Ik dank de staatssecretaris voor deze toezegging.

Mijn tweede vraag: is er ergens in het systeem ook een prikkel ingebouwd om minder verpakkingsmateriaal te gebruiken? Iedereen kent intussen de appels die je een tijdje geleden nog los kocht. Nu heb je een schaalpje van een soort papierpulp met appeltjes erop, plastic eromheen en een houdbaarheidsdatum. Ik denk dan: eigenlijk is dat verpakkingsmateriaal dat we niet nodig hebben. De tandpasta is ook bekend: de tandpastatube met daaromheen het kartonnetje. Dat hoeft allemaal niet. Waar zit de prikkel voor het bedrijfsleven om hierin eens flinke stappen te zetten op weg naar minder verpakkingsmateriaal?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het feit dat elke producent voor al het verpakkingsmateriaal dat hij op de markt brengt moet betalen, is op zich natuurlijk een prikkel. Je kunt kosten vermijden als je minder verpakkingen op de markt brengt. Daar zit dus al een financiële prikkel in. We maken nu ook nog eens het verschil groot. Er is een verschil van 40% tussen verpakkingen die moeilijk recyclebaar zijn en verpakkingen die goed recyclebaar zijn. Maar ik zie dit als een vraag van mevrouw Faber of we nog eens kunnen nadenken of er een nog sterkere impuls te geven is aan het verminderen van overbodige verpakkingen. Dat hoor ik mevrouw Faber eigenlijk zeggen. Is zo'n kartonnetje om een tube tandpasta nou echt nodig? En is daar wellicht ook nog een gesprek over te voeren met het verpakkende bedrijfsleven?

Een verpakking is natuurlijk wel vaak een heel belangrijk onderdeel van je product. Dat snap ik ook. Maar ik kan me voorstellen dat we over dit punt nog het gesprek voeren.

Voorzitter. Dan kom ik bij de schone en veilige leefomgeving. Daar werken we heel hard aan. Dat doen we door de inzet op luchtkwaliteit en door de inzet op omgevingsveiligheid. We hebben ook veel gesprekken met de chemische industrie en we werken natuurlijk aan de circulaire economie. Dat is allemaal van belang voor onze leefomgeving.

Er was een vraag van de heer Van Aalst, maar die heb ik al beantwoord.

Mevrouw Kröger had nog een vraag over financiële aansprakelijkheid en de veelplegersaanpak. Ik denk dat we daar als Kamer inderdaad een heel goed debat over hebben gevoerd. Ik proefde brede steun in de Kamer om hiermee aan de slag te gaan. Ik ben dan ook bezig met de uitvoering van de motie-Von Martels/Van Eijs, die mij vraagt om een

analyse te maken van de groep van gevallen waarbij het risico het grootst is en om inzichtelijk te maken met welke instrumenten voorkomen kan worden dat de belastingbetaler uiteindelijk voor overblijvende kosten opdraait. Dat vroeg de Kamer namelijk in de breedte. Het voorbeeld van de financiële zekerheidsstelling werd ook in de motie genoemd. Die zijn we in kaart aan het brengen. Daar wordt absoluut hard aan gewerkt. Het doel is natuurlijk om de naleving door achterblijvende bedrijven die willens en wetens niet aan de regels voldoen te verbeteren en kosten voor de belastingbetaler te voorkomen.

Als je het uiteindelijk hebt over kosten, is er vaak het moment waarop een bedrijf echt failliet is. Je wil natuurlijk ook dat recidive een prijs heeft. Dat is de veelplegersaanpak. Zij worden aangepakt op basis van de vastgestelde landelijke handhavingsstrategie. Recidive is een belangrijke reden om naast de bestuursrechtelijke inzet, met een hogere boete of scherper toezicht, ook strafrechtelijk te handhaven. Dat zijn twee sporen die elkaar kunnen versterken, zeg ik tegen mevrouw Kröger. Het IPO voert op dit moment een quickscan uit. Ik spreek ook met het Bestuurlijk Omgevingsberaad. Dit betreft nog de financiële zekerheidsstelling. Over die quickscan hoop ik u begin volgend jaar te informeren.

Dan vroeg de heer Von Martels nog naar het subsidiepotje voor de sanering van asbest: heeft dat nu al de bodem bereikt? Nee, nu nog niet, maar dat gaat in 2019 wel gebeuren. Dus er is in 2019 nog geld, maar in 2019 gaan we dat budget van maximaal 75 miljoen uitputten. Dat heb ik u in het wetgevingsoverleg van 10 oktober jongstleden ook gemeld. Dus er wordt in 2019 nog wel geld uitbetaald: nog meer dan 10% van het totale bedrag. Maar als het op is, is het op. Ik zeg daarbij: dan is het de bedoeling dat we een andere vorm van ondersteuning hebben voor mensen die een asbestdak te saneren hebben. De subsidie was namelijk bedoeld voor een versnelling. Die hebben we bereikt, maar we moeten nu overgaan naar andere financieringsvormen. Daar is in dat debat ook een motie over aangenomen die mij vroeg om met de stichting SVn en decentrale overheden te komen tot een landelijk dekkend fonds. En dit overleg heb ik inderdaad in gang gezet.

De voorzitter:

Ik zie zowel mevrouw Kröger als de heer Von Martels bij de interruptiemicrofoon staan. Ik kijk even in de richting van mevrouw Kröger. Heeft u een vraag bij dit antwoord? Want anders zou ik eerst even naar de Von Martels willen gaan. Ik begrijp dat heer Von Martels eerst mag.

De heer Von Martels (CDA):

Het is een duidelijk antwoord van de staatssecretaris. Het verrast mij sowieso al dat er in 2019 nog steeds geld is, want in het veld is heel veel verwarring ontstaan: is er nou wel of geen subsidie mogelijk? Ik had het in de eerste termijn ook over die €4,50. Is die nog wel of niet meer beschikbaar? En u noemt nu zelf dat er zelfs in 2019 nog middelen beschikbaar zijn. Kunt u een inschatting maken van hoe lang die middelen nog in de markt zijn?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Theoretisch zijn die natuurlijk in heel 2019 in de markt, maar we doen het op basis van de aanvragen zoals ze binnenkomen. Het doel van deze subsidie was: versnellen. Dat werkt, want het gaat hartstikke snel. Dus ik verwacht eerlijk gezegd dat die middelen snel uitgeput zijn. En dus moeten we ervoor zorgen dat we tempo maken met het financieringsinstrument. Daarom ben ik ook meteen het overleg gestart, conform de motie daarover die door u en de heer Ziengs is ingediend.

De heer Von Martels (CDA):

Daarbij nog wel het uitdrukkelijke verzoek om in ieder geval goed te communiceren, want de onduidelijkheid die er momenteel heerst, is voor velen funest. Daarbij komt nog het feit dat de stortingskosten enorm de lucht in zijn gegaan. Dus heel veel mensen die nu saneren, komen voor een behoorlijke financiële tegenvaller te staan als blijkt dat die €4,50 niet beschikbaar is. Als daarnaast die extra kosten ook nog worden gehanteerd, wordt het wel heel veel. Dus goed communiceren graag.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Zeker. Het is ontzettend belangrijk dat je, voordat je aan een saneringsproject begint, weet waar je wel en niet op kan rekenen. Dus dat neem ik graag ter harte. We zullen zorgen dat er goed wordt gecommuniceerd over de mogelijkheden binnen deze middelen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben heel blij om te horen dat de staatssecretaris echt aan de slag gaat met die veelplegersaanpak. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Er zijn bedrijven die keer op keer de fout ingaan. Dat kost de maatschappij een hoop geld en is slecht voor het milieu. De staatssecretaris schetste net die twee paden. Dan is mijn vraag: hoe kunnen we dat boetestelsel zo inrichten dat boetes incrementeel verhoogd worden voor veelplegers, en dat ook de milieuschade die daarbij hoort, wordt meegenomen? Dan doet dat boetestelsel namelijk wat meer recht aan de impact die dit soort bedrijven heeft.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap de reden voor deze vraag van mevrouw Kröger heel goed. De Landelijke Handhavingstrategie voorziet ook in hogere boetes naarmate iets vaker voorkomt. Dus dat kan. De vraag is of dat altijd helemaal in verhouding staat tot de schade die er is geleden. Dat kan ik niet met 100% zekerheid bevestigen. Het is ook de vraag of dat altijd proportioneel is binnen een boetesysteem. Maar laat ik mevrouw Kröger zeggen dat ik bereid ben om deze vraag nog eens met het ministerie van Justitie en Veiligheid te bespreken, dat hiervoor verantwoordelijk is. Ik snap namelijk wel de intentie. Je wil namelijk dat een boete ook echt een afschrikwekkende werking heeft. Uw vraag is eigenlijk of er een link gelegd kan worden met de schade. Ik zal die vraag bespreken. Dus ik kan geen toezegging doen, behalve dan dat ik bereid ben om die vraag te bespreken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar ben ik blij om, want dat betekent dat het op de agenda staat en dat we het ook verder kunnen uitdiepen. Mijn

tweede vraag betreft hetzelfde punt, want zo'n veelplegers-aanpak kent meerdere aspecten. De Bibob wordt in de horeca al veel gebruikt, maar kunnen we niet een richtlijn ontwikkelen om die gerichter in te zetten bij bedrijven waar risico is? Bijvoorbeeld bij Tuf, een bedrijf dat al een hele geschiedenis had, was dat met een Bibob boven water komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Op dit punt ben ik ook ingegaan in de schriftelijke beantwoording. Dat punt ligt ook bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. Ik moet voor het antwoord even terugbladeren. Ik kan het alleen even niet vinden.

De voorzitter:

Misschien anders in de tweede termijn?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben graag bereid om in de tweede termijn nog even op deze vraag terug te komen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb een schriftelijke reactie gekregen op onze vraag of het geen tijd wordt voor een nationaal plan geluidshinder. Het antwoord dat ik heb gekregen, is voor mij echter niet heel erg duidelijk. Kan de staatssecretaris dat misschien verder verduidelijken? Voor schone lucht hebben we instrumenten: het Schone Lucht Akkoord en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, maar waarom krijgen we dit vage antwoord als we weten dat een derde van de huishoudens last heeft van geluidsoverlast? Dat brengt ook gezondheidsrisico's met zich mee. Waarom is hier dan toch niet op ingegaan?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er zijn landelijke geluidsplannen, zowel voor spoorwegen als voor luchtvaart. Dat zijn de landelijke actieplannen waaraan ik refereer in het antwoord. Als er een spoortraject wordt aangelegd, wordt er ook gekeken naar geluidsbelasting. Er wordt gekeken waar geluidproductieplafonds worden overschreden en waar maatregelen getroffen kunnen worden. Dat zit allemaal in die plannen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik zou de staatssecretaris dan willen verzoeken — ik hoop dat zij dat wil doen — om daar schriftelijk nog wat uitgebreider op in te gaan. Hier staat: bronbeleid actieplannen. Dat klinkt als heel versnipperd, terwijl wij graag een nationaal plan zouden willen hebben. Als u zegt dat dat best dekkend of veelomvattend is, dan doen die vijf zinnestjes die hier staan geen recht aan wat er werkelijk aan inzet is. Dus een vriendelijk verzoek daartoe.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Zeker. Daar ben ik graag toe bereid. We kunnen dat nog een keer wat nader toelichten. Als mevrouw Van Brenk het goedvindt, neem ik dat dan mee in een verzamelbrief over een aantal punten over de leefomgeving. Maar ik kan daar nog een nadere toelichting op geven. Absoluut.

Voorzitter, dan denk ik dat ik daarmee aan het einde van mijn beantwoording ben gekomen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik mis eigenlijk nog iets, maar ik dacht: ik wacht nog even af of het misschien bij het kopje overig terugkomt. Ik mis iets wat toch een belangrijke prioriteit is: de sociale veiligheid. En ik mis iets over onze motie over een sms-dienst. Daar komt een heel summier antwoord op. Ik had van de staatssecretaris verwacht dat ze in haar betoog wat meer aandacht zou besteden aan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in plaats van een discussie te voeren over extra prullenbakjes op het station.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Vindt u het goed als ik en-en doe? De heer Van Aalst heeft helemaal gelijk dat hij daarover een aantal vragen heeft gesteld. Die hebben we schriftelijk beantwoord, maar ik vind het ook heel terecht dat hij toch graag mondeling wil horen dat de staatssecretaris hier belang aan hecht. Dat doe ik absoluut. Ik ben laatst op werkbezoek geweest in Rotterdam om van de mensen ter plekke te horen waarmee zij in aanraking komen en wat voor hen werkt en wat niet werkt. Het is ontzettend belangrijk dat we veel aandacht hebben voor de sociale veiligheid. We hebben toen ook gesproken over de rol die een bodycam speelt. Ik vind het heel belangrijk om de ervaringen van mensen uit de praktijk te horen en om te zien of we daarover de juiste afspraken maken. Ik weet dat de heer Van Aalst een tijd geleden een motie heeft ingediend over een sms-dienst. Daarmee krijg je de mogelijkheid om, wanneer je je onveilig voelt of wanneer er iets gebeurt in de trein, dat aan te geven aan de conducteur. Ook daar worden proeven mee gedaan. Voor het einde van het jaar kom ik terug op de mogelijkheden van een alertapp ten behoeve van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Ik zou graag nog even ingaan op twee zaken rondom luchtkwaliteit. Er is deels al op geantwoord in de schriftelijke beantwoording. Daarin ging het onder andere over snorfietsen op de weg. Daarvan werd aangegeven: de regelgeving is aangepast zodat de wegbeheerders op drukke fietspaden de snorfietsen naar de rijbaan mogen verplaatsen. Er wordt gekeken hoe druk het fietspad is, maar wellicht is het ook goed om te kijken naar piekmomenten van fijnstofuitstoot. Zou de staatssecretaris willen kijken of bijvoorbeeld op piekmomenten, in de spits, de snorfietsers naar de rijbaan zouden kunnen, zodat fietsers niet tussen de walmen van de snorfietsers hoeven door te fietsen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Amsterdam doet nu een experiment. We kunnen eens met Amsterdam bespreken of zij denken dat het mogelijk is om dat te meten, maar ik moet mevrouw Van Eijs wel een kleine waarschuwing meegeven. Het is natuurlijk best lastig om te meten. Als alleen een smalle lijn het fietspad scheidt van de rijbaan, staan ze misschien toch nog heel dicht bij elkaar. Ik weet niet of dat verschil dan te meten is, maar er wordt een proef gestart in Amsterdam en we kunnen daar de vraag neerleggen of ze denken dat ze dat hierin mee kunnen nemen.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Een ander aspect waar we het eerder over gehad hebben, betreft de sjoemeldiesels. Ik had gevraagd naar de rol van de RDW. Het Europees Parlement heeft donderdag gestemd voor aanscherping van het toezicht op de auto-industrie. Zoals ik het begrepen heb, kan de ILT dan, ook nadat een voertuig is goedgekeurd, steekproeven gaan uitvoeren. Zij kunnen dus, vanaf 2020 dan, zelf een aantal auto's die al zijn toegelaten gaan controleren om te kijken of die wel voldoen. Dit lijkt ons wellicht een mooie manier om nieuwe sjoemeltechnieken in de praktijk te onderscheppen. Is het een voornemen van Nederland om te kijken of we die auto's in de praktijk echt van de weg kunnen plukken? Dat is misschien een beetje onhandig gezegd, maar gaan we kijken of die auto's in de praktijk voldoen aan de eisen die we hebben gesteld?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik vind het heel belangrijk dat mensen die een auto kopen een eerlijk beeld hebben van wat de auto uitstoot. Daarom ben ik ook heel erg blij dat we alle testen hebben kunnen aanscherpen. Er is nu echt een test die geen rollerbanktest is, waarbij de buitenspiegels eraf zijn geschroefd en de auto is dichtgeplakt om maar tot een lage uitstoot te komen. Er is een test die straks echt gaat weergeven wat de uitstoot op de weg is. Maar we moeten ook scherp blijven op gesjoemel. Je zou hopen dat de auto-industrie flink geleerd heeft van wat er nu is gebeurd en dat het niet meer voorkomt, maar ik ben blij met de mogelijkheid die er is. Ik denk dat het bij ons weleens de RDW zou kunnen zijn in plaats van de ILT die gebruik kan maken van die mogelijkheid, maar waar die er is, zal die, als er aanleiding toe is, zeker benut worden.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Ik had in mijn eerste termijn aandacht gevraagd voor biobrandstoffen. Daar gaat mijn vraag over. Die is schriftelijk beantwoord, maar ik vraag om een verduidelijking. Het kabinet overweegt de verplichte bijmenging met biobrandstoffen voor transport te verhogen, maar volgens het PBL is het toekomstige aanbod van biobrandstoffen onzeker. De zorg van mijn fractie is dat dat leidt tot veel meer duurzaamheidsrisico's, dus dat er ook biobrandstoffen als palmolie en voedselgewassen gebruikt worden, wat niet duurzaam is. De voedselgewassen concurreren dan met onze voedselvoorziening. Daarnaast is het in het kader van de circulaire economie veel beter om die nutriënten niet op te branden, maar te gebruiken en in de kringloop terug te brengen. Mijn vraag is dus: hoe garandeert de staatssecretaris dat er, als we het bijmengpercentage gaan verhogen, niet meer voedselgewassen in de tank terechtkomen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat garanderen we omdat we in Nederland een cap van 5% hebben — dat is het maximumvolume — op het bijmengen van eerstegeneratiebiobrandstoffen in de totale hoeveelheid biobrandstoffen. De Europese drempel ligt hoger. Je mag Europabreed tot 7% bijmengen. Wij hebben in Nederland dat percentage lager vastgesteld, omdat we precies dezelfde zorgen hebben als mevrouw Teunissen. In Nederland zijn we dus al strenger dan in de rest van Europa op de hoeveelheid van dit soort biobrandstoffen die mag worden bijgemengd. Dus als het gaat om een verhoging van de totale

hoeveelheid biobrandstoffen moeten dat geavanceerde biobrandstoffen zijn en die cap ligt wettelijk vast.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had nog een vraag gesteld over de verhoogde concentraties PFOA rondom Chemours in de Alblasserwaard en bij Custom Powders in Helmond, dat chemische stoffen voor Chemours verwerkt. In de schriftelijke beantwoording zie ik dat PFO al vijf jaar niet gebruikt zou zijn en dat het heel lang in ons milieu blijft. Ik vraag mij heel sterk het volgende af. Bij metingen bij Chemours zelf is gebleken dat ze nog steeds PFOA lozen. Komt dit niet ook door lozingen die nog steeds plaatsvinden? In de Alblasserwaard is er namelijk een enorm hoge concentratie gevonden, die boven de norm zit. Kunnen we vaststellen dat het echt van 2013 of ouder is of wordt er nog steeds geloosd en komt het nog steeds in ons milieu zonder dat daar een vergunning voor is?

De **voorzitter**:

Uw vraag is duidelijk. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Lozen zonder vergunning mag niet. Ik heb geen aanleiding om nu te veronderstellen dat dat zo is. Dit zijn persistente stoffen. Daarom blijven ze lang aanwezig. Meer informatie dan dit heb ik op dit moment niet voor de heer Laçin.

De **voorzitter**:

Uw laatste vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het raar om dan te stellen dat er geen aanleiding is om te stellen dat er nu nog steeds geloosd wordt, want in Dordrecht zelf, bij Chemours, heeft de provincie het in de zomer nog vier keer gemeten en vier keer gevonden. Daarom zou ik de staatssecretaris toch willen uitnodigen om er even naar te kijken en ons wellicht te informeren voor het AO Externe veiligheid op 22 november, als dat nog lukt.

Ik heb nog een laatste vraag.

De **voorzitter**:

Een korte vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, een heel korte vraag. Ik heb gisteren een hele opsomming gegeven van milieucriminaliteit en dingen die fout gaan in ons milieu. Ik ben er benieuwd naar of de staatssecretaris vindt dat de ILT op dit moment genoeg doet om dit soort zaken vooraf te voorkomen of dat we eigenlijk continu achter de feiten aanlopen en we eigenlijk samen met de ILT goed moeten kijken hoe we milieucriminaliteit structureel aan kunnen pakken voor het tot criminaliteit komt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik vind uiteraard dat we moeten zorgen dat we met onze gezamenlijke inzet zo veel mogelijk aan de voorkant probe-

ren af te vangen. Ik ben graag bereid om de Kamer nog te informeren daar waar er nog nadere duidelijkheid te geven is over het aantreffen van PFOA rondom Chemours. Ik zal kijken of daar nog iets nader over te melden is anders dan hetgeen we al aan de Kamer gemeld hebben.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb nog twee vragen en een opmerking. De opmerking gaat over de schriftelijke beantwoording van de staatssecretaris. Ze schrijft daarin dat ze druk bezig is met de drielandentrein. We hopen dat dat goed gaat, maar we hopen ook op een inzet op een gelijk speelveld. Het kan niet zo zijn dat de Belgen strengere eisen stellen en wij daarin meegaan en aan onze kant lagere eisen stellen. Ik hoop dat we daar samen tot een oplossing kunnen komen en die drielandentrein zo snel mogelijk gaat lopen.

De eerste vervolgvraag gaat over de landelijk uitgedunde dienstregeling. De staatssecretaris geeft aan dat de adviezen van Locov overgenomen worden. Locov maakt zich met name zorgen over de logistiek van personeel en materieel. Ze hebben er weinig vertrouwen in dat die overgenomen worden, terwijl ze heel veel voordeel zien in het ook bij winterweer laten lopen van de treinen. Mijn vraag is of de staatssecretaris dat nog eens kritisch wil bespreken met de betrokken organisaties als NS en ProRail.

Ik heb nog een laatste vraag. Ik dank voor de antwoorden, ook over de BDU-gelden, maar wij vinden ze echt te beperkt. Er wordt nu gericht op twee regio's. Zou de staatssecretaris daar in een aparte brief iets uitgebreider op in willen gaan?

De voorzitter:

Dat was uw laatste vraag. De staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De eerste twee vragen beantwoord ik met ja. Het is altijd belangrijk dat we ervoor zorgen dat we een serieus gesprek hebben over de signalen die van het Locov komen. Als daar nog vraagpunten blijven, wil ik ook graag weten hoe het zit. Daar zullen we nog eens navraag naar doen. Uiteraard maak ik me heel sterk voor het realiseren van die drielandentrein. Het zou heel mooi zijn als in die regio, tussen die drie landen, die trein gewoon grenzeloos kan rijden. We kunnen zeggen dat wij van onze kant er alles aan doen om die te laten rijden en we ons daarom hebben ingezet en we de Belgische vervoerder ruimte geven op het Nederlandse net. Ik heb er al met enige regelmaat met mijn Belgische collega over gesproken dat wij ervoor moeten zorgen dat die prachtige, gloednieuwe treinen die eigenlijk klaar staan om van Maastricht naar Luik te rijden, inderdaad ook gewoon de grens over mogen. Ik zet mij daar dus vol voor in.

Op het punt van de BDU-gelden: ik denk dat die twee provincies vooral als voorbeeld zijn genoemd. Dat is niet zo zeer uitputtend bedoeld.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb nog een laatste vraag over de ILT. Dat is een punt waar ik me heel veel zorgen over maak. Daar hebben we ook een amendement op ingediend. Dat is eigenlijk gebeurd

naar aanleiding van het debat over de Stint. Daarin zagen we dat de ILT misschien wettelijk geen toezichthoudende taak had, maar zij heeft wel een signalerende rol — die heeft ze altijd — om nieuwe risico's te identificeren. Die zorg heb ik ook bij opkomende stoffen, bij chemie, bij eigenlijk het hele veld dat onder de staatssecretaris valt. Is de staatssecretaris bereid om met de ILT in gesprek te gaan over de vraag of de huidige capaciteit die zij heeft, genoeg borging biedt voor de signalerende functie? Of wordt alles gewoon opgesoupeerd door de handhavende taken die zij uiteraard ook heeft?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Zoals net ook al uit de beantwoording van de minister is gebleken, vinden de minister en ik het belangrijk dat de ILT ook kan functioneren als "ogen en oren" in het veld. Daar past dit, denk ik, in.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee is ook de staatssecretaris aan het einde gekomen van de beantwoording in eerste termijn. Ik stel voor om direct door te gaan naar de tweede termijn. Ik geef de heer Van Aalst het woord voor zijn inbreng in tweede termijn. Hij heeft nog drie minuten.

□

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, Nederland staat vast; iedere dag weer opnieuw en het wordt alleen maar erger. Om die files op te lossen, is het een kwestie van keuzes maken. De PVV kiest voor asfalt. De PVV heeft daarom een amendement in gediend om structureel 1 miljard te investeren in onze wegen. Nu kan de rest van de Kamer — lees VVD — ook een keuze maken.

Verder staat voor de PVV sociale veiligheid in het openbaar vervoer op nummer 1, zoals ik net al aangaf. Wij accepteren dan ook geen tuig, zoals dat asielschorem afgelopen week in Ter Apel. Wij willen keiharde handhaving. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Britse spoorwegpolitie op de grotere Britse treinstations is gestationeerd;

constaterende dat de Britse spoorwegpolitie haar spoor twee keer zo snel vrijgeeft als de Nederlandse Dienst Infrastructuur bij de afhandeling van bijvoorbeeld suïcide;

overwegende dat het stationeren van de politie op de grotere treinstations ervoor zorgt dat onveiligheid en criminaliteit op en rondom het spoor sneller worden aangepakt;

verzoekt de regering om de afdeling Spoor van de Dienst Infrastructuur voortaan op de grotere treinstations te stationeren, zodat de spoorwegpolitie weer zichtbaar aanwezig zal zijn voor de treinreizigers en het spoorwegpersoneel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 24 (35000-XII).

U was aan het einde van uw betoog?

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, en ik zie dat mijn collega van de VVD een keuze wil maken.

De voorzitter:

Dan ga ik de heer Dijkstra het woord geven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben blij dat de PVV net als de VVD strijdt voor meer geld voor asfalt. Ze hebben een moedige poging gedaan om dat voor elkaar te krijgen. Wat mij nu zo tegenvalt, is de dekking. Waarom is die nou zo bijzonder slecht? U heeft als dekking het budget voor de Wbso voor innovatie. Dat is een fiscale regeling. Ten eerste, weet u naar wie die fiscale voordelen gaan? Ten tweede, bent u ervan op de hoogte dat uw eigen collega de heer Graus vorig jaar nog een groot voorstander was van deze regeling?

De heer Van Aalst (PVV):

Wel bijzonder dat een collega van de VVD, die zojuist 6 miljard bezuinigd heeft op onze infrastructuur en met een fooi van 3 miljard terugkomt, ons er nu op wijst dat wij geen goede dekking hebben voor 1 miljard structureel. Dat betekent 3 miljard extra de komende jaren.

De Wbso-regeling is een regeling die innovatie stimuleert. Wij hebben een heel duidelijke mening. Dat is dat innovatie uit de markt zelf moet komen. Dat is heel simpel en heel duidelijk. Wij kiezen ervoor dat die mkb'er niet in de file staat. Daarom willen wij asfalt aanleggen.

De voorzitter:

Dank u wel. Zeer kort afrondend.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Twee derde van het geld gaat naar die mkb'er. Dit is gewoon een dom plan. Dit is een domme dekking. Dan had u voor een betere dekking moeten zorgen en ook met uw collega hierover moeten praten.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, ja. Fantastische opmerking van de VVD over domme plannen. Dat noemen jullie tegenwoordig een regeerakkoord. Maar, voorzitter, het zegt meer over het niveau van de VVD.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Dan kijk ik allereerst naar de heer Ziengs. De heer Ziengs en de heer Dijkstra hebben in totaal nog acht minuten.

□

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dank u wel. In de schriftelijke beantwoording is de staatssecretaris teruggekomen op de asbestsanering en de versnelling daarvan. Ik wil er nog even op wijzen dat ik in de discussie die ik in het verleden al heb gevoerd, heb gewezen op de rol van verzekeraars, die daarin kunnen bijdragen. Ik heb daarbij ook de verduurzaming genoemd, bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen op daken van boerenschuren, waarbij ik Limburg op dat moment als voorbeeld genoemd heb.

In de schriftelijke beantwoording wordt ook geschreven over het KNMI, in antwoord op een vraag over de zogenaamde benchmark. Er is echter alleen ingegaan op de overheadkosten. Ik heb specifiek gezegd dat het uurtarief kennelijk wordt verhoogd om tot een beter verdienmodel te komen. Nu wordt alleen ingezoomd op een eerder onderzoek als het gaat om overheadkosten. Daar heb ik niet om gevraagd en ik wil graag een specifiek antwoord.

Vervolgens nog een melding over het spoor België-Nederland, waarbij België nu in een keer kennelijk extra eisen oplegt. Ik zag net een artikel voorbijkomen in NRC. Ik wil graag de reflectie van de staatssecretaris daarop. Hoe pakt zij deze spooroorlog aan, zoals NRC het noemt?

Als laatste punt wil ik nog even iets zeggen over de desbetreffende filters, waarover ik net drie keer heb geïnterrumpeerd. Ik ben ooit als woordvoerder rookbeleid geconfronteerd met een brief van een nogal extremistisch clubje aan het Presidium. Ooit was er ook nog een partij die meende daarover iets te moeten blaten in een debat. Vervolgens bleek dat het Presidium keurig netjes heeft uitgezocht wat de rol van de volksvertegenwoordiger mocht zijn. Ik mocht dat kennelijk gewoon doen, dus ik bied aan de staatssecretaris aan om die contacten te gaan leggen om te kijken of ze bereid zijn iets te gaan doen aan die filter. Het is tenslotte zo dat heel Nederland op zijn kop staat, maar ook de Kamer, als het gaat om statiegeldallianties. Maar als in die top vijf die filters worden genoemd, steekt iedereen kennelijk zijn kop in het zand.

Dank u wel, voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er nog een korte vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoorde mijn collega Ziengs van de VVD in de eerste termijn snoeihard uithalen naar het tuig in het openbaar vervoer en ik hoorde hem over het permanente vervoerverbod. Dat is op zich bijzonder. Ik ben blij met de draai van de VVD, aangezien ze ons in 2011 niet steunden in het aangenomen amendement om vervoersverboden uit te breiden. Dus die is al in de pocket wat dat betreft. Maar wat gaat mijn collega

van de VVD nu doen? Gaat u nu voor een permanent vervoersverbod of niet?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb in mijn inbreng in eerste termijn heel nadrukkelijk aangegeven dat wij van de staatssecretaris actie verwachten, natuurlijk in combinatie met Justitie en Veiligheid, om te komen tot een aanpak van de hufters in het openbaar vervoer. Ik heb ook aangegeven in mijn eerste termijn dat ik de inbreng van de PVV wel heel erg heel kort door de bocht vond, met name de introductie die erbij genoemd werd. Kortom, het heeft onze aandacht en wij vinden inderdaad dat nadrukkelijk naar dat verbod moet worden gekeken als het gaat om deze hufters.

De **voorzitter**:

Kort afrondend.

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

Als het gaat om het asieltuig gaat dat ons openbaar vervoer terroriseert, zijn voor de PVV alle woorden geoorloofd. Kunnen wij op de VVD rekenen om dit soort hufters gewoon een algeheel vervoersverbod op te leggen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Opnieuw komt de heer Van Aalst aan met het onderwerp asielzoekers, die hij daarmee in verband brengt. Ik vond dat een heel bijzonder voorbeeld, omdat onlangs nog in Groningen een keeper van een bekende voetbalclub daar ook als zwartrijder dit soort gedrag vertoonde. Ik merk dus dat het gewoon veel breder getrokken kan worden en kom dan ook niet met voorbeelden van voetballers die dat kenmerk doen. Ik denk dus dat je het probleem best kunt benoemen, maar dat je daar niet specifiek een hele groep breed in moet gaan betrekken. Als het gaat om de aanpak van deze figuren, zijn wij het eens.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Dijkstra. Ga uw gang.

□

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

Dank u wel, voorzitter.

Ik heb een aantal vragen gesteld over de Maut. We komen er later over te spreken. We hebben als VVD behoorlijk wat zorgen en vinden dat zorgvuldigheid voorop moet staan, want haastige spoed is zelden goed. Uit de eerste onderzoeken blijkt dat hierdoor 1.250 tot 1.750 banen verloren kunnen gaan en dat de milieuwinst op de uitstoot 0% tot 2% is voor onder andere fijnstof en stikstof. Dat is niet echt veel! En slechts 1% tot 6% minder ladingen doordat je die Maut hebt. Ik ben natuurlijk ook bang dat het wordt doorbelast aan de consument. Het is een grote angst dat de vrachtwagens over de N-wegen gaan rijden, waar we ze eigenlijk niet willen hebben, of dat er kleinere busjes worden ingezet met meer uitstoot tot gevolg. We willen daar dus kritisch

naar kijken en die uitwerking en gevolgen willen we echt onder ogen kunnen zien voordat we daar stappen gaan zetten.

Voorzitter, dan heb ik twee vragen, met name aan mijn collega's. In mijn eerste termijn heb ik het punt al opgebracht. Er komt een Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We kunnen dat pas beoordelen als dat plan er daadwerkelijk ligt, maar we weten wel dat de verkeersveiligheid voor heel veel van ons, zo ook in het regeerakkoord, een nationale prioriteit is. Een brede alliantie denkt erover, maar we zien ook dat er eigenlijk geen geld voor gereserveerd is. Althans, er is deels wel een reservering voor bijvoorbeeld de N-wegen. De minister refereerde er al aan. Maar dat geldt niet voor allerlei projecten die je zou kunnen doen om dingen in de regio's en de gemeentes te ondersteunen en aan te jagen, denk aan quickscans voor verkeersveiligheid, denk aan het gebruik van data, denk aan waarschuwingen bij risicovolle situaties, denk aan dodehoekdetecties, denk aan digitale zichtbaarheid in het voertuig en ook van kwetsbare deelnemers en denk aan ... Nou ja, noem het maar op. Er werd ook gerefereerd aan de verbetering van de verkeersveiligheid bij scholen, de inzet van adaptieve verlichting et cetera.

Ik denk dat we op een gegeven moment zo'n plan ook moeten voorzien van een budget. Mijn vraag aan de partijen hier — we moeten er nog met elkaar over spreken — is of u dat ook vindt. Vindt u verkeersveiligheid ook van belang en bent u dan ook bereid om boter bij de vis te doen? Zo ja, dan wil ik volgende week met u aan tafel om daar, misschien gezamenlijk, iets aan te gaan doen.

Voorzitter, ik heb een tweede vraag, ook aan mijn collega's. Hij ligt een beetje in hetzelfde stramien.

De **voorzitter**:

Nu ga ik effe ingrijpen, want het is niet de bedoeling dat we in tweede termijn allerlei vragen aan de collega's gaan stellen, want dan gaan we zo meteen over naar een derde termijn. Ik zou u willen vragen om enige terughoudendheid. Ik ga mevrouw Kröger zo meteen nog een interruptie gunnen richting de heer Dijkstra, maar het is niet de bedoeling dat we in tweede termijn vragen stellen aan collega's. Maakt u uw betoog af, en dan niet in vragende zin.

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

Niet in vragende zin. Wat ik bij de collega's wil neerleggen met de vraag daarbij of ze daarover willen nadenken, is de aanpak van files. We zien de urgentie daarvan, want we zien dat die files de komende tijd toenemen. We zien 100 miljoen voor de kortetermijnfileaanpak. Zouden we in algemene zin kunnen nadenken — ik vraag dat via u, voorzitter, aan mijn collega's — over het intensiveren van die kortetermijnfileaanpak? Wilt u daar ook over nadenken? Ik heb al van de minister gehoord dat ze daarvoor openstaat. Ze zei: met meer geld kun je meer doen. We zien de files toenemen en volgens mij is één en één twee. Misschien dat mijn collega's daar in tweede termijn zelf op kunnen reflecteren en terugkomen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Maar er is nog een vraag van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Een vraag of een antwoord.

Twee vragen van de heer Dijkstra die eigenlijk allebei bij mij de wedervraag oproepen of de heer Dijkstra ook ziet dat het goed is voor de verkeersveiligheid en de aanpak van files om mensen uit de auto en in het ov te krijgen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als dat kan — we gaan nu het debat overdoen — is dat mooi. Het is mooi als je die alternatieven hebt, maar ik heb ook gezegd dat driekwart van de Nederlanders die keuze niet hebben. Die wonen gewoon te ver van het station of die werken op een industrieterrein waar amper openbaar vervoer is. Dus dat soort dingen moeten we zeker verbeteren. Bij de verkeersveiligheid heb je verschillende gradaties. We willen altijd dat mensen een veilige methode kiezen, maar wat dat is, moeten ze natuurlijk wel zelf kunnen bepalen.

De voorzitter:

Afrondend, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De uitnodiging van de heer Dijkstra was om hierover na te denken. Hoe kunnen we daar middelen voor vrijmaken? We hebben miljarden op de plank liggen tot 2030, onder andere in een verdeelsleutel. Daarbij is niet gekeken naar de twee elementen die de heer Dijkstra noemt. Het lijkt me heel goed om dat erbij te betrekken.

De voorzitter:

Dan een vraag van de heer Van Aalst, ook kort.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Heel kort eigenlijk. We hebben de beantwoording gehoord van de minister over de vrachtwagenheffing. Ik hoor meneer Dijkstra net ook weer over de vrachtwagenheffing, de Maut. Begrijp ik goed dat hij net als de PVV niet overtuigd is van de onderbouwing van de minister en denkt dat inderdaad niet 100% terugvloeit naar de sector? Begrijp ik daaruit dat de VVD op dit moment stelt dat de vrachtwagenheffing ter discussie staat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou gaat u wel heel snel. Een vrachtwagenheffing is afgesproken in het regeerakkoord. Wij hebben gezegd dat 100% van de opbrengst — ik moet het wel goed zeggen: de netto-opbrengst — terug moet vloeien naar de sector. Er zijn natuurlijk uitvoeringskosten mee gemoeid. Ik vind het belangrijk dat die sector zelf kan bepalen waaraan ze dat besteden. Er zijn suggesties genoemd als verlaging van de motorrijtuigenbelasting, innovatie en duurzaamheid, et cetera. Maar het is een afspraak. Ik heb alleen wel grote twijfels over hoe het gaat uitwerken en ik wil absoluut dat

wij daar als Kamer bij betrokken zijn. Ik hoop natuurlijk dat ze de VVD-lijn erin volgen, want dan komt het misschien wel een beetje goed.

De voorzitter:

Afrondend, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat die aap uit de mouw komt en dat die 100% die meneer Dijkstra noemde inderdaad alleen om de inkomsten gaat en dat wel eerst de apparaatskosten ervan af moeten. Het rekensommetje van €10 erin en €8 komt er terug bij de sector, zodat ze dus €2 inleveren, is inderdaad het rekensommetje van de VVD. Dank u wel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat je de kosten zo laag mogelijk moet houden, zodat bijna alles wat betaald wordt natuurlijk terugkomt. Maar je zult altijd te maken hebben met de uitvoering. Dat hebben we hier in de Tweede Kamer ook.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Kröger voor haar tweede termijn. U heeft nog vier minuten op de klok staan. Gaat uw gang.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een zestal moties. Die moties gaan zowel over luchtvaart als over de veelplegersaanpak, de twee dingen waar ik het meeste aandacht voor heb gevraagd. Ik zie veel beweging van de staatssecretaris op de noodzaak van een veelplegersaanpak, maar ik ben eigenlijk toch wel teleurgesteld in hoe de minister omgaat met de zorgen rond de laagvliegeroutes en de belevingsvlucht.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Verdrag van Chicago binnenlandse vluchten niet belast en dat veel grote landen normaal accijns en belastingen heffen op binnenlandse vluchten;

overwegende dat Europa inmiddels één economische zone is en we ook praktisch en organisatorisch naar één Europees luchtruim toegroeien;

overwegende dat het daarmee niet onredelijk is alle vluchten binnen Europa te beschouwen als binnenlandse vluchten zoals bedoeld in de ICAO-afspraken en dat daarmee Europa in de praktijk aansluit bij de praktijk van de VS en andere grote landen;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe hiermee een afspraak gerealiseerd kan worden die Europese landen in

staat stelt om op vluchten binnen Europa belastingen te heffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 26 (35000-XII).

Dan motie twee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verschillen tussen de geluidsberekeningen van de MER Lelystad Airport en de geluidsmetingen van de belevingsvlucht meer onrust hebben veroorzaakt dan weggenomen;

constaterende dat voor de MER Lelystad Airport nog het oude rekenmodel is gebruikt, terwijl voor de MER Schiphol inmiddels het nieuwe Europese Doc.29-model wordt gebruikt;

overwegende dat de minister aangeeft dat het nieuwe model met veel meer parameters werkt en dus veel accurater en gedetailleerder de werkelijkheid kan benaderen;

verzoekt de regering om de Commissie voor de m.e.r. om advies te vragen hoe de resultaten van de belevingsvlucht zich verhouden tot de onderzoeksresultaten uit de MER Lelystad Airport, en welke marges er kunnen zijn tussen berekeningen en rekenmodel uit de MER Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 27 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat misdaad niet mag lonen;

overwegende dat de meeste overtredingen van milieuregels economisch zijn gemotiveerd;

overwegende dat bestuurlijke boetes voor overtredingen van vergunningsvoorschriften niet direct zijn gekoppeld aan de potentiële schade voor milieu en maatschappij van die overtreding;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het boetestelsel kan worden herzien zodat de maatschappelijke en milieuschade uitgangspunt worden en dat de boetes voor herhaalde overtreeders incrementeel kunnen worden verhoogd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 28 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat overheden forse kosten moeten maken om aanvragen voor milieuvergunningen te onderzoeken, te verlenen en te handhaven;

overwegende dat als gevolg van de Omgevingswet het vergunningstelsel zal wijzigen en dat lagere overheden een grotere verantwoordelijkheid krijgen bij het verlenen van vergunningen en het handhaven ervan;

overwegende dat hoge kosten en financiële risico's geen overweging mogen zijn voor een overheid om goed onderzoek te doen of om complexe vergunningen te handhaven;

verzoekt de regering om leges voor milieuvergunningen weer in te voeren en bij de bepaling van de hoogte van de leges niet alleen de kosten voor onderzoek naar en uitgifte van de vergunning te betrekken, maar ook de handhaving ervan;

verzoekt de regering tevens om dit te betrekken bij de uitvoering van de Omgevingswet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door de doelstelling van dit kabinet dat er in 2030 alleen nog elektrische auto's verkocht worden,

ons wagenpark de komende decennia verregaand zal elektrificeren;

overwegende dat dit grote gevolgen heeft voor de opbrengsten van autobelastingen en brandstofaccijnzen;

overwegende dat er binnen de mobiliteitssector brede consensus is dat het huidige belastingsysteem niet toekomstbestendig is;

overwegende dat een vorm van betalen naar gebruik een oplossing biedt voor het wegvallen van accijns uit benzine en diesel;

verzoekt de regering om bij de sectororganisaties, maatschappelijke organisaties en wetenschap te inventariseren welke ideeën en verlangens hierover bestaan en dit met de Kamer te bespreken;

verzoekt de regering tevens om scenario's in kaart te brengen voor de inrichting van de fiscalisering van mobiliteit richting 2030,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Stoffer, Teunissen, Gijs van Dijk en Laçin.

Zij krijgt nr. 30 (35000-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De laatste motie, voorzitter, gaat over de vliegtaks.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is om een vliegtaks in te voeren en dat hiervoor meerdere ideeën en modellen worden overwogen;

overwegende dat de wijze waarop de vliegtaks wordt ontworpen in meer of mindere mate een effect heeft op de milieu-impact van de maatregel;

verzoekt de regering om met de Kamer beleidsdoelen vast te stellen voor deze maatregel en deze uitgangspunt te laten zijn bij de invulling van de vliegtaks,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Stoffer, Van Raan, Van Brenk en Gijs van Dijk.

Zij krijgt nr. 31 (35000-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Von Martels. Hij heeft samen met zijn collega zes minuten spreektijd.



De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de bewindslieden hartelijk dankzeggen voor de duidelijke beantwoording, zowel schriftelijk als mondeling, van de vele vragen die zijn gesteld. Ik heb twee opmerkingen.

De eerste gaat over de truckparkings. Er komen duidelijke afspraken over de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van beveiligde truckparkings. Daar ben ik heel blij mee. Maar mijn vraag is: kan die lijst worden aangevuld met een concrete planning?

Over de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) had ik een motie voorbereid, maar het schriftelijk antwoord was zo duidelijk dat een motie indienen niet meer hoeft. Maar ik heb nog wel een vraag. Zal het onderzoek plaatsvinden in januari 2019 of eind 2019? Het is dus een vraag over de planning wat dat betreft.

Dan wil ik nog een drietal moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vrachtwagens mede een oorzaak kunnen zijn van het ontstaan van files;

constaterende dat de A67 bijzonder filegevoelig is;

constaterende dat door separate rijstroken en truck platooning files kunnen verminderen;

verzoekt de regering de positieve effecten van separate rijstroken en truck platooning nadrukkelijk te betrekken bij het voorkomen van files;

verzoekt de regering voorts een pilot daarmee te starten op de A67,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 32 (35000-XII).

De heer Von Martels (CDA):

De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal verkeersongelukken een stijgende lijn vormt terwijl een goede registratie van aard, omvang en oorzaak van de ongelukken ontbreekt;

constaterende dat door het gebrek aan gegevens amper effectief beleid gemaakt kan worden;

verzoekt de regering in overleg met alle betrokken partijen een plan op te stellen waardoor alle verkeersongelukken sluitend geregistreerd kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (35000-XII).

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter, dan had ik nog die motie over die EMA, maar die trek ik in. Dus dan blijft het bij twee moties.

De voorzitter:

De motie waar u op doelt, heeft u niet ingediend, dus die hoeft u ook niet in te trekken. Ik begrijp wat u wilt zeggen.

Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Amhaouch.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ik wil beginnen met het indienen van een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aanvangstijden van hogescholen en universiteiten groot effect hebben op de drukte in treinen, bussen en op fietspaden;

overwegende dat onderzoek in Nijmegen-Arnhem duidelijk maakt dat het verschuiven van het eerste college-uur met vijftien minuten, kan leiden tot een afname van de piekdruk in de trein met maar liefst 19%;

verzoekt de regering de positieve effecten op het beperken van de piekdruk in de trein door college-tijden beperkt te verschuiven in beeld te brengen en dat bij meerdere hogescholen en universiteiten toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 34 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de luchtruimherziening flinke vertraging heeft opgelopen in het vorige kabinet;

overwegende dat het van belang is dat de juiste expertise bij ministerie en betrokken organisaties voldoende aanwezig is om de algehele luchtruimherziening in 2023 tot een succes te maken;

spreekt uit dat de openstelling van Lelystad Airport alleen kan plaatsvinden onder de nadrukkelijke voorwaarde dat het luchtruim uiterlijk in 2023 is heringedeeld en dat de laagvliegroutes verdwijnen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 35 (35000-XII).

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan kom ik bij de derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat spoor gerekend per kilometer per passagier een dure vorm van openbaar vervoer is terwijl innovatief hoogwaardig openbaar vervoer, het HOV, zoals de Zuidtangent tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam-Zuidoost, aanmerkelijk goedkoper is;

verzoekt de regering de kansen van innovatief hoogwaardig openbaar vervoer in beeld te brengen en daarbij in ieder geval de verbinding Utrecht-Breda te betrekken en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 36 (35000-XII).

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ik kom bij de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vraag naar nieuwe infrastructuur vele malen groter is dan het beschikbare budget, terwijl we ons geplaatst zien voor grote mobiliteitsvraagstukken;

constaterende dat infrastructuurprojecten bijvoorbeeld door de pensioenfondsen ook met privaat kapitaal mede bekostigd zouden kunnen worden;

verzoekt de regering onderzoek te doen naar kansen en mogelijkheden van private bekostiging van infrastructuurprojecten, dat te doen in overleg met de provincies en de Kamer daarover medio 2019 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 37 (35000-XII).

U was klaar?

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, ik hier niet zomaar wegelopen zonder de minister en de staatssecretaris te bedanken voor de antwoorden. Er gebeurt heel, heel, heel veel op het gebied van spoor en luchtvaart. Laten we samen het vertrouwen hebben dat we de juiste stappen zetten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er nog een korte vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Een vraag die aansluit bij de laatste woorden over het hebben van vertrouwen. In hun motie spreken de heer Amhaouch en de heer Dijkstra uit dat Lelystad open kan als er de garantie is dat in 2023 het luchtruim is heringedeeld en vliegtuigen hoger vliegen. Hoe verwacht de heer Amhaouch deze garantie van de minister te krijgen?

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij gaan we nu het debatje overdoen dat we in de eerste termijn hebben gehad. Ik heb gezegd: garantie kun je op een stofzuiger geven, want die kun je inwisselen. Wat wij hier doen, is alles in place brengen, in gang zetten, met de juiste mensen van LVNL, van Defensie, van NLR, van het ministerie, in een goed participatieproces. Om daaraan te werken hebben we vijf jaar de tijd. Als we het op een goede manier doen, zijn wij ervan overtuigd dat we gaan hoogvliegen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik ga het debat uit de eerste termijn niet overdoen. Ik dank de heer Amhaouch en geef graag het woord aan de heer Laçin voor zijn tweede termijn. U heeft nog drie minuten staan.

**De heer Laçin (SP):**

Dank, voorzitter. Ik heb in het debat aangegeven dat wij als SP het belangrijk vinden dat we ons openbaar vervoer zelf kunnen regelen. In de beantwoording zag ik dat dat momenteel niet kan, op grond van Europese regels. Wij zullen kijken wat wel mogelijk is en dan zullen wij ook met een voorstel komen richting het kabinet.

Dan een viertal moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onderzoek van de GGD in 44 gemeenten in de omgeving van Schiphol aantoonde dat minimaal 198.000 volwassenen ernstig last ondervinden van vliegverkeer;

constaterende dat dit aantal veel hoger is dan de aantallen die Schiphol en PBL communiceren;

constaterende dat de overlast van mensen die buiten de huidige geluidscontouren wonen niet meegerekend worden en dus niet in behandeling worden genomen;

overwegende dat slapeloosheid door ernstige overlast van vliegverkeer grote gevolgen voor mensen en onze maatschappij kan hebben;

verzoekt de regering om inwoners van gemeenten die buiten de huidige geluidscontouren vallen dezelfde rechten en mogelijkheden te geven als inwoners van gemeenten binnen de huidige geluidscontouren en ervoor te zorgen dat ook deze gemeenten vertegenwoordigd worden in gesprekken en beslissingen over de toekomst van Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 38 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Ryanair uitspraken van de rechtbank negeert en de basis op Eindhoven Airport onrechtmatig heeft gesloten;

constaterende dat Ryanair weigert Nederlandse wetten en regels toe te passen op werknemers die in Nederland wonen en vanuit Nederland werken;

constaterende dat in Duitsland op dit moment wordt gekeken hoe luchtvaartmaatschappijen die structureel arbeidswetgeving overtreden, zoals Ryanair, aangepakt kunnen worden met bijvoorbeeld het intrekken of niet toekennen van landingsrechten;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe luchtvaartmaatschappijen gedwongen kunnen worden om Nederlands arbeidsrecht toe te passen en anders geweerd kunnen worden door het intrekken of niet toekennen van landingsrechten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Van Raan, Van Brenk, Kröger en Gijs van Dijk.

Zij krijgt nr. 39 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in aanloop naar het verbod op asbestdaken voor nog tientallen miljoenen m² gesaneerd moet worden;

constaterende dat de subsidieregeling ter ondersteuning van de sanering eindigt in 2019 en de pot al nagenoeg leeg is;

van mening dat met name particulieren met een asbestdak tegen hoge kosten aanlopen en dit de saneringsopgave bemoeilijkt en vertraagt;

verzoekt de regering de subsidieregeling ook na 2019 voort te zetten en te zorgen dat bij de Voorjaarsnota ook de daartoe benodigde middelen worden vrijgemaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 40 (35000-XII).

De heer **Laçin** (SP):
Tot slot, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat milieucriminelen en malafide bedrijven te veel vrij spel hebben en ons milieu en onze gezondheid schaden;

constaterende dat de lijst van milieucriminaliteit langer en langer wordt;

van mening dat de ILT ondanks alle inzet niet bij machte is om in de praktijk daadkrachtig op te treden waar nodig;

verzoekt de regering samen met de ILT te onderzoeken hoe effectief tegen milieucriminaliteit kan worden opgetreden en de Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2019 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 41 (35000-XII).

De heer Laçin (SP):

Tot slot twee opmerkingen, voorzitter. De eerste is voor de staatssecretaris. Vandaag kwam het bericht dat REACH ons toch niet voldoende beschermt en informeert. Bij 70% van de dossiers ontbreekt informatie. Kan zij daar een eerste reactie op geven?

De tweede is voor de minister. Ik wil toch wat meer duiding over de aangenomen motie-Van Aalst/Laçin over de binnenvaart en de CCR-regels. Wij weten dat in Duitsland niet wordt gehandhaafd. Wanneer gaat dat in Nederland gebeuren? Want wij hebben onze kleine binnenvaart ontzettend hard nodig.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Bijna binnen de tijd. Ik geef graag het woord aan mevrouw Van Eijs. U heeft tezamen vier minuten.



Mevrouw **Van Eijs** (D66):
Voorzitter, ik begin direct.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bouw in Nederland naar schatting 50% van het primair grondstoffenverbruik, 40% van het

totale energieverbruik en 30% van het totale waterverbruik voor zijn rekening neemt;

constaterende dat er in Nederland een grote bouwopgave ligt met de nieuwbouw van 700.000 woningen tot 2025 en de verduurzaming van 8 miljoen gebouwen;

overwegende dat circulair bouwen een grote bijdrage kan leveren aan de klimaatopgave en het tegengaan van grondstoffenschaarste;

overwegende dat de bouwwereld en de verschillende spelers nog erg op zoek zijn naar hoe materiaal hergebruikt kan worden;

verzoekt de regering om onderzoek te doen naar de circulaire toepassingen van de meest gebruikte bouwmaterialen in de bouw en infra en deze toepassingen vervolgens in de praktijk te brengen door akkoorden of green deals,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 42 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is om de consumenten in staat te stellen om bewust te kunnen kiezen via een publiekscampagne en concrete productinformatie;

constaterende dat de PBL-monitor met betrekking tot de transitie naar een circulaire economie onder andere in kaart brengt wat de "voetafdruk" is van de consument en er veel onderliggend onderzoek gedaan wordt naar de impact van producten;

overwegende dat een totaalbenadering nodig is om de consument bewust te maken van zijn of haar impact en in staat te stellen om bewust keuzes te maken op het gebied van duurzaamheid;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met producenten om de "voetafdruk" van hun producten inzichtelijker te maken;

verzoekt de regering tevens kennis- en voorlichtingsinstanties campagnes te laten organiseren en zo de informatie van de PBL-monitor met betrekking tot circulaire economie publiek inzichtelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 43 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in Nederland alleen al het primairegrondstoffenverbruik verantwoordelijk is voor bijna 50% van de Nederlandse uitstoot van broeikasgassen;

overwegende dat kennis en kunde over circulariteit verspreid en versnipperd zijn in Nederland;

overwegende dat circulair ondernemen het gebruik en verbruik van primaire grondstoffen tegengaat en daarmee een grote bijdrage kan leveren aan de klimaatopgave en het tegengaan van grondstoffenschaarste;

verzoekt de regering om een landelijk kennisplatform op te richten waar alle kennis en kunde over circulariteit wordt gebundeld en toegankelijk wordt gemaakt voor iedereen die wil deelnemen aan de transitie naar een circulaire economie, en daarbij waar mogelijk voort te bouwen op de initiatieven en organisaties die er al zijn en gebruik te maken van de praktijkervaring van koplopers;

verzoekt de regering tevens daarbij waar mogelijk te zoeken naar samenhang met het op te richten Versnellingshuis, om verdere versnippering tegen te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 44 (35000-XII).

De moties worden uitgedeeld, zodat we daar zo meteen nog even kennis van kunnen nemen. Ik geef graag het woord aan de heer Paternotte, voor de laatste twee minuten.



De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Dat kan en moet sneller, want ik heb nog vijf moties, voor de komende twee minuten. Met veel dank aan team D66, achterin, op de tribune.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de financiële middelen voor onze rijksinfrastructuur niet toereikend zijn voor de knelpunten in bereikbaarheid in Nederland;

constaterende dat de rijksoverheid door samen te werken met private investeerders haar eigen investeringen kan vergroten;

verzoekt de minister om kansrijke projecten voor publiek-private samenwerking aan te wijzen, zodat er private

investerings vloeien naar infrastructuurprojecten die Nederland bereikbaar houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 45 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, het zogenaamde Verdrag van Chicago uit 1944, is bepaald dat in luchtvaartuigen aanwezige brandstof gevrijwaard is van belastingen bij aankomst en vertrek in een andere verdragsluitende staat;

overwegende dat hier geen prikkel van uitgaat naar luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigfabrikanten om over te stappen naar meer klimaatvriendelijke alternatieven van kerosine;

verzoekt de regering zich in te spannen voor het organiseren van een buitengewone zitting in Nederland van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie over accijns op kerosine en daartoe steun te vergaren onder niet minder dan een vijfde van het totale aantal bij het Verdrag van Chicago aangesloten staten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 46 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zero-emissie rijden goedkoper in gebruik wordt en positieve effecten heeft op het klimaat en de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering om afspraken te maken met alle betrokken partijen, bij voorkeur in de vorm van een green deal, over een tijdspad naar zero-emissie taxivervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Schonis, Stoffer, Von Martels, Dik-Faber, Van Brenk, Laçin en Gijs van Dijk.

Zij krijgt nr. 47 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchthaven Heathrow heeft aangekondigd de eerste elektrische vliegtuigen vrij te gaan stellen van start- en landingsgelden;

overwegende dat er wereldwijd stappen worden gezet richting de ontwikkeling van volledig elektrische passagiersvliegtuigen;

overwegende dat slotbeperkingen een prikkel zijn voor maatschappijen om zo groot mogelijke vliegtuigen in te zetten op routes;

verzoekt de regering in overleg met Schiphol een plan uit te werken ten behoeve van de luchtvaartnota om de eerste elektrische vliegtuigen tot 2040 — vergelijkbaar met de plannen van Heathrow — vrij te stellen van start- en landingsgelden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 48 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alternatieve brandstoffen zoals elektrisch rijden financieel aantrekkelijker worden;

overwegende dat in Europese regelgeving verplicht is gesteld dat informatie van een brandstofprijvergelijker beschikbaar dient te komen bij het tankstation;

verzoekt de regering om als Nederland in Europees verband voorop te lopen met de sector door Nederlandse pilots te starten met het beschikbaar stellen van een brandstofprijvergelijker zichtbaar bij de tankstations en middels een app,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 49 (35000-XII).

De heer **Paternotte** (D66):

En zo heb je vier seconden over. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Gijs van Dijk. De heer Van Dijk heeft twee minuten, althans volgens ons schema. Ga uw gang.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank, voorzitter. Je leert ook op zo'n avond, ook al is het laat, dat de cursus snel moties voorlezen bij D66 goed georganiseerd is. Bij mij is dat niet nodig, want ik heb maar één motie.

Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de schriftelijke beantwoording van de vragen, met ook een aantal toezeggingen om dingen mee te nemen, net als hier in het debat. Veel dank daarvoor. Ik ben ook blij met de toezegging over de beheerautoriteit of de Waddencommissaris, in mijn woorden. Wanneer kunnen wij de uitwerking daarvan verwachten van de minister?

Ik heb één motie, over Uber.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat iedereen veilig de weg op wil en dat daarom chauffeurs voldoende rust moeten hebben;

constaterende dat Uber zich niet verantwoordelijk voelt voor Nederlandse wet- en regelgeving, zoals de rij- en rusttijden;

overwegende dat Uber via haar algoritmen kan bijhouden hoelang een Uberchauffeur aan het werk is en dat in andere landen hier al een systeem voor is;

verzoekt de regering in gesprek met Uber te gaan over hoe fraude en het overtreden van de regels voorkomen kan worden, en daarbij zo mogelijk afspraken te maken over aanpassingen aan de app die daarbij kunnen helpen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 50 (35000-XII).

Dank u wel. Dan nodig ik mevrouw Dik-Faber uit voor haar twee minuten.

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

Dank u wel, voorzitter. Drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een green deal is met het Rijk, ProRail en NS met als doel om 75% van het afval op de stations gescheiden in te zamelen en 25% van de hoeveelheid afval van reizigers te verminderen in 2020;

overwegende dat op dit moment een groot deel van het afval niet gescheiden wordt opgehaald en dat apart gescheiden papier en restafval vaak zelfs in één bak belanden waardoor het niet meer te recyclen is;

overwegende dat er nog te weinig vorderingen zijn om de doelen uit de green deal te halen;

spreekt uit dat de doelen uit de green deal in 2020 gehaald moeten worden;

verzoekt de regering ProRail en NS aan te spreken op de afspraken uit de green deal, met als inzet te bevorderen dat het aantal stations waar afvalscheiding plaatsvindt de komende jaren wordt verhoogd naar ten minste alle IC-stations, en te zorgen dat op deze stations meerdere soorten afval worden gescheiden, waaronder in elk geval plastics,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 51 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de kledingindustrie een enorme milieudruk en watergebruik kent bij de productie en het transport;

overwegende dat textielinzamelaars als Leger des Heils ReShare veel moeite hebben om kleding te recyclen door laagwaardige kledingkwaliteit, beperkt hergebruik door de kledingsector en misleidende labels over de samenstelling van kleding;

overwegende dat de staatssecretaris met prioriteit inzet op een 100% circulaire textielsector en in gesprek gaat met de kledingbranche;

verzoekt de regering bij het gesprek met de kledingbranche in te zetten op:

- opschaling van textielinzameling en -recycling;
- afspraken over een minimumpercentage van gerecycled textiel in nieuwe producten;
- afspraken om laagwaardige niet-recyclebare kleding uit te bannen;
- afspraken over kledinglabels met een juiste weergave van de samenstelling van grondstoffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 52 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gemeenten nog nauwelijks sturen op duurzaamheid bij de inkoop van eigen vervoersmiddelen en dat slechts 8% voldoet aan de landelijke duurzaamheids-criteria voor luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot bij aanbestedingen voor dienstauto's, contractvervoer en vuilniswagens;

overwegende dat de motie-Dik-Faber c.s. (34775-XII, nr. 44) verzoekt om het goede voorbeeld te geven bij de duurzame overheidsinkoop van voertuigen en samen met de VNG de duurzame inkoop van voertuigen te verbeteren;

overwegende dat bestuursakkoorden voor nul-emissiedoel-groepenvervoer en busvervoer succesvolle voorbeelden zijn;

verzoekt de regering maximaal in te zetten op een ambitieuze EU-richtlijn schone voertuigen;

verzoekt de regering tevens ambitieuze invulling te geven aan de EU-richtlijn door in aansluiting op bestaande bestuursakkoorden voor duurzaam (nul-emissie)vervoer afspraken te maken met decentrale overheden over de duurzame inkoop van het eigen wagenpark, zoals dienst-auto's, bestelauto's en zware voertuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 53 (35000-XII).

Dank u wel.

Dan geef ik het woord aan mevrouw Teunissen namens de Partij voor de Dieren. U en de heer Van Raan hebben tezamen nog vier minuten staan.



Mevrouw **Teunissen** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil allereerst de minister en de staatssecretaris hartelijk bedanken voor de uitgebreide beantwoording. Ik kijk uit naar de vele mooie debatten die nog gaan komen. Als aanmoediging tot een duurzamer beleid heb ik een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering het gebruik van biobrandstoffen wil stimuleren en daarom overweegt het percentage verplichte bijmenging van biobrandstoffen te verhogen;

constaterende dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft berekend dat er een tekort aan duurzame biomassa is om aan deze verplichting te voldoen;

overwegende het risico dat het aandeel niet-duurzame biobrandstof in de tank toeneemt;

verzoekt de regering om het percentage verplichte bijmenging van biobrandstoffen niet te verhogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 54 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gescheiden ingezameld reizigersafval op NS-stations alsnog ongescheiden wordt verwerkt;

constaterende dat dit mede komt doordat reizigersafval gelabeld is als bedrijfsafval, terwijl nascheidingsinstallaties voor hoogwaardige recycling alleen toegankelijk zijn voor huishoudelijk afval;

overwegende dat reizigersafval qua samenstelling sterk overeenkomt met huishoudelijk afval;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe bedrijven zoals NS en ProRail met gescheiden ingezameld afval gebruik kunnen maken van nascheidingsinstallaties voor hoogwaardige recycling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 55 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een meer plantaardig voedingspatroon kan bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen;

constaterende dat de voedselkeuze in sterke mate wordt bepaald door het aanbod en de sociale norm;

constaterende dat het concept "Carnivoor? Geef het door!" van professor Henriëtte Prast hierop inspeelt door plantaardige maaltijden als uitgangspunt te nemen in de menukaart, met behoud van volledige keuzevrijheid;

verzoekt de regering om het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te laten functioneren als initiator door het concept "Carnivoor? Geef het door!" in te voeren op alle bijeenkomsten die het ministerie organiseert,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 56 (35000-XII).

Mevrouw **Teunissen** (PvdD):
Voorzitter, hartelijk dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Raan voor de resterende tijd.



De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb twee moties en dan nog wat afsluitende opmerkingen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de MER Lelystad Airport naar de Europese Commissie te sturen voor een oordeel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 57 (35000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van IenW heeft aangegeven dat olie niet tot een duurzame brandstof gerekend zou mogen worden;

verzoekt de regering zich maximaal in te spannen dat binnen CORSIA fossiel gewonnen olie niet als "green alternative fuel" kan bestaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 58 (35000-XII).

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

Voorzitter. Dan nog een paar afsluitende opmerkingen. Allereerst natuurlijk dank voor de beantwoording van de vragen. Ik heb nog een verzoek. Wij ontvangen graag een brief van de minister van IenW over de verhouding tussen CORSIA en EU ETS, met name op het punt van de bevoegdheden. De minister gaf al een beetje aan: als u het zo streng vraagt, heb ik misschien ... Maar een brief zou dan op zijn plaats zijn, graag voor het AO Luchtvaart van 5 december en zo mogelijk nog voor 1 december. 1 december is in dat verband namelijk best een belangrijke datum.

Dan nog een paar andere opmerkingen. Jammer dat de minister niet nu al het wijze besluit neemt om Lelystad niet open te laten gaan. Wel heel fijn dat ze olie ook niet ziet als groene brandstof. We kregen nog een vraag uit het veld. Een van de bewonersgroepen wil namelijk graag weten welke bewonersgroepen om geld gevraagd hebben. Bij de bewonersverenigingen is daar namelijk niets van bekend. Misschien zou daar wat informatie over kunnen komen.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Van Brenk. U heeft nog twee minuten.



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

Dank, voorzitter. Ik had vijf moties, maar door diverse toezeggingen van de bewindslieden zijn er nog maar twee over. De verkeersveiligheid heeft topprioriteit. Dat is volkomen terecht. Wij hebben onze zorgen geuit over voetgangers en dan met name mensen met beperkingen. Voor hen is veilig oversteken van groot belang. Daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het nogal eens gebeurt dat zebrapaden wel doorgetrokken worden over de rijbaan, maar niet over het fietspad;

overwegende dat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties tussen fietsers en voetgangers;

verzoekt de regering lokale, regionale en landelijke wegbeheerders nadrukkelijk te wijzen op dit probleem en hun te vragen dit aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 59 (35000-XII).

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
De volgende.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in Zuid-Holland de eerste CO₂-negatieve weg is ingericht;

overwegende dat alle overheden het goede voorbeeld moeten geven wat betreft de CO₂-impact van hun maatregelen;

overwegende dat onder meer de CO₂-prestatieladder al wordt gehanteerd;

verzoekt de regering bij infrastructurele aanbestedingen CO₂-neutraliteit als belangrijke factor op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 60 (35000-XII).

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Stoffer. U heeft nog één minuut op de lijst staan. De heer Azarkan heeft zich voor de tweede termijn afgemeld. Het woord is aan de heer Stoffer. Gaat uw gang.



De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb maar één minuut, maar ook één motie. Dat moet volgens mij lukken.

Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de beantwoording. Ik zeg niet dat ik met ieder antwoord blij was, maar de antwoorden waren wel goed.

Ik begon gisteren mijn bijdrage met dat we trots kunnen zijn op onze infrastructuur, maar dat het ook elke dag nog een beetje beter kan en dat dat vooral ook samen met anderen moet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig gewonden ver buiten bereik is;

overwegende dat gewerkt wordt aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030;

overwegende dat het kabinet zich volgens het regeerakkoord in wil zetten voor realisatie van het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit";

overwegende dat voor veiligheidsmaatregelen, zoals het programma Meer Veilig, niet structureel geld beschikbaar is;

verzoekt de regering in overleg met betrokken partijen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 in te zetten op gerichte, integrale actieagenda's van Rijk, provincies en gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 61 (35000-XII).

Wij zijn hiermee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. We gaan de minister en de staatssecretaris nu de gelegenheid geven zich even voor te bereiden op een oordeel over alle moties en op een enkele vraag die nog gesteld is. Hopelijk kunnen we om 00.50 uur de beantwoording aanvangen. We gaan ons best doen. Mochten er een paar minuutjes extra nodig zijn, dan horen we dat. Maar als 00.50 uur zou lukken, dan zou dat heel erg fijn zijn.

De vergadering wordt van 00.29 uur tot 00.58 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij zijn aangekomen bij de tweede termijn van de zijde van het kabinet. Ik zou de bewindspersonen willen verzoeken

om snel een oordeel te geven over de moties, en daarna over de amendementen, als dat kan. Met de leden zou ik willen afspraken dat als het om hun eigen motie gaat, zij daar dan een enkele vraag over kunnen stellen.

Dan mag ik het woord geven aan de minister. Gaat uw gang.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik aan de moties en amendementen begin, wil ik graag eerst even de vragen beantwoorden die nog gesteld zijn. Het is makkelijk om dat eerst maar even te doen.

De heer Von Martels heeft nog gevraagd wat nou precies de planning is die hoort bij het overzicht van die truckparkeerplekken. Ik zal de Kamer daarover informeren in het kader van het notaoverleg MIRT. Dus daarbij kunt u dat tegemoet zien.

Verder heeft de heer Von Martels nog gevraagd: wanneer komt het WODC-onderzoek naar de EMA? Dat rapport zal eind 2019 komen. Ik zal dat dan uiteraard aan u doen toekomen.

Dan heeft de heer Van Dijk nog gevraagd naar de appreciatie over de Waddenautoriteit. Die komt begin 2019 naar u toe.

Dan hebben we nog vragen van de heer Van Raan. Hij vroeg naar een brief over de relatie tussen EU ETS en CORSIA. Die wilt u het liefst ontvangen vóór het AO Luchtvaart van 5 december. Dat gaan we doen.

Hij had ook nog gevraagd of dat dan ook nog voor 1 december kon. Een brief voor een AO hoort er een week van tevoren te zijn, dus dat is dan voor 1 december.

In diezelfde brief zal ik dan ook terugkomen op zijn vraag omtrent bewonersgroepen en geld, als hij dat goed vindt.

Dan ga ik nu beginnen aan de moties, voorzitter.

De voorzitter:

Ik hoor nog een vraag buiten de microfoon om. Misschien kan de minister die vraag even herhalen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, de heer Laçin vroeg naar de uitvoering van de motie van de heren Van Aalst en Laçin over de binnenvaart, de CCR. De beantwoording daarvan wil ik graag meenemen naar het AO Maritiem dat in december plaatsvindt, want het is te technisch om dat nu even te doen. Dan kunnen we het daar bespreken.

Dan heb ik nu wel alle vragen beantwoord, denk ik. Excuses dat deze erdoor was geglipt.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26 van de hand van mevrouw Kröger. Die motie ontraad ik. Europese vluchten kunnen in het kader van het ICAO-verdrag gewoon niet gezien worden als binnenlandse vluchten.

De motie op stuk nr. 27 is ook van de hand van mevrouw Kröger. Die ontraad ik ook. Ik heb vier onafhankelijke, gerenommeerde bureaus gevraagd. De Commissie voor de m.e.r. was ook op de hoogte, dus een nieuw advies is niet nodig.

De voorzitter:

Even voor de heer Laçin: de motie op stuk nr. 26 ontraadt de minister en de motie op stuk nr. 27 ontraadt zij ook.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 31. We hebben de moties even onder ons verdeeld. Deze motie ontraad ik ook. Dit is de primaire verantwoordelijkheid van staatssecretaris Snel en de motie zou dan ook bij hem moeten worden ingediend.

In de motie op stuk nr. 32 wordt door de heer Von Martels gevraagd naar separate rijstroken. Ik zou daarvan willen zeggen: als u die twee woorden eruit haalt, dan zou ik de motie oordeel Kamer kunnen geven. En anders moet ik de motie ontraden, want die separate rijstroken dragen niet altijd per definitie bij aan een optimale benutting van het wegennet. Dat is ook in de regio's breed gedeeld, dus dat kan ik niet doen. Maar als u die twee woorden eruit zou halen, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Dan geef ik als eerste het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dat lijkt me een goed idee; dat ga ik doen.

De voorzitter:

De heer Von Martels past de motie op stuk nr. 32 aan conform de suggestie van de minister. Daarmee is het oordeel aan de Kamer.

Mevrouw Kröger, u had een vraag over de vorige motie?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, over de motie op stuk nr. 31. Kan de minister dit overleggen met staatssecretaris Snel en kan ik dan een schriftelijke reactie krijgen met het oordeel over deze motie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan. Maar ik kan u wel aangeven dat als het wetsvoorstel is ingediend, u nog volop de ruimte krijgt voor het debat hierover. Maar als u dit graag doorgeleid wilt hebben naar staatssecretaris Snel, dan kan ik dat uiteraard doen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 33. Daarbij heb ik eenzelfde soort verzoek als net aan de heer Von Martels. Hier wordt gevraagd om een sluitende verkeersongelukkenregistratie. Als hij het woord "sluitend" weg kan halen — 100% sluitend kun je nooit garanderen — kan ik de motie oordeel Kamer geven. Als het woord blijft staan, moet ik de motie ontraden.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ben blij dat ik niet meer dan twee moties heb ingediend, want anders moet ik iedere keer naar voren stappen om iets te wijzigen. Ook hier wil ik aan voldoen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 33 wordt gewijzigd: het woord "sluitend" wordt weggestreept. Het oordeel over deze motie is: oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ben ik bij de motie op stuk nr. 35. Ook die motie kan ik oordeel Kamer geven. En ook de motie op stuk nr. 37 kan ik oordeel Kamer geven.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb een vraag over de motie op stuk nr. 35. Ik vraag me af of in de ogen van de minister het beleid wijzigt zoals dat tot op heden gevoerd is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie het niet direct als een wijziging, maar omdat er voortdurend nog allerlei vragen en onduidelijkheden over opduiken, vind ik het ook geen bezwaar om het nog een keer hierin te bevestigen. Daarom geef ik de motie oordeel Kamer, om iedere onduidelijkheid weg te nemen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 38. Die motie wil ik ontraden. Alle bewoners hebben dezelfde mogelijkheden als het gaat om het indienen van klachten en dergelijke. Ik wil in de formele vertegenwoordigingen niet vooruitlopen op de evaluatie van de ORS. Een alternatief zou dus kunnen zijn om de motie even aan te houden.

De heer **Laçin** (SP):

We hebben een paar maanden geleden hierover een debat gehad, waarin werd gesteld dat klachten van mensen die in gemeenten buiten de geluidscontouren wonen, wel ingediend kunnen worden, maar dat die niet behandeld worden. Daar gaat deze motie over. Het onderzoek van de GGD duidt aan dat er veel meer mensen zijn met ernstige overlast, dat die ook serieus genomen moeten worden en dat hun klachten ook behandeld moeten worden. Dat is de vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het verzoek gaat echt vrij breed: om dezelfde rechten en mogelijkheden te geven. Dat heeft te maken met wettelijke contouren. Dat kun je niet zomaar doen, dus ik wil daarover eerst gewoon het advies van de ORS afwachten. Dan kunnen we dit in het bredere verhaal afwegen.

De heer **Laçin** (SP):

Wanneer komt het oordeel van de ORS?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben de adviesaanvraag uitstaan met het verzoek om het nog dit jaar te doen. Ik kan natuurlijk niet garanderen

dat ze het doen, maar we hebben aan hen gevraagd om dit advies voor het kerstreces aan ons uit te brengen.

De heer **Laçin** (SP):

Dan houd ik de motie aan, voorzitter.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (35000-XII, nr. 38) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 39 wil ik ontraden, want het is vooral een verantwoordelijkheid van de minister en staatssecretaris van SZW, maar het belangrijkste punt is eigenlijk dat landingsrechten van EU-luchtvaartmaatschappijen intrekken niet kan. Op grond van een EU-recht is dat niet mogelijk.

De voorzitter:

Eén korte vraag, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, een korte vraag. Het zou niet kunnen, maar in Duitsland loopt dit onderzoek ook op dit moment. De vraag is of de minister kan onderzoeken op welke manier zij luchtvaartmaatschappijen die onze regels en wetten aan hun laars lappen, kan weren, of dat nou met landingsrechten is of niet. Hoe kunnen we ze weren? Dat is eigenlijk de vraag. Ik kan de motie wijzigen, als dat de minister helpt, maar ik wil weten hoe we die maatschappijen kunnen weren. Of dat nou met landingsrechten is, ja of nee, of anders ...

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk. Ik geef het woord aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik blijf bij mijn oordeel "ontraden", maar ik wil u wel toezeggen dat we nog wat uitgebreider zullen rapporteren over dit punt in de brief die voor het AO Luchtvaart komt.

De motie op stuk nr. 45 kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 46 zal ik ontraden. Ten eerste is de staatssecretaris van Financiën hiervoor namelijk de verantwoordelijke. Daarnaast is het, zoals aangegeven, vooral van belang om in EU-verband de opties voor een vliegbevestiging te bespreken. Collega Snel zal dit bij zijn conferentie meenemen.

De motie op stuk nr. 48 kan ik oordeel Kamer geven.

Dan schiet ik door naar de motie op stuk nr. 56. Daar ben ik, denk ik, heel duidelijk over geweest in het debat met mevrouw Teunissen. Die zal ik ontraden.

Van de motie op stuk nr. 57 zal ook duidelijk zijn dat ik die zal ontraden. Dat bleek al duidelijk uit het debat.

De motie op stuk nr. 58 kan ik oordeel Kamer geven. De motie op stuk nr. 59 kan ik ook oordeel Kamer geven. De motie op stuk nr. 60 kan ook oordeel Kamer krijgen. De motie op stuk nr. 61 ook.

De andere moties komen bij de staatssecretaris aan bod.

Dan ben ik toe aan de amendementen, voorzitter. Het amendement op stuk nr. 13 wil ik ontraden.

De voorzitter:

De amendementen liggen misschien bij een aantal leden door elkaar, dus het is wel goed om even de indieners te noemen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het amendement op stuk nr. 13 is van het lid Laçin en heeft betrekking op de ILT. De ILT werkt hard aan de omvorming naar het risicogericht toezicht. De beleidsdoorlichting loopt. Ik wil niet vooruitlopen op die conclusies. Derhalve ontraad ik het amendement.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 15 van de leden Paternotte en Bruins. Dat wil ik ook ontraden, want in de Luchtvaartnota wordt de governance rondom het omgevingsoverleg breed besproken. Ik heb hem al aangegeven dat het een heel sympathiek amendement is. Ik wil het graag daarin meenemen, maar ik vind het nu ontijdig. Dat is de reden waarom ik het ontraad.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 16 van de leden Leijten en Laçin. Het voorstel voor het Belastingplan ligt bij het ministerie van Financiën, maar ik wil het amendement inhoudelijk ontraden, want de onderuitputting wordt al structureel afgeroomd, dus dit heeft geen deugdelijke dekking.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 19 van het lid Van Brenk. Dat is eigenlijk een amendement dat ik graag met haar zou willen bespreken bij het wetgevingsoverleg Water, want het is een beetje vreemd om hier op een amendement in te gaan als we het onderwerp inhoudelijk nog helemaal niet besproken hebben. Het lijkt me verstandig om het daar te bespreken. Als u een oordeel wilt, dan kan dat ook, maar het is misschien een beetje gek als de rest van de Kamer nog helemaal niet mee heeft gesproken over het onderwerp.

De voorzitter:

Voor de goede orde: het WGO is gepland op 26 november en we stemmen pas over de amendementen na 26 november.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is logischer.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 20 van de leden Stoffer en Von Martels. Dat wil ik ontraden, want we hebben al 25 miljoen aanvullend voor de veiligheid van de N-wegen en ik maak nu afspraken met de provincie over een bijzondere impuls en de dekking komt uit Eurovignetinkomsten.

Die zijn opgebracht door de transportsector en dat sluit niet aan bij de provinciale wegen.

De voorzitter:

Mag ik even een nadere duiding van het nummer? Ik heb hier op mijn lijst Van Aalst staan bij het amendement op stuk nr. 20.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is nummer 35000 A, een amendement van de leden Stoffer en Von Martels.

De heer Stoffer (SGP):

Het was een amendement van de heer Stoffer. Oorspronkelijk was het Stoffer/Von Martels, maar de laatste had eraf gemoeten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

O, dat staat hier niet op.

De heer Stoffer (SGP):

Maar voor de rest is het helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heb ik het gewijzigde amendement op stuk nr. 25 met nummer 35000 van het begrotingshoofdstuk XII van het ministerie. Dat is van de leden Paternotte en Dik-Faber. Dat vervangt het amendement op stuk nr. 23, zeg ik er dan ook maar even voor de volledigheid bij. Ik ontraad dit amendement. Dat is ook uitgebreid gewisseld tijdens het debat. De staatssecretaris en ik werken gezamenlijk aan het actieplan laadinfrastructuur. De borden passen daar ook binnen.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 22 van het lid Kröger. Ook dat valt onder hoofdstuk XII van deze begroting. Het vervangt het amendement op stuk nr. 21. Hiervoor geldt eigenlijk hetzelfde als voor het amendement van de heer Laçin op stuk nr. 13. De ILT werkt aan risicogericht toezicht. De beleidsdoorlichting loopt. Ik ontraad het amendement dus.

Dan kom ik bij wederom bij een amendement op stuk nr. 22. Dat heeft nummer 35000 A.

De voorzitter:

Dat is een amendement op het Infrafonds.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, en daar hoort ook 35000-XII bij, want die zijn in combinatie. Het zal geen verrassing zijn dat ik die amendementen ontraad, want dat hebben we in het debat al gewisseld. We gaan niet de BBSO gebruiken.

Dat waren mijn moties en amendementen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de staatssecretaris voor haar beantwoording van de gestelde vragen en het behandelen van de overige moties. Ga uw gang.



Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. De heer Ziengs had nog een specifieke vraag over het KNMI-uurtarief. Die is zo specifiek dat ik helaas moet voorstellen dat ik die schriftelijk beantwoord. Ik zie dat de heer Ziengs daarmee instemt.

Hij had ook een vraag in de context van asbestdaken. Hij heeft aandacht gevraagd voor verduurzaming en contact met verzekeraars. Ik kan bevestigen dat daar zeker aandacht voor is en dat er ook contacten zijn met verzekeraars over de mogelijk rol die zij kunnen spelen.

Mevrouw Kröger had een vraag gesteld over Bibob. De decentrale overheden zijn op de hoogte van de mogelijkheden tot het inzetten van de Wet Bibob. Voor de majeure risicobedrijven staat in de Wabo de mogelijkheid opgenomen tot het uitvoeren van het Bibob-onderzoek, maar het standaard toepassen van Bibop past niet in een risicogerichte proportionele toepassing van die wet.

Dan had de heer Ziengs nog een vraag over de situatie rondom de drielandentrein. Ik ben in overleg met mijn Belgische ambtgenoot om te zien hoe we die situatie toch verder kunnen brengen. De eisen in België zijn nu eenmaal anders dan in Nederland, maar we voeren overleg. Er is al minimaal zes keer ambtelijk en politiek met elkaar over gesproken. Dat blijven we ook gewoon doen. Mijn streven is om zo snel mogelijk tot een goede oplossing te komen voor het kunnen laten rijden van die drielandentrein.

De heer Amhaouch had nog een vraag over de BDU-gelden. Dit betreft maar twee vervoerregio's, namelijk de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De overige regio's ontvangen geld voor openbaar vervoer en regionale bereikbaarheid via het Provinciefonds. Toen de heer Amhaouch daarnaar vroeg, zei ik: dit is niet het enige. Nee, de rest krijgt het dus via het Provinciefonds. Het leek me goed om dat nog even te verhelderen. En de jaarrekeningen van allemaal zijn openbaar. Daar is dus ook in terug te vinden waar dat geld aan besteed is.

De heer Laçin vroeg nog een eerste reactie op het REACH-verhaal. Ik zou het volgende tegen hem willen zeggen. Eerst wisten we weinig. Nu zijn er 21.000 stoffen geregistreerd. Daar weten we een deel van. Dat blijft onvoldoende als de dossiers niet compleet zijn. Ik wil dan ook extra actie. Dat moet op Europees niveau gebeuren, want anders gaan alle lidstaten daar apart onderzoek naar doen. Dus ECHA, het Europese instituut, en de Commissie moeten hier leveren. Ik zal het zeker aankaarten in de Milieuraad van aanstaande december. Ik heb ook een aantal milieuministers waarmee ik in de REACH-UP-groep de ambities bespreek. Samen met hen zal ik dit in december in de Milieuraad aankaarten.

De voorzitter:

Een korte vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb vandaag tijdens de regeling een debat hierover aangevraagd. Dat komt er niet. Maar er is wel om een brief gevraagd. Ik hoop dat die brief in ieder geval voor het AO Externe veiligheid naar de Kamer komt. Daarna hebben we nog het WGO Water en het AO ter voorbereiding van de Milieuraad. We moeten die brief op tijd hebben, zodat we hem kunnen betrekken bij een van die debatten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien is het goed dat ik ook even met mijn collega's in de EU, de andere leden van de REACH-UP-groep, gezamenlijk een strategie afstem over hoe we dat willen agenderen in de Milieuraad. Dan zorg ik dat er voor het AO ter voorbereiding van de Milieuraad daarover een brief bij de Kamer ligt.

Voorzitter. Dan ga ik snel door naar de moties. De motie op stuk nr. 24 over de spoorwegpolitie ontraad ik. Dat is de verantwoordelijkheid van het ministerie van JenV. Ik heb recent op een eigen werkbezoek in Rotterdam ook van de mensen gehoord dat ze vinden dat het nu goed werkt.

De motie op stuk nr. 28 van mevrouw Kröger gaat over veelplegers en boetes. Ik zou haar willen verzoeken om deze motie aan te houden, omdat dit namelijk om overleg vraagt met de minister van JenV. Ik zie haar knikken, dus ik neem aan dat zij daartoe bereid is. Dat is heel fijn.

De voorzitter:

Zo ver is het nog niet. Ik zie dat mevrouw Kröger naar voren komt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik kan me voorstellen dat deze motie overleg vergt. Ik wil wel horen op welke termijn ik dan zicht heb op de uitkomst van dat overleg.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat hangt af van het overleg. Dat hangt ervan af hoe snel het vlot met de minister van JenV. We zullen hierover spoedig contact met ze opnemen. We zullen er dan zo spoedig mogelijk iets over melden.

De voorzitter:

Mag ik dan de conclusie trekken dat de motie wordt aangehouden of denkt zij daar nog over na?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nee hoor. Ik houd de motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (35000-XII, nr. 28) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan de motie van mevrouw Kröger op nr. 29 over leges en de omgevingsvergunning. Ik zou mevrouw Kröger willen suggereren om dit verzoek door te geleiden naar de minister van BZK, want BZK gaat over de Omgevingswet. Daar heeft deze motie betrekking op. Dus als zij wil, kan ik deze motie voor een reactie doorgeleiden naar de minister van BZK. Dan moet de motie in de tussentijd dus worden aangehouden. Ik zie dat mevrouw Kröger knikt. Dan ga ik daarvan uit.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (35000-XII, nr. 29) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

In de motie op stuk nr. 30 wordt verzocht om een fiscale herziening. Dat is echt een punt voor het gesprek met de staatssecretaris van Financiën bij het Belastingplan. Ik ontraad deze motie.

Ik doe het verzoek aan de indieners om de motie op stuk nr. 34 aan te houden, want deze proef in Nijmegen is inderdaad interessant. Het raakt ook het beleidsterrein van hoger onderwijs. Ik moet dus overleggen met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en zal dan een reactie op die proef aan de Kamer doen toekomen. Ik doe dus eigenlijk het verzoek om deze motie nog even aan te houden.

De voorzitter:

Ik zie ondertussen mevrouw Kröger bij de interruptiemicrofoon. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De beoordeling van de motie op stuk nr. 30 ging heel snel. Die zou met de staatssecretaris van Financiën moeten worden besproken. De motie verzoekt de regering om met de sectororganisaties, met de mobiliteitsalliantie te spreken over de verlangens en wensen richting 2030. Dat betreft ook de elektrificatie van ons vervoer. Dat is het eerste verzoek in de motie en dat lijkt me echt wel te horen in het beleidsterrein van deze bewindspersonen. Ik kan de motie aanpassen ten aanzien van tweede verzoek dat bij Financiën zou horen. Dan kunnen deze bewindspersonen het eerste verzoek uitvoeren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan is de motie overbodig en moet ik deze ontraden, want wij hebben in de brief over het klimaatakkoord aangegeven welke gesprekken we gaan voeren.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 30 wordt ontraden. We waren bij de motie op stuk nr. 34. De staatssecretaris heeft het verzoek gedaan om die aan te houden. Ik stel vast dat de leden daarmee akkoord gaan.

Op verzoek van de heer Amhaouch stel ik voor zijn motie (35000-XII, nr. 34) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het oordeel over de motie-Amhaouch c.s. op stuk nr. 36 laat ik aan de Kamer over.

Ik ontraad de motie-Laçin op stuk nr. 40, want ik kies na afloop niet meer voor een subsidie, maar voor financiering. De motie vraagt mij, de subsidie door te zetten. Daar ben ik niet toe bereid, dus ik ontraad de motie.

De motie-Laçin c.s. op stuk nr. 41 is overbodig, want ik kom al met een veelplegersaanpak bij milieuovertredingen en de ILT doet al heel veel tegen milieucriminaliteit en rapporteert ook over de effecten in haar jaarverslag. Dus ik ontraad deze motie.

Het oordeel over de motie-Van Eijs op stuk nr. 42 laat ik over aan de Kamer.

Dan de motie-Van Eijs op stuk nr. 43. Daar ga ik op in in de uitvoeringsagenda, dus ik zou mevrouw Van Eijs willen vragen om deze motie aan te houden.

De voorzitter:

Mevrouw Van Eijs knikt instemmend op het verzoek om de motie aan te houden.

Op verzoek van mevrouw Van Eijs stel ik voor haar motie (35000-XII, nr. 43) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Datzelfde verzoek zou ik ook willen doen voor de motie-van Eijs op stuk nr. 44, met dezelfde argumentatie. Ook daarop kom ik terug in de uitvoeringsagenda.

De voorzitter:

Ik kijk naar mevrouw Van Eijs. Zij gaat akkoord met het aanhouden van de motie.

Op verzoek van mevrouw Van Eijs stel ik voor haar motie (35000-XII, nr. 44) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De motie-Paternotte c.s. op stuk nr. 47: oordeel Kamer.

De motie-Paternotte/Schonis op stuk nr. 49: oordeel Kamer.

De motie-Gijs van Dijk/Laçin op stuk nr. 50: oordeel Kamer.

De motie-Dik-Faber/Teunissen op stuk nr. 51: oordeel Kamer.

Over de motie-Dik-Faber/Van Eijs op stuk nr. 52 zou ik tegen mevrouw Dik-Faber willen zeggen: ik kan het gesprek aangaan over de punten die zij noemt in de motie, maar het is natuurlijk de verantwoordelijkheid van de sector, dus ik kan er geen garantie op geven. Als ik de motie zo mag interpreteren, laat ik het oordeel over aan de Kamer. Ik zie dat mevrouw Dik-Faber knikt.

Dan de motie-Dik-Faber/Stoffer op stuk nr. 53. Hierover wordt gesproken in het klimaatakkoord, dus het verzoek is om deze motie aan te houden.

De voorzitter:

Mevrouw Dik-Faber knikt instemmend op het verzoek van de staatssecretaris om de motie aan te houden.

Op verzoek van mevrouw Dik-Faber stel ik voor haar motie (35000-XII, nr. 53) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De motie-Teunissen op stuk nr. 54 moet ik ontraden. Bijmenging is opgenomen in Europese regelgeving. In het kader van het klimaatakkoord worden de mogelijkheden nader bekeken in verband met CO₂-winst. Natuurlijk mag dat niet ten koste gaan van landbouwgrond. Dus moet het echt gaan over duurzame biobrandstoffen. Onder de streep moet het goed zijn voor het milieu. Dat is hoe ik kijk naar die biobrandstoffen. Maar zoals deze motie nu is gesteld, moet ik deze ontraden.

Dan de motie-Teunissen op stuk nr. 31. Ik heb al toegezegd om dat te onderzoeken. Ik zou dus moeten zeggen dat de motie overbodig is, maar anders zou ik in ieder geval willen verzoeken om de motie aan te houden. Dan kan mevrouw Teunissen nadat ik mijn toezegging gestand heb gedaan altijd nog beoordelen of dat voldoende is. Als zij niet bereid is om de motie aan te houden, moet ik deze ontraden, want dan is die overbodig.

Dan is er een amendement ingediend, op stuk nr. 14, van het lid Laçin. Dat is de financiële dekking die eigenlijk hoort bij de motie die hij heeft ingediend over asbest. Hij stelt voor om een subsidie door te zetten. Ik heb net in reactie op de motie al gezegd dat dat niet mijn keuze is. Mijn keuze is om na de subsidie, die bedoeld was om een versnelling aan te jagen, nu over te gaan op een financieringsinstrument. Ik ben bezig om dat uit te werken en daarom ontraad ik dat amendement.

Daarmee ben ik aan het einde van mijn beantwoording.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van het kabinet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Wij stemmen aanstaande dinsdag over de moties. De amendementen komen om en nabij begin december in stemming, nadat wij alle begrotingsbehandelingen hebben gehad.

Ik wil de minister, de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning, hier en elders zeer hartelijk danken. Dank uiteraard aan de Kamerleden en hun ondersteuning. Dank aan onze ondersteuning hier in dit huis. Uiteraard bedank ik ook de mensen die dit debat hier hebben gevolgd dan wel op een andere manier. Hartelijk dank voor uw belangstelling.