

3

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2022

Aan de orde is de behandeling van:

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

De voorzitter:

Aan de orde is thans de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Ik stel vast dat het inmiddels heel gezellig is. Dat is altijd een goed teken. Een hartelijk woord van welkom aan de minister en de staatssecretaris. Er doen vandaag niet overdreven veel fracties mee, maar menig fractie heeft twee woordvoerders gestuurd. Zo zijn we toch op veertien sprekers uitgekomen. Sterker nog, vijftien. Het groeit maar en het groeit maar. Ja, vijftien.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Laten we gewoon gaan luisteren naar de eerste spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Madlener van de fractie van de Partij voor de Vrijheid. Hij gaat vijftien minuten lang het woord tot ons richten. Dat gaat hij spreiden over twee periodes, neem ik aan.



De heer Madlener (PVV):

Ja, voorzitter. Ik zou nu een minuutje of tien à twaalf willen spreken. Dan spaar ik nog wat voor de tweede termijn, voor wat moties.

De voorzitter:

Daar gaan we dan eens even goed voor zitten. Het woord is aan u.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De uitspraak die we allemaal kennen van de VVD-minister-president is: voor visie moet je naar de oogarts. Het is wel gebleken dat de VVD meer naar de oogarts is geweest dan dat ze een visie heeft gepresenteerd op infrastructuur en mobiliteit. Die visie was ver te zoeken. Het infrastructuurbeleid in de afgelopen tien jaar is één grote blunder gebleken. Die visie kan worden samengevat als: iedereen de auto uit pesten en iedereen in de trein of op de fiets. Jarenlang moesten we aanhoren dat jonge mensen helemaal niet meer wilden autorijden. Dat was ouderwets. Iedereen moest lekker klimaatneutraal in de trein of op de fiets. De auto is vervuilend en asfalt hebben we eigenlijk niet meer nodig. En we gaan toch allemaal thuiswerken?

Dat is allemaal links geklets gebleken. Dat is een gevaar voor onze welvaart. De realiteit is totaal anders. De mensen kiezen massaal voor de personenauto als comfortabel en

efficiënt vervoermiddel. Het aantal auto's in Nederland is nu voor het eerst de 10 miljoen gepasseerd. De files nemen dan ook weer enorm toe. Nederlanders houden van hun auto en laten zich daar niet uit pesten. Gelijk hebben ze, want een echt alternatief voor de personenauto bestaat gewoon niet. Sterker nog, ik denk dat de auto in de toekomst steeds belangrijker gaat worden in de groeiende mobiliteitsbehoefte van de Nederlanders. Mobiliteit betekent vrijheid om te gaan waarheen we willen, of dat nou naar je werk is of op bezoek bij oma. Vrijheid en mobiliteit gaan samen.

Mobiliteit zorgt ook voor welvaart. Nederland heeft een fantastische infrastructuur. Daar kunnen we trots op zijn. Als ik in België bij mijn schoonfamilie kom, zie ik dat de wegen er daar een stuk minder goed voor staan. De Belgen die bij ons op bezoek komen, zeggen altijd: God, wat hebben jullie toch een mooie wegen. Wij kunnen dat echt. Alleen is het in de laatste jaren totaal afgebroken. Dat moeten we niet doen. We moeten ons weggennet niet verwaarlozen. We moeten de auto niet wegpesten, want de auto wordt steeds schoner en veiliger. We moeten juist blijven investeren in ons hoofdwegennet. De budgetten voor onderhoud en aanleg van onze prachtige autowegen zijn de laatste jaren door de links-liberale klimaatfundamentalisten steeds verder uitgekleeft. Daarbovenop heeft men ook nog een stikstofcrisis bedacht. Zo wordt ons land steeds verder afgebroken.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

We hebben dit gesprek eerder gevoerd met de collega van de PVV. Het beleid waar hij het over heeft, komt daar vandaan: uit vak-K, en van rechtse ministers, VVD-ministers, die al jarenlang op het ministerie zitten. Hij moet dus wat zorgvuldiger omgaan met de termen "links" en "rechts", voor zover die nog betekenis hebben. Wij staan aan zijn kant als hij het heeft over het verzet tegen rekeningrijden. Wij staan aan zijn kant als hij het heeft over het verzet tegen de vliegbelasting, die waarschijnlijk nog in zijn betoog terug zal komen. Hij moet dat niet wegzetten als links. Het komt daarvandaan, van rechtse ministers. Wees dan consequent en noem dat ook rechts beleid.

De heer Madlener (PVV):

Je kunt er natuurlijk erg aan twifelen of de VVD nog een rechtse partij is. Ik herken dat eigenlijk niet meer zo. Ik vind dat de VVD nu alles weggeeft aan D66. Voor mij is D66 eigenlijk de partij die aan de macht is, en niet de VVD. Als het gaat om uw partij heeft u gelijk, meneer Alkaya. U bent gelukkig op een aantal fronten een medestrijder tegen die verschrikkelijke belastingen. Maar als het gaat om de aanleg van nieuwe infrastructuur, is het uw partij die daar altijd vooraan op de barricade staat te strijden om de aanleg van die wegen tegen te houden. Dat vind ik dan erg teleurstellend. En ook de hoge benzineprijzen die onze achterban, de mensen in het land, gewoon betalen. Ik hoor u daar niet over. Die benzineprijzen moeten omlaag. Waarom moeten Nederlanders veel meer betalen dan Duitsers en Belgen? Dat is toch eigenlijk een schande? En ik zou juist van linkse partijen verwachten dat de betaalbaarheid van onze mobi-

liteit vooropstaat. Maar ik hoor vanuit de linkerkant van deze Kamer alleen maar dat iedereen in de trein moet worden geduwd. Het is bij links alleen maar: de trein, de trein en het ov. En de auto kan het betalen. Dat vind ik zeer teleurstellend. En dat is de kritiek aan links die ik hier heb.

De voorzitter:

Ik zou de heer Madlener willen vragen om via de voorzitter te spreken. En ik zou willen voorstellen om het aantal interrupties in deze termijn te beperken tot zes, dus weer daar zuinig mee. Het woord is aan de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dat ligt veel genuanceerder. Dat geeft de heer Madlener eigenlijk toe, en daar ben ik wel blij mee. Als het gaat om benzineprijzen heeft hij een punt, maar wij zijn wel weer voor gratis openbaar vervoer. En wij zijn ook voor een lagere gasrekening bijvoorbeeld, dus het is helemaal niet zo zwart-wit dat links het ene zegt en rechts het andere. Zoals gezegd: de ministers op het ministerie waarvan wij vandaag de begroting behandelen, zijn al jarenlang VVD'ers. Zij komen uit rechtse partijen die de mensen thuis pakken. Dus wees niet zo zwart-wit en noem het dan bijvoorbeeld de middenpartijen en de volkse partijen. Dan zouden mensen het nog kunnen begrijpen, maar het is niet zo zwart-wit in termen van "links" en "rechts" als de heer Madlener dat aangeeft.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben heel blij met die opmerking van de heer Alkaya. Hij heeft ook gelijk. Maar meneer Alkaya heeft ongelijk over dat gratis openbaar vervoer, waarbij de automobilist de hoofdprijs betaalt. Daar laat de SP het volledig hangen, want heel veel mensen kunnen niet zomaar met het openbaar vervoer. Het zijn de automobilisten die nu de prijs betalen. Dat schaadt onze economie. Dat schaadt ook de koopkracht van uw achterban. De mensen die op de SP stemmen, willen ook met een auto kunnen rijden, en die mensen laat u helemaal in de steek.

De voorzitter:

Die laat de heer Alkaya in de steek.

De heer Madlener (PVV):

Ja, dat zeg ik natuurlijk via de voorzitter. Maar goed, ik kom nog op de VVD, want dat is inderdaad misschien wel het grootste probleem. Vroeger was het nog een beetje een partij voor de automobilist, maar goed, daar gaat mijn verdere betoog ook over. Dat is totaal in de steek gelaten. De VVD laat het compleet hangen als het gaat om de belangen van de gewone, werkende Nederlanders.

Voorzitter. De meeste mensen in het land zijn helemaal niet bezig met een zogenaamde klimaatcrisis. En zij hebben helemaal geen "stikstofcrisis". Nee, we hebben last van een politieke identiteitscrisis. Er is een parallelle samenleving ontstaan, waarin de oude politieke partijen geen oog meer hebben voor het dagelijks leven van de gewone burgers, waarin politiek wensdenken en linkse moralisten de richting bepalen, in plaats van de gewone burgers. Zo kan het dat wij, in het drukste land van Europa en in bijna het drukste

land van de wereld, nog steeds zo veel asielzoekers toelaten. Nederland is tot een immigratieland gemaakt door de VVD en door die middenpartijen. Dat is natuurlijk verschrikkelijk, want het is al veel te druk in dit land. Inmiddels wonen er 17,5 miljoen mensen in Nederland en ieder jaar komen er 100.000 bij. Die mensen rijden natuurlijk ook in auto's en ze moeten in huizen wonen die we niet hebben.

En veel auto's in Nederland zijn ook vervuילend, want door de bpm-boete, ook weer door de huidige regering hoog gehouden, zijn nieuwe auto's niet meer te betalen. Nederlanders betalen de hoogste prijzen van Europa voor een nieuwe auto. Dus we importeren massaal oude tweedehandsauto's uit Duitsland. Nederlanders betalen de hoogste prijs ter wereld voor benzine.

We staan weer massaal in de file en wegen worden er niet meer aangelegd. Want schaarste kun je straks lekker gaan "beprijzen": het rekeningrijden. Ja, dat staat weer hoog op de politieke agenda. Het is gewoon communisme 2.0 wat er aan zit te komen. Het is een megaproject dat gedoemd is te mislukken en de burger op hoge kosten zal jagen. En de VVD is als autopartij totaal door de mand gevallen.

De PVV wil dat helemaal anders. Wij willen een overheid die er voor de burgers is, die luistert naar de burgers in ons land. Wij willen een dienstbare overheid, die de kansen en de welvaart vergroot in plaats van afpakt. Wij willen betaalbare brandstof. Wij willen voldoende, brede en veilige wegen. En wij willen moderne, betaalbare auto's voor iedereen. Verlaag die hoge brandstofprijzen. Mijn collega Edgar Mulder gaat daarover dus binnenkort ook een motie indienen. Het is de zoveelste, maar goed, we blijven het proberen.

Onze infrastructuur moet je onderhouden in plaats van die af te breken. We zijn in afwachting van een nieuw kabinet, dus deze begroting valt een beetje tussen wal en schip, maar de puinhoop die het vorige kabinet ervan gemaakt heeft, moet echt stoppen. De investeringen in wegen zijn totaal stilgevallen, projecten zijn vertraagd en onderhoud wordt niet meer uitgevoerd. Dat moet echt stoppen.

De heer Remkes komt met allerlei rapporten over de zelfbedachte stikstofcrisis. De heer Remkes is ook een VVD-minister. Die zelfbedachte stikstofcrisis heeft ertoe geleid dat er totaal onzinnige maatregelen zijn genomen, zoals het verlagen van de maximale snelheid naar 100 kilometer per uur. Dat levert 0,13% stikstofwinst op. Ik vraag de minister hoeveel huizen daarvan zijn gebouwd en hoeveel wegen daarvan kunnen worden aangelegd. Ik denk nul. Is de minister bereid om die snelheidsverlaging af te schaffen?

Ik heb het al gezegd: jongeren zouden zogenaamd geen auto meer willen rijden, maar de wachtlijsten bij het CBR zijn nog nooit zo lang geweest. Het is echter voor steeds minder jonge mensen betaalbaar. Het behalen van het rijbewijs moet dan ook goedkoper worden als het aan de PVV ligt. De wachtlijsten moeten omlaag en de kosten moeten omlaag. Jongeren willen hun rijbewijs. Dat blijft zo. Wat ons betreft moet iedere jongere snel zijn rijbewijs kunnen halen, zoals wij dat ook allemaal gehaald hebben.

Voorzitter. Goede en brede wegen zijn veilige wegen. Pak dus versneld de gevaarlijke provinciale wegen aan. De minister heeft gisteren een brief aan de Kamer gestuurd

waarin zij het probleem benoemt en onderkent, maar zij komt helaas toch met een verkeerde oplossing. Zij wil de rijbanen scheiden, maar als je twee keer één rijbaan gaat scheiden, kun je dus helemaal niet meer inhalen. Als die ambulance er dan doorheen moet, gaat dat niet. Je moet de wegen niet alleen scheiden, maar ook verbreden. Zorg dat twee keer tweebaans in de provincie de norm wordt. Dan kun je veilig rijden, kan de ambulance er nog door en is het ook veel veiliger. Maak er desnoods rijkswegen van als een provincie dat niet wil doen. Of het nou een provinciale weg of een rijksweg is, zal mij worst wezen. Het gaat erom dat die weg verbreed wordt. Daarom zal ik met een voorstel komen om de verkeersveiligheid tot een speerpunt te benoemen bij de verbreding van wegen. Hier liggen echt kansen voor de regio's en voor de landelijke gebieden. Zo kunnen we meteen de drukke Randstad wat ontlasten en op veel meer plekken woningbouw mogelijk maken in de landelijke gebieden.

Ik woon zelf vlak bij de N57. Dat is een prachtig voorbeeld. Het is een gevaarlijke weg, die daar kan worden verbreed. Het tracé ligt er al. Als je er rijdt, denk je: er staat elke dag file; waarom is dat nog niet geasfalteerd? Er zouden daar maar liefst 5.000 woningen kunnen worden gebouwd als die weg maar wordt aangepakt. Het is helemaal niet zo duur. Ik heb begrepen van de burgemeester van Spijkenisse dat het ongeveer 150 miljoen kost. Daardoor kun je 5.000 woningen bouwen, waar enorm veel behoefte aan is. Ik zou zeggen: minister, ga aan de slag. Het is maar een voorbeeld. Zo zijn er tal van plekken in Nederland waar je met extra infrastructuur ruimte creëert om te kunnen wonen, en dan het liefst een beetje wonen met kwaliteit. Dat houdt in dat je niet iedereen op elkaar propt in een stad, maar dat je mensen de ruimte geeft. Die enorme kansen moeten benut worden.

Er zouden kennelijk 5.000 tot 1 miljoen woningen gebouwd moeten gaan worden, maar in de infrastructuur zie ik daar niets van terug. Zorg voor voldoende parkeergelegenheid en uitvalswegen. Maak niet dezelfde fout als met de Vinex-wijken, waar onvoldoende infrastructuur is, waar de auto's op de stoep staan waardoor er burenruzies zijn en waar je je elektrische auto niet eens voor de deur kunt opladen. Maak die fout niet. Ga ook niet mee in de roep om lagere parkeernormen om die auto weg te pesten. Ik hoorde eergisteren nog een gedeputeerde van Utrecht met trots op de radio zeggen: we gaan een nieuwe wijk bouwen met een hele lage parkeernorm van misschien maar 0,5 parkeerplaats per woning. Prachtig vindt-ie 't. Maar het is natuurlijk een schande, want de mensen hebben gemiddeld anderhalf of twee auto's per gezin. Je bouwt dus wijken met een enorm ingebouwd parkeerprobleem. Dat is natuurlijk waanzin. Waarschijnlijk gaat die gedeputeerde er ook zelf helemaal niet wonen. Maar dit geluid hoor ik steeds vaker: laat die auto maar weg, en dan duwen of dwingen we mensen vanzelf de trein in. Maar mensen willen dat niet. Bouw dus huizen waar je lekker kan wonen, waar je gewoon je auto voor de deur kan parkeren, waar je geen ruzie met de burens hoeft te maken over wie op het stoepje staat en waar kinderen nog gewoon lekker kunnen spelen in een beetje groen. Het verdichten van steden en wijken, met mensen dicht op elkaar en waar mensen hun eigen auto niet eens meer kwijt kunnen, dat moeten we niet doen. Bouw naar behoefte, is mijn oproep.

De voorzitter:

Een vraag van de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

De heer Madlener heeft het erover — daar vinden we elkaar — dat je moet zorgen dat als je wijken gaat bouwen, die goed bereikbaar zijn. U gaf daar ook een voorbeeld van: 5.000 woningen en 150 miljoen, en dan is het allemaal geregeld en kun je er goed komen. Maar als we dan eens kijken dat we misschien wel 300.000 of een miljoen woningen moeten bouwen, loopt die rekening behoorlijk op. En u wilt wat doen aan de benzineprijzen.

De voorzitter:

En de heer Madlener wil wat doen aan de benzineprijzen.

De heer Peter de Groot (VVD):

En meneer Madlener wil wat doen aan de hoge benzineprijzen, voorzitter. Meneer Madlener wil graag dat onderhoud wordt uitgevoerd en dat nieuwe wegen worden verbreed. Waar denkt de heer Madlener van de PVV dat allemaal van te kunnen betalen? Want dat is een forse rekening. Daar ben ik heel benieuwd naar.

De heer Madlener (PVV):

Ten eerste door ons geld niet meer aan Spanje te geven zodat zij de benzineprijzen verlagen. Laten we dat in Nederland doen. Dat geld moet in Nederland bij de Nederlandse burgers terecht komen, maar dat verhaal kent u. Ik wil op het volgende wijzen. Stel dat je 5.000 huizen zou kunnen bouwen die gemiddeld €300.000, €400.000 per stuk kosten. Daar gaat 21% btw overheen. Al die huizen zorgen dus voor gigantische btw-inkomsten voor dezelfde overheid. Als ik 5.000 keer de btw van die huizen bereken, dan kom ik op 1 miljard. Een investering in infrastructuur betaalt zichzelf dus terug als je daardoor die huizen kan bouwen. Dat is een belangrijke constatering. Verder zijn er allerlei fondsen. Ik heb ook begrepen dat de VVD inmiddels doet aan monetaire financiering. Van uw partij hoor ik: laat de staatsschuld maar oplopen. Het geld moet toch geen probleem zijn? Europa smijdt met geld, er is gratis geld en ik hoor altijd: laat die staatsschuld maar oplopen. Het verbaast mij dus enigszins dat de VVD nu met de vraag komt hoe we dat gaan betalen.

De heer Peter de Groot (VVD):

De VVD is ook voor realiteit. We hebben het hier vandaag over de lenW-begroting. Alleen al om de komende jaren het onderhoud te kunnen doen, komen we in de lenW-begroting meer dan 1 miljard te kort. Afgelopen vrijdag hebben we nog een brief gekregen waarin staat dat dat tekort misschien wel 2 miljard per jaar is. Als we dat over de jaren heen bekijken, dan hebben we tientallen miljarden nodig. We kunnen hier dan toch niet zomaar even roepen: goh, laten we dat maar uit een ander potje graaien? We moeten het namelijk wel met elkaar kunnen opbrengen. Dus ik vraag nogmaals aan de heer Madlener: waar ziet u binnen de lenW-begroting kansen om uw plannen te realiseren en te betalen?

De heer **Madlener** (PVV):

Dit irriteert mij toch enigszins. De VVD, de VVD-premier, zegt met trots: ik heb 20 miljard weggegeven aan Zuid-Europa. 20 miljard! Daar gaan zij de benzineprijzen mee verlagen. Diezelfde partij zegt hier: we hebben hier tekorten op onze eigen infrastructuur. Dat is toch een schande? Dat is toch een schande? U moet naar uw eigen partij gaan. U moet zeggen: u moet ons geld niet weggeven; laten we het geld in de infrastructuur van ons land steken. Want het is inderdaad de VVD die de infrastructuur totaal heeft verwaarloosd. Nu zitten we met bruggen die bijna instorten. Zo erg is het! En maar leuk Europees doen en ons geld weggeven. De grenzen staan nog wagenwijd open, meneer De Groot. Dat weet u toch ook? We worden hier overspoeld met vluchtelingen die niet meer weggaan. Of ze hier nou mogen blijven of niet, ze blijven toch. U laat die grenzen maar open. Nou, geweldig! Weet u hoeveel dat kost? En nu gaat u mij vragen waar ik dan de benzineprijs van wil verlagen, terwijl uw eigen partij inmiddels ook roept: we laten de staats-schuld maar oplopen. Ik ben enigszins verbaasd. Ik vind u een prima Kamerlid, maar u moet binnen uw eigen partij toch echt eens even op een aantal deuren gaan bonken en zeggen: we moeten het anders doen. De VVD is totaal de weg kwijt.

We hebben een nieuwe minister van Infrastructuur, mevrouw Barbara Visser. Ik waardeer haar zeer.

(Hilariteit)

De heer **Madlener** (PVV):

Net als collega De Groot. Die waardeer ik ook zeer. Ik leef met ze mee, want je zal maar lid zijn van die club! Je zal hier maar minister zijn. Je krijgt geen geld, je moet het allemaal aanhoren en je kan niks doen. Ik snap dat de vorige minister is weggerend. Ik begrijp dat. Dat lijkt me heel erg vervelend. Maar goed, ik roep deze collega's van de VVD toch op om binnen hun eigen partij eens goed met elkaar om tafel te gaan en te stoppen met alles weg te geven aan D66 en aan die linkse gekkigheid. Het is gewoon kiezersbedrog dat ze een rechtse verkiezingsbelofte doen en dan links beleid uitvoeren; laten we maar zeggen waar het op staat. Doe er wat aan. Ik wens ze daarbij veel succes.

Voorzitter. In het ov is het ook al geen feest. De jarenlange overlast en de onveiligheid, die gedoogd wordt door linkse partijen — sorry, meneer Alkaya, het is toch weer links; het bewapenen van boa's is voor u helaas ook onbespreekbaar — laten ook zien dat we toch blij moeten zijn dat we nog de auto hebben. De coronacrisis heeft ook laten zien dat die auto heel belangrijk is. De PVV is natuurlijk ook voor het ov. Wij willen het ov in ieder geval betaalbaar houden. In plaats van al die megaprojecten, ERTMS, dure, nieuwe spoorlijnen en prestigeprojecten, kiezen wij liever voor een betaalbaar treinkaartje en een veilige trein. Hoe kan het dat ProRail nu te weinig verkeersleiders heeft? De sneeuwvlokjes moeten nog vallen, de blaadjes moeten nog van de boom, en nu hebben we het volgende probleem: geen verkeersleiders. Je broek zakt er haast van af. Graag opheldering over hoe dit kan. Dit is toch totaal wanbeheer? Met een trein als onbetrouwbaar vervoer schiet natuurlijk niemand iets op. Je zal 's avonds maar op zo'n perron staan en de trein komt niet. Dat is toch een schande? Kansrijke nieuwe vervoermiddelen, zoals de uitklapbare e-steps, zijn voor de last mile of het laatste stukje, van het station naar

je bestemming, toch ook een uitkomst voor veel reizigers en niet te vergeten ook voor mijn zoontje, die ook zo'n ding wil hebben met de kerst? Dat zijn allemaal leuke, goede ontwikkelingen. Nederland houdt dit als enige land tegen. Je kunt ze overal kopen. Iedereen rijdt erop rond, maar in Nederland zijn ze verboden. Het is toch heerlijk dat je in de trein niet meer zo'n natte band tegen je broek hebt of zo'n stuur van een fiets in je buik hebt? Het is toch handiger als mensen een opklapbaar stepje mee kunnen nemen in plaats van zo'n onhandige fiets? Waarom gaan we dat niet omarmen? Waarom gaan we dat niet faciliteren? Bovendien rijden ze al massaal rond, maar omdat ze in Nederland als enige land verboden zijn, ben je nu ook niet verzekerd als je een ongeluk krijgt. Dat is toch onverantwoord? Ik roep de minister dus op: doe daar wat aan, legaliseer die dingen, handhaaf op de overlast — want natuurlijk kan er ook overlast plaatsvinden — en doe het zoals alle andere landen en niet zo raar op z'n Nederlands. Kijk naar Oostenrijk en Duitsland: geen uitgebreide technische keuringen; maak het gewoon betaalbaar en makkelijk.

De overlast en de onveiligheid blijven voor ons ook een enorm probleem in het ov, zoals laatst weer al die overlast-gende asielzoekers en het belagen van buschauffeurs. Het blijft maar doorgaan. Wij zullen hiervoor ook blijvend aandacht vragen en voorstellen doen voor een strenge aanpak en handhaving. We hebben al eerder gepleit voor de spoorwegpolitie. Wij vinden dat het zo niet langer kan. Maar goed, dat roepen we ook al jaren. Opnieuw de oproep: doe wat aan de veiligheid in het ov.

Voorzitter. Is mijn klokje gebaseerd op die vijftien minuten?

De **voorzitter**:

U staat nu op 12 minuten en 29 seconden. Het is dus aan u om dat in de gaten te houden.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan moet ik helaas een heel mooi, groot deel van mijn spreektekst weglaten. Maar goed, dat is niet anders. Wat de snorscooter betreft: wij hopen dat de helmplicht niet doorgaat.

Ik wilde nu eigenlijk ook aandacht besteden aan het water-beheer, maar dat zal ik dan helaas in een AO moeten doen. Dus tot zover.

De **voorzitter**:

Daar zien we nu al naar uit. Dan gaan we luisteren naar de heer De Groot van de fractie van de VVD.

□

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

Voorzitter. Om maar mee te beginnen: de kwaliteit van onze auto-, trein-, water- en fietswegen scoren hoog in de wereld. Als VVD willen we dat behouden en goed onderhouden. En we doen dat voor iedereen die naar zijn of haar werk moet: studenten, ondernemers, maar ook mantelzorgers, of om vrienden en familie te bezoeken, zonder te veel files en vertragingen, en ook veilig en snel. Dat betekent: 's morgens op tijd zijn op het werk of op school, 's avonds op tijd thuis om mee te eten en daarna te kunnen sporten of

de kinderen naar bed te kunnen brengen. En daarom blijven investeringen in wegen nodig, niet alleen in snelwegen, maar ook in N-wegen, met goede aansluitingen op jouw nieuwe woonwijk. Maar het kunnen ook betere en snellere treinverbindingen zijn, een snelle bus of metro. Als er maar slimme keuzes gemaakt worden, waarin de automobilist, vrachtwagenchauffeur of treinreiziger waar krijgt voor zijn geld en veilig thuiskomt.

Automobilisten en vrachtwagenchauffeurs staan tegenwoordig niet alleen meer vast in de reguliere files, maar ook steeds vaker bij problemen met bruggen en tunnels. Op meer dan tien bruggen in Nederland zijn er al beperkingen, en dat zorgt voor extra files. Er is echt veel werk te verzetten om wegen, spoor- en waterwegen, te onderhouden, zodat niemand letterlijk stil komt te staan. En er is sprake van groei van onze bevolking. Daarom zullen er meer auto's en fietsers zijn, en zal er ook meer ov nodig zijn. De behoefte om auto te rijden of te fietsen in het individueel vervoer is het afgelopen jaar toegenomen. Snel en op een manier die je zelf kiest. En als ik even mag dagdromen: in ons ideaal ben je in maximaal twee uur vanuit het midden van Nederland in iedere uithoek van het land.

Hoe willen we dit bereiken als VVD? Niet door te stoppen met investeren in infrastructuur of door automobilisten te pesten. We blijven op een verstandige manier investeren in moderne oplossingen, in verkeersveilige deelname, in auto-, spoor-, water- en fietswegen, ook als we nieuwe woningen bouwen. Ik loop het langs.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ja, voorzitter. Het is een prachtig verhaal, en dat kennen we van de VVD. En de VVD zegt hier ook: ja, we moeten doorgaan met het aanleggen van wegen en het onderhouden van wegen. Maar de aanleg van wegen is gestopt! Het onderhouden is gestopt. Er is geen geld, er is een stikstofcrisis. De heer Remkes, uw partijgenoot — sorry, via de voorzitter: de partijgenoot van de heer De Groot — heeft net een rapport uitgebracht waarin hij zegt: niet alles kan meer; alles gaat op slot. Nou, we kennen allemaal dat hele stikstofdrama. Er is geen geld voor onderhoud. De bruggen staan op instorten. Mensen ... Nou ja, je kunt wachten op de volgende. Waar heeft de heer De Groot het over met z'n "het moet doorgaan"? Het is totaal gestopt in deze periode van het nieuw kabinet.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik ben het met de heer Madlener eens dat we oplossingen moeten zoeken voor het stikstofprobleem om die projecten en die wegen die op stapel staan, aan te leggen. Daar ben ik het helemaal met u over eens. Het is natuurlijk een wankel evenwicht, want we moeten ruimte vinden voor natuurherstel en tegelijkertijd ervoor zorgen dat die projecten waar u het over heeft en het onderhoud dat moet gebeuren, doorgang kunnen vinden. Er gebeurt uiteindelijk ook veel onderhoud op dit moment. Dat is ook wat er aan de hand is. Alleen is het ook zo — en dat ben ik met u eens — dat er op dit moment al op tien plekken in Nederland beperkingen zijn. Dat is niet wat de VVD wil. Wat de VVD wil, is dat die beperkingen er niet zijn, dat mensen niet in de file staan,

en dat ze vooraf weten als ze van huis gaan, dat ze met die beperkingen te maken krijgen.

De heer Madlener (PVV):

Ja, en dat is nu ook het probleem. Kijk, wat ik hoor van de VVD is dat Steven van Eijck dat rekeningrijden zo snel mogelijk wil invoeren. Ik zie de heer Ed Nijpels van de VVD, die roept: het klimaat, het klimaat; we moeten allemaal minder. En de heer Remkes van de VVD hoor ik: stikstof; heel Nederland op slot. Dat is wat ik hoor van de VVD. En hier staat een woordvoerder van de VVD te roepen: ja, het moet allemaal doorgaan. Het staat stil, meneer De Groot. Dát is wat uw kabinet heeft gedaan. Dus ik wens de heer De Groot veel succes binnen zijn eigen partij.

De heer Peter de Groot (VVD):

Bij investeringen krijgen de grootste knelpunten voorrang. Het onderhoud en de vernieuwing voeren we uit. Nieuwe projecten, zoals de verbreding van de N50, N35 en knooppunt Hoevelaken, maar ook het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, hebben we sowieso nodig om te voorkomen dat je in de spits staat met meer dan 500 kilometer file of dat er niet genoeg treinen rijden. Hierdoor kom je met je auto niet meer terecht in horrorfiles en kom je snel en veilig weer thuis.

We blijven ook investeren in veilig verkeer. Elke dag zien we de ongevallen in het nieuws. Het is een topprioriteit. In de buurt van scholen, in wijken, op N-wegen en snelwegen pakken we de grove overtreders aan. We gaan samen met provincies en gemeenten door met het Plan Verkeersveiligheid, want verkeersveiligheid regel je niet vanuit Den Haag. Kan de minister aangeven of er voldoende gedaan wordt tegen ongevallen met elektrische fietsen? Kan er voor de N-wegen vaart worden gemaakt met het plaatsen van kantverhardingen, greppels en middengeleiders?

Welke oplossingen hebben we nog meer nodig? Autorijders, treinreizigers en fietsers moeten snel kunnen overstappen. Dat geldt ook voor vrachtvervoer. We willen oplossingen hiervoor de ruimte geven. Denk hierbij aan overslagplaatsen om containers van de weg naar het water te verplaatsen. Welke rol ziet de minister voor zichzelf om deze plannen tussen overheid en private partijen te versnellen? Of denk bij laadinfrastructuur aan laadpalen op knooppunten, maar ook in jouw woonwijk, zodat een elektrische auto of een elektrische fiets kan laden terwijl je het laatste stuk naar het werk met de tram of bus gaat, voor wie dat wil. Op welke manier neemt de staatssecretaris regie op het tempo van laadmogelijkheden bieden, aangezien die nodig zijn voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer?

Voorzitter. Er zijn hoge verwachtingen over de bijdrage van het thuiswerken aan de afname van verkeer op de weg, oftewel of je nog in de file staat. De praktijk laat op dit moment iets anders zien. Als je werkzaam bent in de bouw, de zorg of bij de politie, kun je niet thuiswerken, net als alle andere mensen die niet thuis kunnen werken. Daarnaast willen mensen gewoon niet elke dag met een trainingspak achter de pc thuis zitten, maar willen ze een paar dagen naar kantoor voor sociale contacten of om een geniale innovatie te bedenken. Het is volkomen logisch. Wat de VVD betreft kijken we realistisch naar wat wel haalbaar is. Daarom vraag ik ook aan de minister: op welke manier kan

dit echt bijdragen? Gaan de afspraken met werkgevers hierover echt in uitvoering komen? Wat is de verwachte opbrengst van het project spreiden en mijden? Wat gaat u nog meer doen om die 2% tot 8% van de spitsbewegingen te dempen? Bent u het met de VVD eens dat thuiswerken niet de oplossing voor alle drukte is, maar wel een positief effect kan hebben?

De voorzitter:

Met "u" bedoelt u niet mij, maar de minister, neem ik aan.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dat klopt, voorzitter.

De voorzitter:

Heel goed. Er is een vraag van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik moet zeggen dat ik echt ontzettend blij ben met dit betoog van de VVD. Namens de Partij van de Arbeid bepleit ik dit al maanden in de Kamer. Ik denk dat de heer De Groot de invloed nog onderschat van het mijden en spreiden. Er wordt namelijk door verschillende verkeerseconomen gezegd dat de filedruk echt maar over een paar momenten die bij elkaar komen, gaat. Het is eigenlijk net als een dagkoers die fluctueert bij bepaalde dingen die samenkomen. Als de VVD echt verstandig wil investeren, zou het dan niet veel beter zijn om nog meer in te zetten op het mijden en spreiden dan we nu doen en dat ambtenaren bijvoorbeeld van 10.00 uur tot 15.00 uur fysiek op kantoor zijn en de rest thuis? Dan hoeven we minder in de wegen te investeren en kunnen we meer in het onderhoud investeren. Als de VVD, de partij die heel voorzichtig is in begrotingsbeleid, dit echt wil doen, zou zij daar dan niet nog een stap verder in kunnen zetten?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik wil de heer De Hoop van de PvdA een aantal dingen teruggeven. Er is in het verleden al veel geëxperimenteerd met mijden en spreiden en het thuiswerken. Natuurlijk heeft de pandemie laten zien dat als aan iedereen wordt gevraagd om thuis te werken, misschien wel 10% tot 30% van de mensen thuiswerkt. Alleen, in het verhaal dat ik hier namens de VVD hou, geef ik aan dat we er kansen in zien, maar dat we ook zien dat mensen het gewoon nodig hebben om af en toe op het werk te zijn, en dat het dus heel erg moeilijk is om vooraf te bepalen en aan de mensen te vragen wanneer zij wel en niet hun werk thuis kunnen doen. Wij zetten er dus op in om de kansen die erin zitten, te verzilveren. We willen er alleen wel realistisch over zijn dat wat ons betreft de files daarmee niet zullen verdwijnen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het lastig. U zegt dat u er realistisch in wilt zijn en dat u denkt dat de files daarmee niet verdwijnen. Maar er zijn de afgelopen tijd toch echt rapporten binnengekomen, bijvoorbeeld van het PBL, die gewoon zeggen dat het samen kan gaan, dat die filecijfers fluctueren en dat het daadwerkelijk effect heeft als je die mobiliteitskeuzes maakt door mijden en spreiden in te zetten. Ik erken daarbij ook dat

mensen graag in auto's zitten, dat je op dit moment liever met de auto naar het werk gaat dan dat je met een mondkapje op in de trein zit. Dat is gewoon vervelender. Maar ik denk dat u echt onderschat welke stappen we hierin kunnen zetten. Ik kom zelf vandaag met een voorstel om dat mijden en spreiden in te zetten. Ik vind dat wij als overheid, als grootste werkgever van het land, daarin ook verantwoordelijkheid moeten nemen. Dus ik hoop dat de VVD de PvdA daarin kan vinden vandaag.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik wil kort reageren op de heer De Hoop van de PvdA. We praten hier over 2% tot 8% minder verkeer op de weg. Dat onderdeel van het thuiswerken, al die mensen die al thuis blijven werken of op een ander moment naar hun werk gaan, hebben we natuurlijk al meegenomen in alle berekeningen en doorrekeningen voor de komende jaren over het verkeer op de weg, de mensen in het ov en het gebruik van metro en bussen. Dan zie je dat er nog steeds files zullen zijn. Er zal nog steeds uitbreiding van het ov zijn. We zullen dus echt meer nodig hebben dan alleen maar verder inzetten op thuiswerken, zoals in uw voorstel.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik heb de heer De Groot inmiddels leren kennen als een Kamerlid dat zich met name richt op mobiliteit als vraagstuk in brede zin, dus dat is heel mooi. Ik ben heel benieuwd hoe de VVD denkt over het voorstel dat de RAI Vereniging, de ANWB, Natuur & Milieu en BOVAG hebben gedaan, dat ook een heel concrete, zelfs bewezen, methode is om onder andere de fileproblematiek maar ook de stikstofproblematiek op te lossen, en zorgt voor natuurbehoud, waar u het eerder over had.

De heer Peter de Groot (VVD):

Het zal u niet bevreemden dat wij als VVD, als we kijken naar verkeersbewegingen op de weg, naar automobilisten en vrachtwagenchauffeurs, en dat wegzetten tegen het plan dat gepresenteerd is, ook zien dat in de verrekeringen van wat wij tanken aan de pomp al jarenlang een vorm zit van: hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Als VVD zien we de verdergaande elektrificering. Daar zetten we tegenover dat we dat willen beprijzen op de kilometer. Dus de VVD is echt wel bereid om stappen te zetten als het gaat om het plan waar u het over heeft. Maar dat zullen we verder moeten bezien.

Mevrouw Hagen (D66):

Als we nu de eerste stap zetten, dan is het over zeven jaar pas echt ingeregeld, dus ik denk dat het toch mooi zou zijn als de VVD inziet dat dit de meest liberale manier is van betalen naar gebruik. Ik wil hier toch nogmaals de warme oproep doen om hiermee in te stemmen en met ons mee te gaan.

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter. Er is meer ruimte nodig om te wonen. Er ontstaan hele nieuwe wijken en nieuwe leefomgevingen. Het ontstaan van deze nieuwe wijken kunnen we niet los zien van de bewoners. Die gaan reizen, gaan naar het werk, naar familie en op vakantie. Laten we niet de fout maken om

eerst huizen te bouwen en dan pas te kijken naar hoe je er komt. Grote en middelgrote gemeenten willen bouwen en die moeten geholpen worden op het gebied van bereikbaarheid. Hoe kijkt de minister hiernaar? Hoe kijkt de minister ernaar als er in een provincie of in een gebied veel verschillende locaties zijn waar gebouwd wordt? Gaat de minister dan ook kijken naar het stapeleffect? Als voorbeeld neem ik mijn eigen regio. Harderwijk, Zeewolde, Ermelo, Zwolle, Amersfoort: alle plaatsen willen wel bouwen. Hoe zorgt de minister ervoor dat de effecten hiervan duidelijk zijn voor het spoor en voor de A28, de stapeling die daar plaatsvindt? En dan niet pas wanneer de huizen er staan.

Dit voorbeeld is natuurlijk op vele regio's te plakken. Er is een slimme mix nodig van plannen, een mix van ov, wegen en oog voor de regio. Want als onze inwoners straks kunnen wonen, maar elke dag uren reistijd hebben, slaan we de plank mis.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik vraag me het volgende af. We hebben hier vorig jaar als Kamer een motie aangenomen van de heer Moorlag, toentertijd van de Partij van de Arbeid, waarin stond dat we, op het moment dat er stikstofruimte zou vrijkomen, deze eerst aan woningen zouden geven in plaats van aan wegen. Dat hebben we toentertijd als Kamer besloten. Nu hoor ik in meerdere verhalen, ook in dat van meneer De Groot, terugkomen: maar als we gaan bouwen, hebben we ook wegen nodig. Ik ben dan toch wel benieuwd hoe de heer De Groot dan in eerste instantie dat stikstofprobleem gaat aanpakken. Volgens mij hebben we op dat punt een heel groot probleem dat voorligt. Ik hoor allemaal hele mooie plannen, zoals overal in Nederland prachtige woningbouw realiseren en het aanleggen van wegen, maar feit is dat we de ruimte niet hebben, en al helemaal geen stikstofruimte. En zo we die ruimte zouden hebben, gaat die in eerste instantie richting woningbouw en dus niet richting wegen. Ik vind het dus leuke plannen, maar ik ben toch benieuwd naar de oplossing van de VVD, die ik tot nu toe echter nog niet gehoord heb.

De heer Peter de Groot (VVD):

Wat ik mevrouw Van Esch kan teruggeven, is dat ik hier bepleit dat we niet eerst allemaal woningen gaan bouwen en pas daarna gaan nadenken over hoe die mensen naar hun werk gaan. Iedereen wil namelijk gewoon netjes naar zijn werk gaan, of dat nou per fiets, met ov of via de weg is. We willen daar gewoon een realistisch verhaal voor inbrengen als VVD. We zien overal in het land dat er gebouwd wordt, maar dat betekent daarna wel dat er verkeersbewegingen op gang komen. Ik denk dat mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren dat niet kan ontkennen. Het is dan ook belangrijk om dit integraal aan te pakken. Dat is wat ik hier bepleit en dat is ook waarom ik deze vragen aan de minister hierover stel.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik vind het een interessant verhaal van de VVD, maar dan zou ik als ik de heer De Groot was ook eens gaan praten

met zijn collega van het "bouwen, bouwen, bouwen" die het daar constant over heeft. De heer De Groot zegt een heel realistisch verhaal te hebben. Nou, dat realistische verhaal betekent dus dat we voorlopig nog niet gaan bouwen, omdat we een stikstofprobleem hebben en we de stikstofruimte helemaal niet hebben. Die woningen kunnen we niet bouwen en al helemaal niet de wegen daarbij. Dus bouwen gaat het dan niet worden. Dat is het realistische verhaal dat ik op zich kan waarderen, maar dan vind ik het wel goed als men binnen de VVD eens echt met elkaar om de tafel gaat zitten om na te denken over de keuzes die gemaakt moeten worden. Als grootste partij, als partij die aan de formatietafel zit, zou ik met elkaar gaan afspreken welke boodschap ze gaat brengen en welke niet. Want het maken van die keuzes is iets wat ik echt mis bij de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter. Ik wil toch nog even stilstaan bij het hooggewaarderde wegennet. Ik moet hierbij denken aan het boek dat mijn dochter leest. Ze is 11 jaar en ze leest een kinderboek van Sanne Rooseboom, Het ministerie van Oplossingen. Dit is een ministerie dat formeel niet bestaat, maar onder de radar allerlei problemen oplost. En dat gevoel krijg ik ook regelmatig bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Want je hebt een score van 9 uit 10 voor het wegennet. Daar wordt keihard voor gewerkt en er worden ongezien veel problemen opgelost, maar het lukt dan toch niet helemaal. En dan is er het probleem van afsluitingen en vertragingen, waar iedereen van baalt. Een goed voorbeeld hiervan is de Haringvlietbrug. Omdat de brug zwaarder wordt belast dan voorheen en sneller is gaan sluiten dan gedacht, worden we plotsklaps met afsluitingen en files geconfronteerd, dus de automobilist, de vrachtwagenchauffeur en de omliggende gemeenten. Ik weet ook wel zeker dat Rijkswaterstaat en het ministerie er ook van balen. De vraag is: hoe kunnen we hier nu beter mee omgaan? In dit geval werd er al een hele tijd geklust aan die brug en toch kwamen voor velen de problemen als een verrassing. Of neem andere projecten die gepland zijn, zoals het volledig afsluiten van de A12 in combinatie met regionale afsluitingen op de N11, N207 en N208. Het heeft misschien voor de uitvoering van het project van de A12 tot mooie resultaten geleid, maar laten we eerlijk zijn: automobilisten, vrachtwagenchauffeurs en omliggende kernen en bedrijven heeft het veel pijn gedaan.

Om hier beter mee om te gaan, kom ik vanuit de VVD met een initiatief. En hoe ziet dat er in de praktijk dan uit? De komende jaren zal er onderhoud nodig zijn. Als je voordat je op pad gaat meer inzicht hebt, kun je betere keuzes maken en beter accepteren dat je reis iets langer duurt. Daarvoor is het nodig om onderhoud en geplande regionale en landelijke projecten beter op elkaar af te stemmen en inzichtelijk te hebben. We willen dat verbanden gelegd worden tussen verschillende opgaven van het Rijk en medeoverheden én risicovolle punten op het wegennet of spoor, zoals bij de Haringvlietbrug. Alleen dan zijn er keuzes te maken wanneer je naar je werk of naar school moet of wanneer je een vracht hebt richting Antwerpen. Die keuze heb je namelijk niet als alles vaststaat. Niet dat er geen files meer zullen zijn, want daar zijn we als VVD ook realistisch over, maar ik zou zeggen "no more surprises".

Voorzitter. De VVD is tevreden met de voortzetting van de extra bijdrage aan het ov. We zijn trots op alle chauffeurs, machinisten, trambestuurders, conducteurs, boa's en alle

andere medewerkers die ervoor gezorgd hebben dat het openbaar vervoer in Nederland heeft kunnen doorrijden tijdens de coronacrisis. Dat wil ik hier graag gezegd hebben.

De VVD ziet kansen in het vervoer van goederen per trein. Dat is namelijk duurzamer, maar we kunnen daarmee ook de filedruk verminderen. Daar moeten we nog wel wat voor doen, want de tarieven die in Nederland worden betaald, zijn nog lang niet conform de tarieven die worden betaald in de landen om ons heen. Een gelijk speelveld is nodig. Daarop graag een reactie van de staatssecretaris.

Een goed voorbeeld van een duurzame verbindingroute voor meer plek op het bestaande spoor, meer ruimte in de Randstad, minder overlast voor omwonenden en kansen voor onze zeehavens, is de noordtak van de Betuweroute. We zijn benieuwd hoe de staatssecretaris tegen deze verbinding aan kijkt.

Verder zien we graag dat de staatssecretaris aandacht heeft voor de verkeersregeling binnen deze havengebieden. Hier ontstaan best nog wel veel problemen. Er kan beter werk worden geleverd door de spoorbeheerder. Door problemen sneller op te lossen maken we het vervoer van goederen over het spoor nog aantrekkelijker.

Goede plannen voor spoor en in algemene zin voor mobiliteit, kunnen ook langs de weg van het Nationaal Groeifonds. Kijk bijvoorbeeld naar de ombouw van de oude lijn tussen Dordrecht en Leiden naar een lightrail. De VVD heeft wel de vraag aan de minister hoe de cofinanciering hiervan geregeld zal worden. Welke bijdrage wordt er vanuit de regio gedaan? Het budget bij lenW heeft namelijk de bodem bereikt.

In Gelderland zijn er ook kansen voor verbetering van het spoor, om reizigers en vracht te vervoeren. Het gaat om de verbinding tussen Zwolle via Enschede naar Münster. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de opname van deze verbinding in het — daar komt-ie — Europese comprehensive network van de trans-European networks? In gewone mensentaal is dat gewoon een programma voor investeringen in spoor, Europees gezien. Want dit is een belangrijke voorwaarde voor financiering uit Europa. Welke kansen en risico's zijn hieraan verbonden? Heeft u hierover al gesproken met uw Duitse collega?

Voorzitter. Het laatste punt van mijn inbreng in deze eerste termijn is het onderstrepen van circulaire economie, of anders gezegd: het stoppen met het gebruik van primaire grondstoffen. Waarom? Omdat we heel veel grondstoffen opgebruiken en we dat niet eindeloos kunnen doen. Daarom is het voor alle inwoners van Nederland van belang om hergebruik meer en meer toe te passen, zonder dat dit leidt tot hogere kosten in de winkel. Om daar te komen is het van belang om naar grondstofketens te kijken, om te kijken hoe ze werken. Elke keten is namelijk verschillend en vraagt dus om nieuwe productieoplossingen. Kijk naar oplossingen voor circulair beton. Daarbij is inmiddels al hergebruikt zand en grind uit oud beton geschikt om te verwerken in nieuw beton, maar er is nog geen definitieve oplossing voor cement. Een eerste stap is echter gezet. Als VVD hebben we ideeën over hoe we hierin kunnen versnellen. We willen kennis en expertise over hergebruik en grondstoffen in meerdere overheidslagen inzetten. Waarom? Ik was vlak na de zomer bij de bouw van een volledig circulair

bedrijfspand. Daar werd een tweedehands branddeur uit een oud belastingkantoor aangekocht om in te zetten. Dat is toch fantastisch, zou je zeggen? Alleen, het lukte niet. Waarom niet? Een certificaat ontbrak. Dat is namelijk de eis die gesteld wordt. Ik vind dit een mooi voorbeeld van dat regels hergebruik in de praktijk in de weg zitten. Dat zou niet zo moeten zijn. Dat er om tot oplossingen te komen meer ruimte nodig is, ook experimenteeruimte, is voor de VVD wel duidelijk.

Voorzitter. Hergebruik ...

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Stoffer, maar die doen we aan het eind. U continueert, meneer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Voorzitter. Hergebruik van materiaal biedt legio voordelen en kansen voor ondernemers, met name in het mkb. Er zijn kansen om te vernieuwen en te innoveren, en om minder materiaalkosten te maken en dus meer mogelijkheden voor winst te ontginnen, om vervolgens weer te investeren in het creëren van circulaire oplossingen. Hergebruik van materiaal is niet alleen slim, het is ook win-win.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Stoffer van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, ik stond er al, want als iemand zegt "ik ben aan het eind van mijn betoog", denk ik dat het nog twee zinnen zijn, maar de VVD heeft meer spreektijd, dus dan duurt het wat langer voor je aan het eind bent. Daar ben ik jaloers op, voorzitter; dat wil ik best toegeven.

Goed betoog van de heer De Groot; helder ook. Ik denk dat mijn betoog straks in dezelfde lijn zal zijn. Hij spreekt nadrukkelijk zijn zorgen uit over het onderhoud van onze infrastructuur, evenals een wens voor waar het naartoe moet. Die zorg is wel helder. Die is niet dat de bruggen hier in Nederland op instorten staan — dat staan ze helemaal niet — maar wel dat er al meerdere bruggen en andere kunstwerken zijn met een beperking of stremming erop. Afgelopen vrijdag hebben we een brief gekregen van de minister — dat was een goede brief, moet ik zeggen; dat zal de heer De Groot ook beamen — waarin heel helder staat wat de financiële situatie is en wat het probleem is van waar we nu staan en wat we graag zouden willen met het onderhoud van de infrastructuur. Daar zit namelijk een gat tussen van 1,5 à 2 miljard per jaar, als je doorkijkt tot 2030. Dat gaan we vandaag niet oplossen, maar ik zou graag van de heer De Groot horen welke stappen er volgens hem mogelijk zijn, niet vandaag, maar wel richting de formatie en de komende jaren. We constateren dat er een probleem is — daarover zijn we het eens — en dat er een wens is voor waar we naartoe willen. Hoe gaan we daarnaartoe groeien? Ziet de heer De Groot daarvoor misschien een paar grote stappen? Het hoeft niet helemaal uitgeput, en "grote stappen, snel thuis" is het ook niet, maar ziet hij wel een paar grote stappen? Welke lijn moeten we inzetten?

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

Dat vind ik een goede vraag van de heer Stoffer. De eerste suggestie die ik hier vandaag gedaan heb, is om meer inzicht te krijgen in de hotspots: waar zitten de knelpunten die we al kunnen voorzien? Neem bijvoorbeeld bruggen en tunnels, waaraan nu al hard gewerkt wordt en waarvan we misschien al weten: hé, daar gaan problemen ontstaan. Dat moeten we inzichtelijk hebben om dat vroegtijdig te kunnen delen met weggebruikers en bestuurders door het hele land, zodat zij er alvast rekening mee kunnen houden: oei, dat is best gevoelig daar. Dat is stap één. Die gaat over het bieden van meer openheid. Want ja, ons wegennet is fantastisch en ja, onze bruggen en tunnels zijn goed en zullen niet instorten, maar we kunnen nog wel iets meer doen aan de communicatie daarover. Dat is dus stap één.

Stap twee is heel goed inzichtelijk hebben — volgens mij heeft de heer Stoffer daar zelf ook om gevraagd — om welke objecten het nu gaat. Hoe ziet de instandhouding er nou uit? Als we kijken naar de opgave, hoe ziet de planning er dan uit? Is die realistisch en is die ook realistisch uitvoerbaar? Want we weten allebei, de heer Stoffer en ik, dat je wel iets in een planning kunt zetten, maar dat het daarmee nog niet gemaakt is. Als VVD maken wij ons ook zorgen — daar heb ik ook al uitgebreid over gesproken met de heer Stoffer — over de vraag of er wel voldoende capaciteit is bij Rijkswaterstaat, ProRail en marktpartijen om deze opgaven te realiseren.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik vroeg inderdaad niet om uitgebreid alle stappen. Toch nog één erbij, want dat betekent — ik denk dat de heer De Groot dat met mij eens is — dat dat gat van 1,5 tot 2 miljard wel in stappen ingevuld moet worden om uiteindelijk een goed antwoord te kunnen geven op de eerste stap die de heer De Groot wil zetten. Is hij dat met mij eens?

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

Ja.

De **voorzitter**:

Kijk, dat zijn de antwoorden die we hebben willen. Zo beëindigen we dit debat nog wel voor de lunch.

Mevrouw **Bouchalikh** (GroenLinks):

Ik ging rechtop zitten toen de heer De Groot sprak over het ministerie van oplossingen; dat vond ik mooi gevonden. Zo voelt het inderdaad. Wij proberen hier zowel de klimaatcrisis als de gezondheidsvraagstukken aan te pakken met deze commissie. De heer De Groot heeft ook gesproken over de verschillende bestuurslagen en de samenwerkingen die nodig zijn in de vraagstukken waar wij mee te maken hebben. Ik heb toen goed geluisterd en gewacht om iets te horen over het handhaving- en toezichtstelsel, waar wij in onze commissie vaak over hebben gesproken. Eerst even een verhelderende vraag, voor ik u misschien voor het blok zet: gaat uw collega daar nog op in of zal ik mijn vraag aan u stellen? Kan dat bij u?

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

Ja, dat kan bij mij.

Mevrouw **Bouchalikh** (GroenLinks):

Oké, super. Ik wil graag iets vragen over het rapport van de commissie-Van Aartsen. Daar hebben we het vaker over gehad in onze commissiedebatten. De urgentie is zeer groot. Er zijn tien voorstellen gedaan, die integraal zouden moeten worden overgenomen. Als het gaat over het ministerie van oplossingen: het lijkt mij heel belangrijk om integraal naar dit soort vraagstukken te kijken. Ik zou de VVD via de heer De Groot graag willen vragen waarom de VVD dan toch enigszins terughoudend lijkt te zijn met het integraal overnemen van dat hele advies, met name de laatste twee punten, zoals ik heb begrepen in de commissiedebatten. Kunnen wij hier met z'n allen besluiten dat we wél het hele plan aanpakken, om op die manier de verandering teweeg te brengen die echt nodig is, wat we hier ook hebben gedeeld?

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

Ik wil graag teruggeven aan mevrouw Bouchalikh dat de VVD van het rapport-Van Aartsen niet zegt: goh, wat zijn dat tien goeie aanbevelingen. Dat heb ik namens de VVD in dat commissiedebat ook nooit gezegd. Ik heb wel gevraagd aan de staatssecretaris hoe die routekaart naar een succesvolle versterking van het stelsel er nou uit ziet. Dan zijn er drie onderdelen waarvan de VVD zegt: hoe gaan we dat dan invullen, wat is een goeie manier van invullen? Die punten zijn gewoon goed, alleen kun je ze op verschillende manieren invullen en daar hebben we met elkaar over gedebatteerd. Over versterking van het stelsel van omgevingsdiensten om te zorgen dat ze gewoon goed hun werk kunnen uitvoeren en dat Nederland nog beter wordt, bestaat voor de VVD geen twijfel.

De **voorzitter**:

Het onderhoud wordt meteen ingestart hier in dit gebouw, stel ik vast. Zo invloedrijk zijn wij! Mevrouw Bouchalikh.

Mevrouw **Bouchalikh** (GroenLinks):

Ik ben heel blij om dit te horen. Ik zou wel graag nog even willen meegeven — of weer teruggeven zoals de heer de Groot dat ook doet — dat het heel belangrijk is dat we uiteindelijk wel weer knopen doorhakken en dat we niet constant blijven zoeken naar onderzoeken en manieren om dingen uit te voeren. Misschien moeten we dat ook op een gegeven moment proberen. Ik hoop dat we elkaar daarin kunnen vinden. Dat hoor ik op een bepaalde manier ook terug. Dank.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Ik was ook enigszins verbaasd. De VVD heeft enorm veel spreektijd en zegt dan helemaal niks over toezicht en handhaving. We hebben inmiddels een stapel rapporten. Dat dat faalt, zouden we wel kunnen stellen. De commissie-Van Aartsen zegt "stelselverantwoordelijkheid is fictie", net als dat kinderboek: fictie. Er is geen ministerie van oplossingen; het is fictie. Het is heel mooi dat er nu gesproken wordt over routekaarten en knopen doorhakken, maar in deze begroting zit helemaal niks. Ik zou graag, natuurlijk via de voorzitter, willen weten: wat bent u nú van plan? Het kost de samenleving 4 miljard per jaar. U vertelt over allerlei dingen die mensen moeten gaan doen: een circulaire economie. Maar wát gaan we doen tegen die milieucriminali-

teit? Wat gaan we doen zodat we mensen niet opzadelen met een rekening van 4 miljard per jaar? Wat gaan we doen om te zorgen dat mensen niet in die schadelijke uitstoot zitten?

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik vind dit een hele mooie vraag van mevrouw Beckerman. Alleen, wij hebben ook met elkaar de degenen gekruist in de commissie over dat we gewoon een routekaart nodig hebben. Die wordt voorbereid. Die gaat zelfs een stap verder. De staatssecretaris heeft toegezegd dat die wordt voorbereid voor het nieuwe kabinet zodat er snel stappen kunnen worden gezet. Dat is voor de VVD ook de route, want als we nu plotsklaps zeggen: goh, we moeten er 100 miljoen, 200 miljoen, 500 miljoen, misschien 1 miljard euro tegenaan zetten, dan weet ik niet waar dat dan blijft. We moeten gedegen plannen hebben. Daar staan we als VVD ook voor. Dat is ook voor ons de weg om te gaan.

Mevrouw Beckerman (SP):

"De route is de routekaart en we stellen het nog een tijdje uit", dat is ongeveer het antwoord, begrijp ik dat goed? Er ligt een stapel rapporten en daar zitten al allerlei aanbevelingen in. Uit die stapel rapporten blijkt ook dat er al zes jaar lang chemisch afval wordt gedumpt en dat de boete €5.000 was. Dat is een boete die lager is dan als je in de bijstand zit en een elke week een tasje boodschappen krijgt. €5.000, een schijntje, bij enorme winstmarges! Kunt u dan wellicht, vraag ik via de voorzitter, meegaan in het amendement dat collega Bouchallikh heeft ingediend om nu al te investeren om te zorgen dat er meer kennis is bij die omgevingsdiensten? Heel concreet, dat mag u een route op uw routekaart noemen, maar dat zou toch iets zijn wat we nú kunnen doen? Want ik neem aan dat u het met me eens bent, zeg ik via de voorzitter, dat het echt een bizarre, schandalige situatie is.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik blijf bij mijn standpunt — en dat is misschien niet wat mevrouw Beckerman van de SP wil horen — dat we gewoon een integrale routekaart moeten hebben over wat nodig is om dit aan te pakken. Ik blijf daar gewoon voor staan. Ik heb de staatssecretaris ook opgeroepen om daar snel mee te komen, zodat we kunnen zien hoe we dit gaan invullen.

De heer Geurts (CDA):

Ik heb een vraag over de verkeersveiligheid. De heer De Groot van de VVD-fractie weet dat ik al een aantal keren aandacht gevraagd heb voor het feit dat kenniswerkers in Nederland hun rijbewijs om kunnen zetten in een Nederlands rijbewijs. Een voorbeeld: als je uit India komt, kun je voor een aantal roepies op de hoek van de straat een rijbewijs aanschaffen. Je komt als kenniswerker hier in Nederland, je krijgt een Nederlands rijbewijs en je mag hier deelnemen aan het verkeer. Ik heb de volgende concrete vraag aan de VVD-fractie. Het CDA wil dat we daar deze week een streep doorheen trekken. Steunt de VVD die inzet van de CDA-fractie?

De heer Peter de Groot (VVD):

Uitgangspunt voor deelname aan het verkeer in Nederland is dat het veilig gebeurt. Dat willen we allemaal, en op dat punt kunnen de heer Geurts en ik elkaar een hand geven. Alleen, wat de VVD wel wil weten, is: hoe vaak komt het voor dat verkeersonveilige situaties ontstaan door deze situatie? Mijn wedervraag aan de heer Geurts is dan ook: heeft hij op dit moment inzicht in hoe vaak dat leidt tot verkeersonveilige situaties?

De voorzitter:

Liever geen wedervragen vanaf die plek, want dan duren de interrupties eeuwig.

De heer Geurts (CDA):

Het gaat om ongeveer 8.000 mensen. Dat zijn althans de cijfers die van het ministerie komen. Ik noemde net het voorbeeld van sommige mensen die dan wel naar een rij-school gaan en zeggen: "Joh, wil je mij even wat begeleiden in het Nederlandse verkeer? Ik voel me toch wat onzeker, want in mijn thuisland heb ik daar weinig ervaring mee." Als je dat allemaal tot je laat doordringen — 8.000 mensen en dit soort verhalen van rij-schoolhouders — dan kun je er gevoelig van uitgaan dat het een probleem is in Nederland. Het wordt alleen niet bijgehouden. Wat zegt het ministerie dan? We gaan het onderzoeken. Ja, dan ga je iets onderzoeken wat niet wordt bijgehouden. Dus die getallen zult u nooit krijgen, zeg ik tegen de heer De Groot. Maar we weten wel — dat kun je gewoon aanvoelen — dat dit totaal verkeerd is. Als ik dit op straat aan mensen vraag, denk ik dat ze zeggen: nee, daar moeten we gelijk een streep doorheen trekken. Dan zegt de VVD-fractie: nee, we gaan het onderzoeken. Hom of kuit, voorzitter, vraag ik via u aan de heer De Groot. Steunt u de CDA-inzet om daar van de week gewoon een streep doorheen te zetten?

De heer Peter de Groot (VVD):

De heer Geurts kan van de VVD een hand verwachten als het erom gaat dat we willen weten hoe vaak dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Maar de heer Geurts weet ook — en dat zal in de toekomst vaker voorkomen — dat we die kenniswerkers ook heel hard nodig hebben. Hoe we daarmee omgaan, zal in de toekomst dus een punt blijven. U hebt het over 8.000 gevallen. Ik wil namens de VVD weten hoe vaak dit in die 8.000 gevallen leidt tot onveilige situaties. Dat is voor de VVD het belangrijkste uitgangspunt. De VVD is het met het CDA, met de heer Geurts, eens dat je hierover natuurlijk vanuit je gevoel kunt redeneren. Maar wij zetten hier geen stappen die bijvoorbeeld het binnenkomen van kenniswerkers tegenhouden en het werk van kenniswerkers bemoeilijken, zonder dat daaraan ten grondslag ligt dat wij weten hoe vaak dit tot echte problemen leidt.

De voorzitter:

Prima. Dan gaan we luisteren naar de Heerema van de fractie van de VVD.



De heer Rudmer Heerema (VVD):

Voorzitter. Dit is een soort van begrotingsmaidenspeech, want ik heb nog niet eerder de lenW-begroting mogen doen.

Dat vind ik leuk. Een groot deel van de luchtvaartportefeuille is controversieel. Wat mij betreft gaan we na een regeerakkoord snel over de luchtvaart spreken in de commissiedebatten. Dat lijkt mij veel zinvoller dan hier bij de begroting.

Afgelopen maandag zijn we op werkbezoek geweest op de Waddeneilanden. Tijdens de overtocht van Lauwersoog naar Schier kregen we een presentatie over het baggeren in de Waddenzee en over de uitdagingen die het met zich meebrengt om de vaargeulen open te houden. Het grote probleem is het feit dat wat er gebaggerd wordt het gebied niet mag verlaten. Er wordt dus wel zand aangevoerd via de Noordzee de Waddenzee in, maar we mogen dat niet terugbrengen naar de randen van de Waddenzee. Het is dan ook heel logisch dat dit systeem niet houdbaar is. Veel erin, niks eruit; dat zorgt voor verstopping. Je hoeft echt geen wiskundige te zijn om te snappen dat het, als er steeds meer zand in de Waddenzee komt en we dat niet mogen afvoeren, steeds moeilijker wordt om de vaarroutes open te houden.

Ik wil graag van de minister weten hoelang dit systeem volgens haar nog houdbaar is. Hoe sorteren we voor op het moment dat de Waddeneilanden steeds moeilijker bereikbaar worden? Welke mogelijkheden zijn er om wet- en regelgeving aan te passen, zodat we de beste oplossing vorm kunnen geven, namelijk het gebaggerde zand gewoon uit de Waddenzee transporteren?

Daarnaast rijd ik regelmatig de Afsluitdijk over om bij mijn vader in Wergea langs te gaan of schaatswedstrijden in Thialf te bezoeken. Afgelopen zaterdag ben ik daar met mijn dochter geweest voor het NK schaatsen. Het was weer prachtig. Elke keer als ik de dijk over ga, zijn ze hard aan het werk om de dijk te versterken en te verhogen. Maar nu blijkt dat er zoutophopingen ontstaan bij de werkzaamheden om de vaargeulen in het IJsselmeer te verdiepen. Uit angst voor het verziltingsproces zijn alle werkzaamheden stilgelegd. Hiermee wordt een trein van effecten in gang gezet. De vaargeulen zijn straks namelijk niet tijdig verdiept. Het zand dat daarmee gewonnen wordt, zou niet alleen gebruikt moeten worden voor de aanleg van een vismigratierivier, maar vooral ook voor de versterking van de Friese IJsselmeerkust. Kortom, kan de minister ons vertellen wat het effect is voor deze drie projecten, nu het baggeren is stilgelegd? Ik snap dat er onderzoek gedaan moet worden, maar dat is als het goed is pas over negen maanden klaar. Kan de versterking van de Friese IJsselmeerkust gewoon doorgaan? Wat voor extra uitdaging ziet de minister? Kan de minister ons toezeggen dat het versterkingsproject door deze vertraging niet langer gaat duren? Er wordt namelijk nogal wat gevraagd van al die automobilisten die de dijk regelmatig over moeten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Beckerman van de fractie van de SP.

□

Mevrouw Beckerman (SP):

Voorzitter, dank u wel. Ook voor mij is dit de eerste begroting van IenW. Dat is een belangrijk dossier. Er moet veel gebeuren, want de milieuproblemen in Nederland zijn groot.

Jaarlijks sterven er in Nederland 12.000 mensen als gevolg van luchtvervuiling. Luchtvervuiling is nu wereldwijd dodelijker dan roken. Ongeveer 20% van de sterfgevallen door corona is mede gerelateerd aan ongezonde lucht. Milieucriminaliteit veroorzaakt in Nederland jaarlijks naar schatting 4,3 miljard aan schade. Deze zomer zagen we weer hoe kwetsbaar we zijn voor wateroverlast. Er dreigt een watercrisis, omdat veel van onze wateren van te slechte kwaliteit zijn.

Er moet veel gebeuren, maar de aanpak schiet tekort. De stapel rapporten die snoeiharde conclusies trekken over de manier waarop milieutoezicht en -handhaving en de aanpak van criminaliteit falen, groeit en groeit. Van Aartsen noemt de stelselverantwoordelijkheid door bewindspersonen "fictie". Milieucriminelen kunnen miljoenen winst maken. De boetes zijn ontstellend laag. Je krijgt nu een lagere boete als je willens en wetens het milieu schaadt dan als je in de bijstand zit en wekelijks een tas boodschappen van je ouders krijgt. Dat is een bizar feit.

De Rekenkamer laat vervolgens zien dat 80 bedrijven verantwoordelijk zijn voor 50% van alle overtredingen. Een pijnlijk voorbeeld hiervan is natuurlijk Tata Steel, maar ook de asfaltcentrales. We noemden ze al eerder. Begin dit jaar bleek dat maar 8 van de 29 centrales voldoen aan de normen. Het ministerie wist dit sinds 2018, maar greep niet in. Vervolgens werd het verhaal erger. Na meting in Nijmegen bleek de centrale zeventien keer meer schadelijke stoffen uit te stoten dan toegestaan. Maar wat bleek? De overheid heeft zelf gepleit voor minder strenge regels, zodat de productie kon doorgaan. Winst was blijkbaar belangrijker dan het milieu en de mensen. Een klokkenluider stelt nu dat niet alleen de asfaltcentrale niet voldoet, maar dat bij een derde van de grote bedrijven in deze regio vergunningen niet op orde zijn. Graag een reactie.

We weten allemaal dat we veel meer moeten doen tegen milieu- en waterproblemen. We moeten de grote vervuilers steviger aanpakken. We staan veel te veel stil, want veel is doorgeschoven naar een nieuw kabinet. Pas in december komt er een reactie op het falende toezicht- en handhavingstelsel. Dat is slecht voor het milieu, slecht voor de omwonenden, slecht voor de mensen die in deze bedrijven werken en slecht voor het vertrouwen in de overheid.

We kunnen niet wachten. Daarom doen wij twee voorstellen. Eén. De aanpak van milieuovertredingen kan en hoeft niet te wachten. Het Rijk kan en moet nu regie nemen en zorgen voor het vergroten van de kennis bij omgevingsdiensten. Daarom steunen we het amendement dat door GroenLinks is ingediend. Twee. De aanpak van asbestdaken stagneert, terwijl we door het vervangen van die daken door goed geïsoleerde daken, al dan niet met zonnepanelen, én milieuwinst én klimaatwinst kunnen boeken. We hebben daarom een amendement ingediend. Graag een reactie.

Voorzitter. Een beter milieu begint niet bij huishoudens. Een beter milieu begint hier, bij een overheid die haar eigen falende aanpak aanpakt.

Dank u wel.

De voorzitter:

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



De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. In een wereld die steeds ingewikkelder en ook steeds internationaler wordt, dreigen abstracte, mondiale opgaven vrijwel alle aandacht op te eisen, ook in deze Kamer. Dat dreigt ten koste te gaan van onze eigen buurten, onze eigen volkswijken en onze eigen leefomgeving. Dat is doodzonde, want we kunnen geen grote hoogtes bereiken als wij onze eigen wortels verwaarlozen. Wij moeten blijven investeren in onze basis. Voor de SP is dat de eigen buurt, de eigen leefomgeving. Een leuke buurt met levendigheid en goede voorzieningen vergroot betrokkenheid en vermindert eenzaamheid, polarisatie en vervreemding in ons land, of je nou in de Randstad woont of in welke regio dan ook.

Maar helaas, die voorzieningen verdwijnen. Nog deze week konden we lezen hoe mensen in Lochem verrast werden door het schrappen van een cruciale buslijn naar Deventer. En 4.000 handtekeningen van buurtbewoners hebben daar vooralsnog niets aan kunnen veranderen. Lochem is slechts één voorbeeld. Ik had het net zo goed kunnen hebben over Cuijk, Dronten of Nuland, waar ook buslijnen dreigen te verdwijnen. De SP maakt zich zorgen over de bereikbaarheid in grote delen van ons land, maar het kabinet overduidelijk niet. Het kabinet wil niet eens weten op welke schaal openbaar vervoer wordt afgebroken, maar gaat ondertussen wel door met het aanleggen van meer asfalt, ondanks verzet, bij onder andere Amelisweerd. Is het kabinet bereid om meer te doen om stad- en streekvervoer in ons land voor iedereen toegankelijker en betaalbaarder te maken? Gisteren heeft de Kamer mijn motie aangenomen om meer informatie te krijgen over het verdwijnen van buslijnen, ondanks dat het kabinet deze motie had ontraden. Dit is een logische eerste stap om tot verbeteringen te komen. Wanneer kunnen wij deze informatie van de regering tegemoetzien?

Voorzitter. Zeeuws-Vlaanderen is een regio die in het bijzonder wordt verwaarloosd. Mensen moeten al jarenlang tol betalen voor de enige verbinding met die regio, terwijl dat bijna nergens anders in het land hoeft. Afgelopen zomer nam deze Kamer nog een motie van mijzelf en BBB aan, wederom ontraden, die oproept om die tolheffing voor de Westerscheldetunnel zo snel mogelijk te beëindigen. Zo snel mogelijk. En volgens het kabinet zou dit pas tussen 2023 en medio 2025 kunnen, maar de Kamer zegt dus: zo snel mogelijk. Kan het kabinet daarom bevestigen dat het alles op alles zet om de Westerscheldetunnel uiterlijk in januari 2023 tolvrij te maken, omdat de Kamer daar om vraagt?

Tot slot, voorzitter. Bewoners van gebieden rondom luchthavens worden blootgesteld aan schadelijke concentraties ultrafijnstof. Naar alle waarschijnlijkheid geldt dit des te meer voor platformmedewerkers. Door duurzaam te taxiën kan een belangrijke stap worden gezet om hen te beschermen. De vliegtuigmotoren worden daarbij uitgezet, en de vliegtuigen worden bijvoorbeeld elektrisch versleept naar de startbaan. Volgens een ontwikkelaar kan dit al vanaf 2025, maar Schiphol wil dit pas vanaf 2030 gaan doen, dus vijf jaar later. Is de minister bereid om zich ervoor in te spannen om deze ambitie van Schiphol te verhogen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Hagen van D66.



Mevrouw **Hagen** (D66):

Voorzitter. Nederland staat voor gigantische opgaven. De verandering van het klimaat wordt steeds beter voelbaar. Terwijl ons voorjaar en onze herfst steeds natter zijn, zucht de natuur in de zomer al jaren onder droogte en hitte. Wat eerst nog afgedaan werd als cynisch, is nu de niet te ontkennen realiteit: bosbranden, mislukte oogsten, watertekorten, rivieren die opdrogen, stagnerende scheepvaart, brak water dat ons land en onze akkers instroomt, straten die blank staan. Hoewel een bosbrand in Australië ver weg voelt, laten overstromingen in Limburg ons zien dat we niet spreken van een toekomstscenario: het is de onomkeerbare realiteit.

We moeten ons wapenen tegen klimaatverandering door uitstoot te verminderen, met duurzame mobiliteit en een circulaire economie. Maar we moeten onszelf ook beschermen. Wederom sloeg het KNMI alarm. In het meest ongunstige geval stijgt onze zeespiegel 1 tot 2 meter. Een land als Nederland, waarin de meeste mensen onder de zeespiegel wonen, is het eerste dat het gevecht tegen deze zeespiegelstijging begint. Maar dan moeten we wel nu beginnen.

Voorzitter. Veel van deze opgaven liggen ook bij de commissie Infrastructuur en Waterstaat. Het is aan ons om mee te timmeren aan een duurzamer mobiliteitsbeleid, in een klimaatbestendig land. Laten we niet langer de gaten voor nu dichten met budgetten uit de toekomst, zoals we voor onze impact op de aarde de rekening presenteren aan toekomstige generaties.

Voorzitter. Als we spreken over een duurzaam mobiliteitsbeleid, is het ook belangrijk dat we de lessen uit corona meenemen. Nederland werkte massaal vanaf de keukentafel of vanuit de kinder- of zolderkamer. We leerden dat thuiswerken kan en dat dit een goed uitgangspunt is voor ons vraagstuk van mobiliteit. Maar toch staan we nu allemaal weer gezellig in de file. Werkgevers spelen een rol om de elektrische fiets en het ov te stimuleren, maar kunnen werknemers ook de vrijheid geven om thuis te werken. Ik vraag de rijksoverheid in gesprek te gaan met regionale overheden, vervoerders en bedrijfsleven en te komen met een pakket met duidelijke termijnspraken en adequate maatregelen. Naast thuiswerken is rekeningrijden een oplossing voor de grote spitsdrukte. Rekeningrijden is een eerlijke beprijzing naar gebruik en een zekerheid voor verdere verduurzaming van ons wagenpark. Hoewel dit kabinet voornemens was om pilots met rekeningrijden te starten in steden, is aan die pilots onvoldoende navolging gegeven. Gaat de minister deze afspraak nu eindelijk uitvoeren?

Voorzitter. Ook rondom luchthavens werd het het afgelopen jaar stiller: een strakblauwe lucht, wakker worden van vogels. De coronacrisis presenteerde ons een keuze voor een duurzamer mobiliteitsbeleid. Welke koers willen we varen? Wordt het een schonere, stillere luchtvaart die het vertrouwen van de burgers terugwint? Of gaan we verder met de oude, ongebreidelde groei? We hebben als Nederland alle kennis in pacht om bij te dragen aan de verduurzaming van de luchtvaart in Nederland, maar ook wereld-

wijd. Deze kennisvoorsprong staat alleen op losse schroeven. Landen om ons heen, zoals België, Duitsland en Engeland, maken ruimte voor experimenten en investeren wel in innovatie. Zo opent Duitsland nieuwe synthetische kerosinefabrieken. Ziet de minister kansen om samen te werken met onze eigen fabriek in Delfzijl?

De heer Alkaya (SP):

Als argument voor rekeningrijden wordt vaak gebruikt dat elektrisch rijden ervoor zorgt dat er minder inkomsten uit accijnzen zijn. Ik vind dat eigenlijk gek, want aan de andere kant zijn partijen als D66 wel voor fiscaal stimuleren van elektrisch rijden. Zou het niet veel makkelijker zijn om af te zien van het rekeningrijden? Mensen die helemaal geen geld hebben om een elektrische auto te kopen en die in een regio wonen waar geen openbaar vervoer is, zullen simpelweg met rekeningrijden worden geconfronteerd. Laten we hen ontzien. Ik stel voor om mensen met een elektrische auto eerlijk te laten bijdragen door de subsidies ervan af te halen voor mensen die die helemaal niet nodig hebben.

Mevrouw Hagen (D66):

We staan echt aan de vooravond van de transitie naar duurzaam vervoer. Helaas is nog steeds niet alles elektrisch. Ik denk dat we nog een lange weg te gaan hebben. U heeft ook gezien dat juist door de stimulering met de fiscale maatregelen voor elektrisch vervoer, er een enorme spurt is getrokken en er veel meer elektrische auto's zijn gekomen. Ik denk dat het heel duidelijk is dat dit nodig was en nog steeds nodig is om de elektrische vervoersmiddelen juist te stimuleren.

De heer Rudmer Heerema (VVD):

Ik ben het heel erg met mevrouw Hagen eens dat wij in Nederland allerlei kennis in huis hebben om te kijken of wij sneller en op een betere manier de luchtvaart schoner kunnen maken, kunnen verduurzamen et cetera. We hebben heel veel goede regionale luchthavens, waar allerlei innovatie plaatsvindt, of het nu in Eelde is, of in Maastricht of straks misschien in Lelystad. Daar ontwikkelen wij allemaal mooie innovaties die bijvoorbeeld op Schiphol gebruikt kunnen worden om de grote luchtvaart ook beter en sneller te innoveren. Is mevrouw Hagen daarom niet ook van mening dat we vooral daarop moeten inzetten in plaats van alleen maar te focussen op het verminderen van vluchten, en dat we vooral moeten kijken hoe we de regionale luchthavens kunnen ondersteunen bij innovatietechnieken en dat we daarmee Schiphol kunnen verbeteren?

Mevrouw Hagen (D66):

Ik constateer dat dit toch niet helemaal controversieel is voor de heer Heerema en de VVD. Dat is heel mooi, want ik wil daar graag wat over zeggen. Ik denk namelijk dat het heel belangrijk is dat we in de luchtruimherziening kijken naar de rol van de regionale luchthavens in het geheel voor Nederland. Ik denk dat dit ook in het belang is van de verdere verduurzaming. Waar we alleen geen voorstander van zijn, is de fixatie op het aantal vluchten. We willen juist wegblijven van vluchtaantallen. Zoals u weet, hebben we een voorstel ingediend voor een CO₂-plafond. Dat voorstel gaat er juist van uit dat als de sector verder verduurzaamt en binnen de grenzen van de uitstoot blijft, de sector de ruimte heeft om te wisselen in het aantal vluchten. Dus wij

zijn niet voor fixatie op het aantal vluchten, maar wel voor een CO₂-plafond.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dat waren mooie en belangrijke woorden van mevrouw Hagen over de klimaatcrisis waarin we zitten. We komen er natuurlijk niet met alleen mooie woorden en geen daden. Ik ben wel benieuwd of het dan vanaf nu ook zo is dat D66 sowieso in een aankomende regering een no-go geeft voor de uitbreiding van snelwegen, een no-go geeft voor de verbreding van de A27, een no-go geeft voor verdere uitbreiding van Schiphol en van vluchten, en een no-go geeft met betrekking tot Lelystad Airport. Ik heb het over dat soort dingen. Als mevrouw Hagen zo'n goed pleidooi heeft over de klimaatcrisis, dan ga ik er ook van uit dat haar partij staat voor een no-go wat betreft deze verslindende projecten, die heel veel geld kosten en héél slecht zijn voor het klimaat, waar zij zulke mooie woorden over heeft.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik hoor niet helemaal een vraag, maar ik denk dat mevrouw Van Esch ons kent als de vaandeldrager van het klimaatbeleid. In die lijn denk ik dat onze inzet ontzettend duidelijk is, ook aan de formatietafel. Wij willen dat klimaatbeleid verder doorzetten en maatregelen treffen om die enorme impact die het klimaat nu al heeft op ons allen, bijvoorbeeld in Limburg, maar ook op onze volgende generaties, te verzachten.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik zal mijn vraag, die volgens mij vrij duidelijk was, herhalen. Als D66 zulke mooie woorden heeft over wat we moeten doen om het klimaat te verbeteren en klimaatverandering tegen te gaan, dan ben ik wel heel benieuwd of D66 hier ook gewoon glashard kan zeggen: "Er is een no-go voor de uitbreiding van de A27. Omdat wij het klimaat zo belangrijk vinden, stappen we niet in een nieuwe regering als er een verbreding komt van een onzinnige snelweg, die ook nog eens heel veel natuur vernietigt. Er is een no-go wat betreft Lelystad Airport, omdat we niet vinden dat er een nieuw vliegveld nodig is. Er is een no-go voor een uitbreiding van Schiphol." Ik wil daar toch nog graag een antwoord op. Als u staat voor dat klimaatbeleid, dan wil ik weten of u er ook voor staat dat die projecten niet moeten doorgaan. Ik vind dat heel belangrijk. Ik ben benieuwd naar dat specifieke antwoord.

Mevrouw Hagen (D66):

Om niet een generiek antwoord te geven: volgens mij is de inzet van D66 op de A27 altijd heel helder geweest. Wij zijn ervoor dat gekeken wordt welke mogelijkheden er voor de A27 zijn binnen de bak, en of er bijvoorbeeld mogelijkheden zijn voor snelheidsverlaging. Amelisweerd is een prachtig gebied. Wij zijn voor het behoud ervan. Dat was onze inzet en dat is ook aan de formatietafel onze inzet. U kent onze inzet rondom Lelystad ook. Ook daarvan hebben wij gezegd: het mag niet leiden tot meer uitstoot, meer overlast door lage vluchten enzovoort. U kent het hele riedeltje. Hiervoor geldt wederom dat dat onze inzet is geweest en dat dat ook aan de formatietafel onze inzet is.

De heer **Madlener** (PVV):

Als ik mevrouw Hagen zo hoor, dan vraag ik mij altijd af waar ze het over heeft en in welk land we leven, want ik herken me totaal niet in het beeld van Nederland dat mevrouw Hagen schetst. Als mevrouw Hagen meent dat Nederland het in de toekomst zo moeilijk krijgt door al die klimaatverandering, overstromingen en weet ik veel wat voor zondvloed hiernaartoe komt, wat vindt mevrouw Hagen dan van al die zogenaamde klimaatvluchtelingen? Waarom gaan die klimaatvluchtelingen dan juist naar zo'n gevaarlijk land? Ik snap er niets van!

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik denk dat de heer Madlener ons klimaatbeleid juist met volledige overtuiging zou moeten omarmen. Want waar komen de meeste vluchtelingen vandaan? Dat zijn die klimaatvluchtelingen. Die komen uit de gebieden waar het nog droger wordt en waar er al geen water is. Maar dat laat onverlet dat u, als u naar ons land kijkt — ik weet niet waar u woont, meneer Madlener — ziet dat een groot deel van de Nederlandse bevolking gewoon onder de zeespiegel woont. Dat betekent dat we binnen deze commissie en in dit debat, binnen Infrastructuur en Waterstaat, goed moeten kijken naar onze waterstand en naar de hoogte van de dijken. Zeker als het KNMI, een gerespecteerd instituut, ons vertelt dat de zeespiegel 1 meter of in het ongunstigste geval 2 meter gaat stijgen, moeten bij ons de alarmbellen afgaan. Dan moeten we checken of onze dijken nog hoog genoeg zijn en hoe we daarmee omgaan. Elke zomer worden er maatregelen getroffen om te voorkomen dat zout water ons land in trekt. In een nat voorjaar en in een natte herfst wordt overvloedig water de zee ingepompt, omdat er op dat moment een overvloed is aan water. Maar in de zomer is er een groot watertekort. U kunt wegstijven van de realiteit, maar — ik mag geen wedervraag stellen — ik ben zo benieuwd wat de heer Madlener zegt tegen al die inwoners in Limburg die te maken hebben met zo'n overstroming, waarbij dat water letterlijk in hun huizen stroomt. Ook u — dat zeg ik via de voorzitter — heeft de angst toch op de gezichten van die mensen gezien? Het wordt tijd dat de PVV gewoon niet wegstijven van dit soort problemen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ben er als PVV'er altijd trots op dat wij een van de veiligste landen ter wereld hebben. Ook de wateroverlast in Limburg, die daar natuurlijk al jaren plaatsvindt, laat zien dat Nederland hele goede maatregelen heeft getroffen, want in België en Duitsland was het vele malen erger. Nederland heeft het dus eigenlijk heel goed gedaan. We zijn een hele veilige delta en mede dankzij onze steun daarvoor zijn onze dijken veiliger dan ooit. Ik snap dus niets van het hele beeld dat D66 hier schetst en het bang maken van mensen, maar mijn vraag was eigenlijk waarom D66 honderdduizenden mensen hiernaartoe haalt, zogenaamde klimaatvluchtelingen. Die dragen allemaal bij aan een nog drukker Nederland en nog meer uitstoot. Het verbaast mij ook altijd dat juist D66'ers zo graag met het vliegtuig overal naartoe gaan. U houdt ook fantastische lekker verre vakanties en hier komt u met het verhaal dat het eigenlijk niet goed is dat we met elkaar vliegen. Zouden D66'ers dan ook niet als eersten dat vliegtuig moeten laten staan en de komende vakantie lekker thuisblijven?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik hoor wederom dat door de PVV echt weer van heinde en verre argumenten aangehaald worden tegen klimaatbeleid en dat u zich niet herkent in het totale beleid dat gevoerd wordt. Ik denk dat het heel goed is dat we hier binnen deze Kamer met elkaar kijken naar veiligheid en dus ook naar waterveiligheid en hoe we daarmee omgaan als de zeespiegel verder stijgt. Dat is waar ik aandacht voor heb gevraagd.

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

Ik heb een vraag aan mevrouw Hagen van D66. Ik kom even terug op het verhaal over Amelisseweerd, want ik hoor mevrouw Hagen van D66 zeggen: we hebben zo veel moois gezien tijdens de coronacrisis; er was geen verkeer, mensen moesten thuisblijven. Ja, me dunkt. We hebben er miljarden in gestoken om iedereen van een baan te blijven voorzien. Wat is dat nou voor realiteit? De maatregelen worden afgeschaft en we staan gewoon weer stil bij Amelisseweerd, als ik mezelf als voorbeeld neem. U heeft het over snelheidsverlaging. Nou, er is geen snelheidsverlaging nodig, want je staat daar gewoon in de file. Ik kom uit Harderwijk. Ik moet naar Den Haag toe en ik rijd via Amsterdam. Waarom? Daar heb je veel banen en dan kun je doorrijden. Dus de vraag die ik heb voor mevrouw Hagen is: wat is de realiteit achter die 9 miljoen auto's die we in Nederland hebben, die 400.000 mensen die in de trein zitten? Hoe gaat u het probleem oplossen als u zegt "laten we die wegverbredingen maar niet meer doen"?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik heb in een eerdere interruptie de heer De Groot nog geccomplimenteerd met zijn oprechte blik op mobiliteit in brede zin, en hier hoor ik wederom de fixatie op één project. Ik denk dat het heel goed is om integraal naar ons mobiliteitsbeleid te kijken en ervoor te zorgen dat we met z'n allen snel van A naar B kunnen. Daar kunnen we de VVD helemaal in vinden. En daarbij denk ik dat het ook noodzaak is dat we juist kijken naar wat we hebben geleerd in de coronacrisis. Die coronacrisis heeft ons heel veel slechts gebracht, maar die heeft ons ook lessen gebracht, en het zou zonde zijn als we die niet meenemen. En een daarvan is thuiswerken. U heeft het erover dat iemand elke dag in zijn joggingpak op de bank zit. Dat beeld herken ik niet zozeer, maar ik denk wel dat het heel goed is dat we rondom die spits, waarin het superzonde is dat we allemaal weer stilstaan, kijken of het mogelijk is dat we gewoon een uurtje later beginnen. Of een uurtje eerder beginnen; dan kunt u ook een uurtje eerder naar huis en bent u ook op tijd voor het eten.

De **voorzitter**:

De vijfde interruptie van de VVD.

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

O, voorzitter, ik dacht dat het zes in tweeën was, maar dan heb ik het toch verkeerd begrepen.

De **voorzitter**:

In your dreams ...

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

Maar ik gebruik hem toch, om antwoord op de vraag te krijgen. Want de vraag ging over thuiswerken. Dat ben ik met mevrouw Hagen eens, dat ik in mijn bijdrage heb benoemd: ja, de VVD gaat én voor wegverbredingen, én voor investeringen in ov én in fietspaden én in vaarwegen. Dus daar moeten we zeker naar kijken. Maar dat betekent dus dat je hier niet klakkeloos kan zeggen: o, dan zijn die wegverbredingen dus niet meer nodig. En als je dat zegt, dan betekent dat een enorme opgave voor treinverbindingen, die gewoon niet te behappen zijn als je het hebt over het aantal mensen die op dit moment gebruikmaken van de auto om naar hun werk te gaan, of naar school te gaan, of het maakt niet uit waarheen. Dus mijn vraag, nogmaals, aan mevrouw Hagen is: hoe gaat u dat oplossen, als u zegt "doe die wegverbreding niet"? En laten we ons niet fixeren op Amelisweerd, maar laten we het in een breder perspectief zien. Dus "dat hoeft allemaal niet meer"; hoe gaat D66 dat dan oplossen?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik heb ook eerder in commissieverband ervoor gepleit dat wij goed kijken naar de projecten die op de rol zijn, mede omdat wij lessen hebben geleerd uit de coronacrisis, en dat het goed is om te bezien of we alleen die specifieke plekken nog moeten aanpakken of dat er veel meer nodig is. Dus ik wilde juist een bredere blik, op mobiliteit algemeen, en niet de fixatie op meer asfalt.

Voorzitter. De toekomstige mobiliteit vraagt ook ruimte voor nieuwe technieken. De mogelijkheden die de drone-techniek biedt, zijn eindeloos. Niet alleen bedrijven investeren hierin. De NWO kent in Nederland sinds kort een dronecurriculum. Denk je in hoe tijdbesparend het is als een dakdekker niet langer het dak op hoeft voor inspectie, of wat een drone kan betekenen voor de kustwacht. Er zijn nu al geweldige voorbeelden, zoals Natuurmonumenten dat gebruikmaakt van dronetechniek bij het inspecteren van natuurgebieden. En hoe ziet het er over een aantal jaren uit als onze pakketjes bezorgd worden met drones? Kan de minister aangeven hoe drones worden meegenomen in de luchtruimherziening? En krijgen regionale luchthavens de ruimte om drones van een groter formaat in te zetten voor bijvoorbeeld de kustwacht of natuurbeheer?

Voorzitter. De luchtvaart, onze infrastructuur en de waterstaat staan voor een grote uitdaging: een groeiende bevolking, de lessen uit de coronacrisis, het grootschalige onderhoud met behoud van een gezonde leefomgeving, en ook klimaatadaptatie. Het vraagt een heroverweging van de ouderwetse kijk op vervoer en om kiezen voor oplossingen, oplossingen waarbij schade aan milieu, klimaat en natuur niet loont, waarbij circulaire economie vooropstaat en leefomgevingen worden gerespecteerd.

Voorzitter. Met meer dan 4 miljard euro schade per jaar door milieucriminaliteit en -overtredingen kunnen we stellen dat we daar nog niet zijn. Meer dan de helft van de bedrijven is een veelpleger. Afval wordt illegaal geëxporteerd naar China. Elektronisch afval wordt gedumpt in West-Afrika. Er wordt gesjoemeld met illegaal wegmengen van afvalstoffen. Nederland is een spil in de internationale handel in wildlife-producten. Dieren die gestroopt zijn in andere landen, krijgen in Nederland het label dat ze hier gefokt zijn en worden daarna legaal verhandeld. De pakkans is minimaal en de

strafmaat is laag. Het is mede daardoor enorm lucratief. De rekening wordt gelegd bij de gezondheid van omwonenden, de natuur en het milieu. De conclusie is voor alle milieucriminaliteit hetzelfde: de pakkans is klein en de straffen zijn laag. Dat maakt het oneerlijke concurrentie voor partijen die zich wel aan de wet houden.

Dit najaar volgt een actieplan naar aanleiding van verschillende rapporten die hard hebben geoordeeld over ons toezicht- en handhavingstelsel. Belangrijk daarbij is dat informatie goed inzichtelijk is voor de tientallen teams binnen het Openbaar Ministerie, de politie, justitie en de handhavingdiensten die zich inzetten tegen milieucriminaliteit. Informatiedeling is dan een voorwaarde om goed te kunnen functioneren. Nu is die onvoldoende. De samenwerking tussen IenW en JenV is cruciaal. Is er een structureel samenwerkingsverband dat dit aanpakt? Data-analyse en -deling zijn een voorwaarde om doeltreffend, evenredig en daadkrachtig op te treden tegen milieucriminaliteit. Bovendien helpt de aanpak in het halen van onze klimaatdoelen.

Wat ook niet los gezien kan worden van onze klimaatdoelen, is een circulaire economie. Nederland is van start gegaan. Voorbereidingen zijn getroffen en eerste successen zijn gevierd. Er zit statiegeld op kleine plastic flesjes, en straks op blik. Wegwerpverpakkingen worden aangepakt. De vervuiler gaat echt betalen. Het zijn eerste, kleine stapjes naar een circulaire economie, maar we zijn er nog niet. Dat komt door twee belangrijke pijlers van elk product: grondstof en arbeid. Willen we naar een circulaire economie, dan moeten we ons van ontwerp tot recycling gaan richten op de kwaliteit van materialen, van de grondstof, in plaats van focussen op restafval. Toch belanden goede grondstoffen zoals textiel, gewoon nog in de grijze bak en dus in de verbrandingsoven. Naast het Afvalfonds proberen we dit nu te ondervangen met de UPV. Per 2023 volgen nieuwe maatregelen. Toch staat in de begroting van 2022 geen bedrag voor de inning en handhaving van deze regels. Kan de staatssecretaris aangeven hoe dit dan geïmplementeerd gaat worden?

Voorzitter. Voor de tweede pijler van een circulaire economie, arbeid, ga ik graag in op de textielindustrie. Nederland kende vroeger een grote textielindustrie. Zo werd ongeveer 80% van de kleding van C&A in Nederland gemaakt. De generatie van onze grootouders had veelal werk in de textielindustrie. Zo werkte mijn oma in een naaiatelier in Amsterdam. Maar in een race naar de laagste prijs is een groot deel van onze textielketen buiten Nederland en zelfs buiten Europa geplaatst. Naaiateliers zijn schaars. Prijzen voor arbeid zijn niet te beconcurreren. Belangrijke kennis van materiaal en bewerking is daarmee uit ons land verdwenen. Maar dat textiel in ons bloed zit, blijkt uit de meest prachtige initiatieven die weer ontstaan. Wat nu nog speldenprijkes zijn voor het mondiale, reusachtige probleem, zijn belangrijke pioniers voor een circulaire kledingindustrie in Nederland. Hebben we deze initiatieven voldoende in beeld? Wat is er nodig om de textielindustrie in Nederland in belangrijke mate te herstellen? Borgt deze begroting het belang van regionale investeringen voldoende?

Voorzitter. De impact van de kledingindustrie op ons milieu is groot, van het winnen van grondstoffen tot vervuiling door liters verf per T-shirt tot grote bergen niet te recyclen kleding die verbrand worden. Bovendien wordt kleding gemaakt tegen een loon waar mensen nauwelijks van rond

kunnen komen. Ondanks de enorme grondstoffenschaarste zien we geen kentering bij de grote ketens. Wintersale, zomersale, mid season sale, 52 collecties per jaar: de marketingafdeling spint er goed garen bij. Er worden verleidelijke recycleclaims en groene beloftes gedaan. In winkelstraten komen misleidende reclameleuzen als "goed voor de planeet" je tegemoet. Ik vraag de staatssecretaris: kan de consument nog wel een verantwoordelijke en eerlijke keuze maken? Het is dus goed dat de ACM een onderzoek naar misleidende duurzaamheidsclaims is gestart. Twee vragen daarover. Hoe wordt de consument beschermd tegen loze kreten als "goed voor de planeet" en tegen claims dat producten van duurzaam katoen zijn, terwijl het in werkelijkheid maar een fractie is? Wanneer kunnen we de uitslag van dit onderzoek verwachten?

Voorzitter. In een wereld waarin grondstoffen schaars zijn, een leefbaar loon nog lang niet de wereldwijde standaard is en productieprocessen een onevenredig beslag leggen op mens, dier, milieu en natuur, is een circulaire economie overduidelijk de volgende grote uitdaging, maar het is ook zeker een uitgelezen kans voor de economie van Nederland.

De voorzitter:

O, er is nog een vraag van meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, voorzitter, ik had iets sneller moeten zijn, begrijp ik. Ik heb twee vragen. De eerste is de volgende. Die kwam eigenlijk net op. Het interruptiedebatje dat mevrouw Hagen had met mevrouw Van Esch ging over de verbreding van de A27. Laat helder zijn: D66 kijkt daar anders tegen aan dan de SGP. Wij denken dat die echt noodzakelijk is. Maar ik hoorde mevrouw Hagen niet zeggen: het hoeft echt niet. Ze zei eigenlijk: we willen nog eens bekijken of het binnen de bestaande bak opgelost kan worden en of het misschien met snelheidsverlagingen kan. Stel nu dat eruit komt dat dat allebei geen oplossingen zijn, kan ik er dan van uitgaan dat D66 dan zegt dat we gewoon het tracébesluit moeten uitvoeren zoals dat er nu ligt?

Mevrouw Hagen (D66):

Dat zijn stel- of als-danvragen. Ik heb geen vooruitziende blik. Was het maar waar. Ik denk dat ik heel duidelijk kan zijn: D66 is niet voor deze verbreding. Het is een prachtig gebied, midden in een stedelijke omgeving. Ik denk dat groen ook enorm belangrijk is voor de leefomgeving en de gezondheid van omwonenden. Daar moet een goede afweging in gemaakt worden. Maar laat ik heel helder zijn: D66 is niet voor de verbreding.

De heer Stoffer (SGP):

Dat betekent dus dat je best naar alternatieven kunt kijken, maar dat dat eigenlijk niet uitmaakt. D66 is sowieso tegen. Of zegt D66: als je dit soort praktische dingen nog een keer bekijkt ... Daar is natuurlijk al naar gekeken. Dat tracébesluit is niet op een achternamiddag tot stand gekomen. Men heeft er meer dan tien jaar over gedaan om daartoe te komen. Dus alles is bekeken. Maar kan ik ervan uitgaan dat D66 er echt serieus naar kijkt, nog een paar dingen wil heroverwegen die het nu ziet komen en er dan voor kan zijn? Of zeggen ze: "Je kunt er best een keer naar kijken,

maar het maakt ons eigenlijk niet uit. We willen het sowieso niet."

Mevrouw Hagen (D66):

Ik denk dat het heel goed is dat een besluit dat tien jaar geleden is genomen, op dit moment heroverwogen wordt met de kennis van nu en bijvoorbeeld met lessen uit de coronacrisis. Ik denk dat het uitstekend is dat we opnieuw kijken naar dit traject. Ik denk dat het verzoek van de provincie en de gemeenten aan het kabinet voor een nieuw onderzoek ook heel helder was. Dat steunen wij van harte.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ga mijn andere vraag stellen, maar nog even terzijde: ik zou mevrouw Hagen willen oproepen om nog een keer heel goed naar de Tracéwet te kijken, want het is niet een besluit van tien jaar geleden. Het initiatief is tien jaar geleden opgezet, maar het besluit is onlangs genomen door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dat is niet iets van tien jaar geleden waarbij je denkt: o, we moeten het na tien jaar heroverwegen en opnieuw bezien. Er is echt een heel zorgvuldig traject aan voorafgegaan. Je mag er anders over denken. Maar goed, dat terzijde.

Hier zijn we wel over uit, maar ik heb toch nog een andere vraag. Dat is de vraag die ik eigenlijk echt had willen stellen. Dat was ik vanmorgen al van plan. Die gaat over het onderhoud. Ik heb mevrouw Hagen er al het een en ander over horen zeggen. Ik heb er ook een vraag over gesteld aan de VVD. Afgelopen vrijdag stond in een brief dat er een heel groot tekort is op het onderhoud. Onze bruggen storten niet in. Er is nog niet echt heel veel mis, maar om te voorkomen dat dat straks wel gebeurt, is er 1,5 tot 2 miljard nodig. Mijn concrete vraag: ziet D66 er ook het belang van in om de komende jaren dat gat te dichten?

Mevrouw Hagen (D66):

Ik denk dat ik er in mijn inbreng heel duidelijk over ben geweest. Het onderhoud van onze wegen moet inderdaad opnieuw goed neergezet worden, want wij lenen van de toekomstige generaties om het op dit moment te regelen. Ik denk dat dat helemaal geen goede zaak is. Ik denk dus dat het belangrijk is dat we het onderhoud op dit moment op orde brengen, maar dat we ook kijken naar hoe we er in de toekomst mee omgaan, zodat we niet weer voor zo'n uitdaging staan.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Boulakjar, eveneens van D66.

□

De heer Boulakjar (D66):

Voorzitter. Mijn eerste begrotingsbehandeling als Kamerlid en ik mag het in het tweede deel van de D66-inbreng hebben over ons fantastische ov. Het openbaar vervoer kan na de eerste coronauitbraak gelukkig weer meer reizigers welkom heten, maar het niveau van voor de coronacrisis wordt nog niet gehaald. En waar de reizigers zijn gebleven, is nog niet helemaal duidelijk. Sommigen zullen waarschijnlijk de auto gebruiken, anderen de fiets en veel mensen werken thuis, al dan niet in trainingspak, of mijden de spits.

De verwachting is dat op termijn de economische groei weer gaat zorgen voor meer mensen in de trein. Dus kunnen we niet achteroverleunen, want die drukke hyperspits wil niemand terug.

De afgelopen coronaperiode zijn goede afspraken gemaakt tussen instellingen en ov-bedrijven. Ik denk hierbij aan Hogeschool Inholland, die samen met de NS en de MRDH, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, afspraken heeft gemaakt over lestijden, en aan de HAN en het Radboud, die een half uur na elkaar starten om zo een grotere spreiding van studenten te krijgen. De staatssecretaris heeft eerder aangegeven te streven naar afspraken, maar deze afspraken liggen er nog niet. De regierol van het Rijk als het erom gaat om die drukke spits te vermijden, mag steviger. Welke kansen liggen hier nog? Denk bijvoorbeeld aan het betrekken van grote koepelorganisaties en vakbonden. Hoe kunnen we regionale en lokale initiatieven ondersteunen zodat gerichte spreidingsafspraken kunnen worden gemaakt?

Veel mensen zijn opgelucht dat ze lekker met de trein naar hun werk kunnen. Dan is het erg vervelend voor reizigers dat door een tekort aan personeel treinen niet kunnen rijden. Afgelopen zomer zagen we wel dat treinen uitvielen vanwege het gebrek aan verkeersleiders en gisteren reden er ook weer tussen Utrecht en Arnhem midden in de spits geen treinen. Dat is echt een zorg voor mijn fractie. Is er voldoende zicht op de uitstroom van mensen in bepaalde beroepen die het spoor raken? Dan heb ik het over technische mensen, conducteurs, machinisten en treinverkeersleiders. Tekorten kun je aan zien komen en als reiziger mag je verwachten dat zo'n tekort ook wordt aangepakt. Graag een reactie hierop van de staatssecretaris.

Ook spoorgoederenvervoerders ondervinden overlast door personeelstekorten en achterstallig onderhoud. Goederentreinen kunnen hierdoor soms niet verder rijden. Vooral bij de Rotterdamse haven zijn de zorgen groot. We willen de komende jaren juist meer inzetten op duurzaam vervoer. Dus is mijn vraag: welk perspectief bieden we de spoorgoederenvervoerders als het gaat om een goed functionerend spoor rondom Rotterdam? Op dit moment is er circa 200 miljoen tekort om aan het onderhoudsvraagstuk te voldoen. Welke risico's lopen we door deze tekorten?

De vorige staatssecretaris stond bekend om haar enorme passie voor de fiets. Daar heeft ze zich heel flink voor ingezet, met bijvoorbeeld voldoende fietsenstallingen bij stations. Steeds meer fietsers kunnen nu veilig en snel hun fiets stallen bij ov-punten. Maar we zouden nog meer stations van goede fietsenstallingen kunnen voorzien. Kunnen met het huidige budget alle knelpunten worden opgelost en is de staatssecretaris bereid om de fietsambities van zijn voorganger op z'n minst te evenaren?

Het vorige kabinet heeft ook stappen gezet op het gebied van internationale treinverbindingen. Met een kleine subsidie is bijvoorbeeld de nachttrein van Amsterdam naar Wenen mogelijk gemaakt. Ondertussen zien we dat er steeds meer vraag is naar duurzaam vervoer tussen Europese steden. Reizigers zien reizen per trein over een lange afstand als een beleving en hun bijdrage aan het beperken van klimaatverandering. Ik weet dat we in december in commissieverband nog komen te spreken over internationaal vervoer, maar vandaag toch alvast enkele vragen. Is de staatssecretaris bereid binnen Europa extra te lobbyen

voor goede internationale treinverbindingen, zodat de reiziger in de toekomst makkelijker en goedkoper van A naar B kan reizen binnen Europa? Wil hij het voor reizigers aantrekkelijker te maken om de trein in plaats van het vliegtuig te pakken, qua service en ook qua prijs? Waarom verhogen we dan per 2022 de tarieven voor internationale treinkaartjes met 2,1%? Dat is een wat technische vraag, maar u heeft er de tijd voor om dat uit te zoeken. Graag een reactie.

Voorzitter. Duurzaam vervoer is ook goed voor ons klimaat. Soms kunnen we ook leren van landen om ons heen. Onlangs is in heel Oostenrijk, na vijftien jaar proefdraaien in Wenen, het ov-Klimaticket ingevoerd. Voor een vast bedrag per jaar mag elke Oostenrijker onbeperkt met het openbaar vervoer reizen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik werd getriggerd door het grensoverschrijdende, internationale vervoer. Daarin hebben we de afgelopen periode best wel met D66 opgetrokken: hoe kun je de trein een goed alternatief laten zijn? Hij noemde ook de nachttrein naar Wenen. Ik vraag altijd aan heel veel mensen in mijn omgeving: wie zit er dan in die nachttrein naar Wenen? Ik steek hierbij ook de hand in eigen boezem, maar het lukt ons in deze Kamer niet om een intercity naar Aken te krijgen, of dat nou vanuit de Randstad of vanuit Eindhoven is. Aken ligt 18 kilometer van de Nederlandse grens af, bij Heerlen. Daar ligt een hogesnelheidshub. En zo zijn er nog meer hubs die we niet kunnen bereiken. Aan Düsseldorf werken we. Aken lukt ons niet. Luik ligt er. De vraag aan D66 is: hoe krijgen we, ook in deze Kamer, de focus daarop? Die verre reizen zijn mooi, maar er ligt nog een uitdaging in hoe we die hogesnelheidshubs net over de grens bereiken. Daarin moeten we als Nederland kunnen samenwerken. Daarvoor hebben we volgens mij geen lobby in Europa nodig, maar wel samenwerking met onze buurlanden en ambitie van dit kabinet, en ook van het nieuwe kabinet, waarvan wij hopelijk onderdeel mogen zijn.

De heer **Boulakjar** (D66):

Dat laatste hoop ik met u mee.

Bij die lange afstanden binnen Europa zie je beweging. Mensen zien dat steeds meer als een beleving en als een manier om een bijdrage te leveren aan het klimaat. Dat is dus goed. Die treinen zitten echt vol. Onlangs vertrok er een trein vanuit m'n eigen Breda naar Praag. Die was maanden van tevoren volgeboekt. Dat is dus goed.

Er wordt ook gewerkt aan die internationale hubs waarover meneer Amhaouch het heeft. Er ligt een plan van de vorige staatssecretaris om daaraan te werken, ook binnen Europees verband. We zien daar ontwikkelingen. Die zijn natuurlijk belangrijk. Volgens mij heeft uw partij samen met de VVD onlangs nog een motie ingediend over die goede verbindingen, zoals tussen Aken en Limburg en verder. Die hebben wij ondersteund. We moeten dus niet alleen maar aandacht hebben voor die lange afstanden, maar zeker ook voor de korte afstanden.

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

Ik wil even doorgaan op het punt van de heer Amhaouch. Hij heeft het over verbindingen die dichterbij zijn. Ik vind het jammer dat ik tot nu toe D66 alleen hoor over internati-

onale verbindingen. Ik zou heel graag willen dat er ook meer naar regionale verbindingen wordt gekeken. Als ik dan aan één regio denk, dan is dat Noord-Nederland. Ik weet nog dat de heer Jetten in het noordelijke verkiezingsdebat een grote broek aantrok en zei: er moet een stembusakkoord komen over de Lelylijn. Ik zou eigenlijk wel van D66 willen horen of zij daar nog steeds achter staan. Vinden zij dat de Lelylijn van groot belang is voor Noord-Nederland?

De heer Boulakjar (D66):

Die grote broek van de heer Jetten is nog steeds heel groot. Wij zijn daar heel duidelijk over geweest. U kent ons verkiezingsprogramma. Wij zijn een warm pleitbezorger voor die Lelylijn, maar ook van andere verbindingen. Heel Nederland moet goed in verbinding met elkaar worden gebracht, ook met Breda en Utrecht, als het aan mij ligt. We kennen natuurlijk ook het Deltaplan voor het Noorden. We willen een goede verbinding naar het noorden, zodat je misschien ook de internationale verbinding kunt maken richting Scandinavië en Duitsland. Ik kom straks in mijn bijdrage nog te spreken over het noorden, maar de heer De Hoop kent ons verkiezingsprogramma. We hebben hier ook wel eens over gediscussieerd in de commissiedebatten. U kent ons standpunt. Wij zullen zeker een warm pleitbezorger blijven voor goede verbindingen naar het noorden, het oosten en het zuiden.

De heer De Hoop (PvdA):

Fijn om te horen dat D66 het noorden in ieder geval niet in de kou laat staan. Ik hoop dat dat ook geldt voor de andere partijen die zo meteen aan de onderhandelingstafel zitten.

De heer Boulakjar (D66):

Yes, dank u wel.

Ik was bij het Oostenrijkse Klimaticket. Dat is een enorm succes, want in Wenen bleek het autogebruik af te nemen, en de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid te verbeteren. Onlangs stelde mijn fractie hier al een aantal schriftelijke vragen over. Hoe kijkt de staatssecretaris naar zo'n Oostenrijks Klimaticket? Hoe kunnen we in de toekomst met soms onorthodoxe manieren onze drukke steden leefbaarder en gezonder maken?

Voorzitter. Met de grote woningbouwopgave die voor ons ligt, is het logisch dat het ov een grotere rol moet en zal spelen. Dat is een kans om het klimaat te verbeteren, om woningen te bouwen, om die vreselijke, ellendige files tegen te gaan en om Nederland verder in verbinding te brengen. Dat is niet alleen een taak van de minister en de staatssecretaris van IenW, maar van het hele kabinet. Gaan de minister en de staatssecretaris die integrale kijk op bereikbaarheid en de woningbouwopgave vasthouden en verder verstevigen?

Voorzitter. We kennen allemaal wel de plannen voor de hyperloop, de vacuümtrein van de toekomst. Dat klinkt nog ver weg, maar een stukje lef en ambitie hoort bij een land als Nederland. We zijn er groot mee geworden. Dit soort investeringen vraagt om nauwe samenwerking, dus laten we beginnen om binnen Europa te streven naar een gezamenlijk hyperloopsysteem. De Chinezen en de Amerikanen zitten niet stil en dus zullen we op Europees niveau onze

krachten moeten bundelen. Wil de staatssecretaris zich hiervoor inzetten? Kan hij in een aantal zinnen iets zeggen over de laatste ontwikkelingen rond de hyperloop? Het testcentrum van de Nederlandse hyperloop staat in Groningen. Als ik denk aan Groningen, denk ik aan de Wunderline — ik hoop dat ik het goed uitspreek — de treinverbinding tussen Groningen en het Duitse Bremen. Europa staat al een tijdje klaar met een flinke zak geld om die verbinding mogelijk te maken. Het is nu wachten op de provincie en het Rijk. Ik zou graag de stand van zaken willen horen over de Wunderline. Blijven die middelen, die zak geld uit Europa, nog beschikbaar voor ons?

Voorzitter. Ik wil afsluiten met een compliment, een compliment aan het kabinet, dat bij het uitbreken van de coronacrisis direct in actie kwam om een goed financieel pakket in elkaar te zetten zodat de vervoersbedrijven door konden rijden. Maar ik wil ook afsluiten met een compliment aan al die mensen die ons openbaar vervoer in beweging houden en die elke dag weer keihard werken om mensen veilig en op tijd naar werk, school en huis te brengen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U bedankt. Dan de heer De Hoop van de fractie van de Partij van de Arbeid.

□

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Eind vorige week heb ik namens de Partij van de Arbeid een meldpunt geopend voor bereikbaarheidsproblemen. Ik kreeg tientallen echt schrijnende verhalen binnen. Ik neem u mee in twee van die verhalen.

"Ik zie mijn dochters minder dan ik graag zou willen. Gewoon even op de koffie, of die arm om ze heen wanneer ze 'm nodig hebben. Geen kraamvisite." Dat zegt iemand die aangeeft gewoon geen geld te hebben voor een trein- of buskaartje. Iemand anders schrijft het volgende. "Ik mag vanwege een hartafwijking niet autorijden. Daarom ben ik afhankelijk van het openbaar vervoer. We hebben onze woning uitgekozen vanwege de bus die door de straat reed. Maar nu wordt de buslijn opgeheven. Wat moet ik nu?"

Deze hartverscheurende verhalen staan niet op zichzelf. Ze sterken mij in de overtuiging dat we echt aan de slag moeten om dit soort bereikbaarheidsproblemen door het hele land aan te pakken. Te veel mensen staan met één been buiten de samenleving omdat er geen ov-verbinding is of omdat regelmatig gebruik ervan gewoon onbetaalbaar is. Het speelt in heel Nederland, maar met name buiten de Randstad, waar belangrijke voorzieningen als scholen, ziekenhuizen en winkels steeds moeilijker bereikbaar worden.

Het is hoog tijd dat er structureel beleid wordt gevoerd om vervoersarmoede aan te pakken. Om te beginnen moet het probleem beter in kaart worden gebracht. Dit voorjaar kreeg ik de toezegging van de staatssecretaris dat er in het najaar een onderzoek van het CBS over vervoersarmoede in Nederland zou uitkomen. Wanneer verwacht de staatssecretaris dit onderzoek? Een pilot van dit onderzoek, in 2018, in Heerlen en Utrecht, geeft reden tot zorg. In Utrecht en in Heerlen bleek al dat een te groot deel van de huishoudens

een groot risico op vervoersarmoede heeft, en ik vrees voor de uitkomst voor de rest van Nederland. Is de staatssecretaris bereid om beleidsopties in kaart te brengen om vervoersarmoede tegen te gaan, zodat de formerende partijen hiermee aan de slag kunnen? Om alvast een stap te zetten dien ik samen met GroenLinks en de SP een amendement in om een bereikbaarheidsprogramma op te zetten in krimpgebieden.

Als het gaat om voorzieningen in de regio, kan ik de Lelylijn en de Nedersaksenlijn natuurlijk niet onbenoemd laten. Ik heb hier in vorige debatten al veel over gezegd, dus ik wil het nu vooral laten bij een oproep aan de formerende partijen: laat het Noorden niet in de kou staan. Afgelopen campagne zijn er hoge verwachtingen geweest. De Lelylijn wordt genoemd in de verkiezingsprogramma's van bijna alle formerende partijen. Er werd door D66 zelfs gepleit voor een stembusakkoord. Het is tijd om nu dan ook boter bij de vis te doen.

Tot slot, voorzitter. Infrastructuurprojecten zijn ontzettend duur. De verbreding van de A27 bij Amelisseweerd kost 1,5 miljard euro, terwijl het maar de vraag is of we daar ook minder files voor terugkrijgen. Geld dat we ook kunnen investeren in onderhoud, wat hard nodig is, en in openbaar vervoer. Verkeerseconomen geven aan dat maar een klein gedeelte van het spitsverkeer hoeft te verdwijnen om files op te lossen, bijvoorbeeld door meer thuis te werken of net wat later naar het werk te vertrekken. Er is geen goedkopere oplossing voor het fileprobleem dan dat. Ik vind dat het kabinet daarin veel meer stappen kan en moet zetten. Dat begint bij het goede voorbeeld geven als grootste werkgever van het land, bijvoorbeeld door zelf beleid te voeren dat rijksambtenaren bepaalde tijden niet vergaderen. Is het kabinet bereid om daar een significant gebaar te maken en het goede voorbeeld te geven richting werkgevers en onderwijsinstellingen?

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik stel deze vraag ook namens mijn collega-woordvoerder Minhas, over de vervoersarmoede waar u het over heeft. De VVD is het met de PvdA eens dat verbindingen tussen de Randstad en de regio belangrijk zijn en ook dat er voldoende vervoer moet zijn in de regio. Waar we wat moeite mee hebben, is dat we hier vanuit het Rijk gaan bepalen wat de concessiehouders of de gemeentes zouden moeten doen. Waar we ook moeite mee hebben, is als er bussen leeg rondrijden. Hoe kijkt de heer De Hoop van de PvdA aan tegen het ontschotten van gelden die voor lokaal vervoer zijn en die wellicht zouden kunnen aansluiten — denk bijvoorbeeld aan Wmo-gelden — op regionale buslijnen?

De heer De Hoop (PvdA):

Ik kan me voorstellen dat het in bepaalde gemeenten een overweging kan zijn die echt resultaten kan boeken. Maar dat is echt aan die lokale overheden; dat is ook hoe we daarnaar moeten kijken. Wat ik vooral wil, is een bredere discussie starten hoe we kijken naar die bereikbaarheid over de regio's. Ik zit met de heer Minhas en met mevrouw Hagen in een werkgroepje bij de kennisagenda om ook echt met een andere bril te kijken naar bereikbaarheid. Ik denk

dat we er heel goed aan doen als Kamer om niet alleen te kijken naar efficiëntie, niet alleen naar hoeveel mensen er daadwerkelijk in de bus stappen, maar hoe belangrijk die verbindingen ook zijn voor de brede welvaart in verschillende gebieden. Ik denk dat de VVD en de Partij van de Arbeid daar elkaar verrassend goed in zouden kunnen vinden.

De voorzitter:

Prima. We gaan luisteren naar de heer Geurts van de fractie van het CDA.

□

De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Bij deze begrotingsbehandeling wil ik beginnen met het belang van omzien naar elkaar in het verkeer. Het CDA doet vandaag een appel om niet alleen naar anderen te wijzen qua verkeerd rijgedrag, maar ook kritisch te zijn op het eigen rijgedrag. Volgens verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen storen mensen zich namelijk vaak aan het rijgedrag van anderen op de weg, maar onderschatten ze hun eigen gedrag. Een voorbeeld is dat Veilig Verkeer Nederland aangeeft dat maar liefst 70% van de Nederlanders het onacceptabel en gevaarlijk vindt om de smartphone te gebruiken in het verkeer, maar uit onderzoek blijkt dat twee derde van alle Nederlandse weggebruikers tijdens het autorijden of fietsen gewoon een appje of een sms-bericht leest als dat op hun telefoon binnenkomt. Er worden 850 boetes per week uitgedeeld aan appende fietsers. Het aantal boetes voor het negeren van een rood kruis is daarnaast vorig jaar met 55% gestegen. Bij wegafzettingen zijn er dit jaar al 28 aanrijdingen en botsingen met peilwagens, tegenover 22 vorig jaar. En zelfs in het coronajaar 2020, met veel minder verkeer, vielen er 610 verkeersdoden. Het aantal ernstige verkeersgewonden ligt al jaren boven de 20.000.

Het CDA pleit daarom voor een cultuuromslag rondom hufterig gedrag in het verkeer. Het CDA vindt het onacceptabel dat weginspecteurs en wegenbouwers, die zich inzetten voor onze veiligheid en die van de weggebruikers, soms moeten vrezen voor hun eigen leven. Het CDA wil daarom de pakkans vergroten door verkeersveiligheid als een van de handhavingsprioriteiten te zien, meer staandehoudingen te verrichten en meer inzet van nieuwe technologieën bij de handhaving.

Daarom drie vragen aan het kabinet, aan de minister. Hoe kijkt de minister hiernaar en hoe wil zij deze cultuuromslag bereiken? Mijn tweede vraag: hoe staat het met de uitwerking van de aangenomen motie-Geurts om een tussendoelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen? De derde vraag: wat worden de vervolgstappen qua verkeersveiligheidsaanpak van N-wegen, zoals de N50, de N9 en de N99? Die komen in de laatste Kamerbrief als prioritair naar boven. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Geurts over de N50?

Om de verkeersveiligheid in Nederland te borgen, is goed en tijdig onderhoud van de Nederlandse infrastructuur van groot belang. Europa was in 2018 in shock bij het zien van de ingestorte Morandibrug in Genua. We denken al snel dat zo iets in ons land niet kan gebeuren, maar niets is

minder waar. Hoe heeft het kunnen gebeuren dat er in Nederland een tekort van miljarden is ontstaan voor onderhoud, vraag ik de minister. Wat is er misgegaan bij het reserveren van genoeg financiële middelen hiervoor? Het probleem wordt steeds tastbaarder. Neem de kwetsbaarheid van bijvoorbeeld de Zuid-Hollandse eilanden, de 176 storingen bij de Botlekbrug of de 94 storingen bij de Spijkenissebrug, om maar een paar voorbeelden te noemen. De vraag is: is de minister bereid om inwoners helder te maken welke brug of wegvak straks tijdelijk dicht moet als er te laat wordt ingegrepen? Is de minister bereid om actief te laten zien hoeveel mensen dagelijks over een bepaalde weg rijden en wat de risico's van instorting en/of afsluiting zijn? We hebben het laatst met de A12 weer goed kunnen merken met z'n allen.

Het CDA doet vandaag ook een ander concreet voorstel om de verkeersveiligheid te verbeteren. In Nederland is het zo geregeld dat mensen uit landen buiten Europa een buitenlands rijbewijs alleen voor een Nederlands rijbewijs kunnen omwisselen als Nederland met het land van afkomst, na een zorgvuldige beoordeling van het buitenlandse rijbewijsstelsel door de RDW, een overeenkomst heeft gesloten. Een hele volzin, maar het klopt juridisch helemaal. Voor kenniswerkers uit landen waarmee Nederland geen overeenkomst heeft gesloten, geldt een met het oog op de verkeersveiligheid onverklaarbare uitzondering. Dat is inclusief hun inwonende gezinsleden. Nederland is het enige land in Europa dat deze regeling kent. Die is blijkbaar ooit ingesteld om kenniswerkers te lokken. Nederlandse rijinstructeurs melden bij ons al langere tijd dat zij in de praktijk zien dat een groot deel van deze kenniswerkers totaal niet kunnen autorijden, omdat in het land van afkomst voor rijexamens erg lage eisen gelden en soms zelfs rijbewijzen kunnen worden gekocht zonder dat men ooit achter een stuur heeft gezeten. Het CDA vindt het onverantwoord en niet uit te leggen om kenniswerkers nog langer te lokken over de rug van de verkeersveiligheid in Nederland. Daarom stellen wij vandaag voor om deze uitzondering te schrappen. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Het CDA vindt dat veiligheid prioriteit moet zijn bij de discussie over de vraag of lichte elektrische voertuigen de openbare weg op mogen. Ik zou tegen de heer Madlener van de PVV-fractie in het bijzonder willen zeggen: let op! De ervaring leert dat, als de economische belangen groot zijn en het er leuk uitziet, de verkeersveiligheid nog weleens het ondergeschoven kindje wordt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid hield ons in 2019 voor dat, mede door druk van de Tweede Kamer, veiligheid ondergeschikt is gemaakt aan de wens tot innovatie in het wegverkeer. Wat het CDA betreft zijn we als Kamer verplicht onze controlerende en medewetgevende taak serieus te nemen en niet pas achteraf na een groot ongeluk met een beschuldigende vinger naar anderen te wijzen. Het CDA is vooral kritisch op de zogenaamde categorie 1b. Dit zijn elektrisch aangedreven voertuigen zonder trapondersteuning of waarbij meetrappen niet nodig is, zoals de e-steps. Dit in tegenstelling tot wat ik vanmorgen van de PVV-fractie hoorde. SWOV geeft aan dat we nog weinig weten over de veiligheid van lichte elektrische voertuigen. Eerste buitenlandse onderzoeken wijzen in de richting dat de kans op een ongeval met een e-step per afgelegde kilometer groter is dan met de fiets. Daarnaast is het de vraag of Nederland duurzamer zal worden, doordat wij verwachten dat dergelijke voertuigen de fiets met name zullen vervangen. We zien in steden in andere Europese landen verrommeling optreden doordat de voertuigen overal en nergens worden neergezet. Kan

de minister toezeggen dat de categorie 1b-voertuigen alleen de openbare weg op mogen als volstrekt helder is dat de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd en de verwachting is dat het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers niet zal toenemen? Is de minister bereid de Kamer meer inzicht te verschaffen in de verkeersveiligheidsaspecten van het mogelijk toelaten van voertuigen in de categorie 1b op de openbare weg en de Kamer hier op korte termijn over te informeren? Als het antwoord onvoldoende is, overweeg ik een motie.

De voorzitter:

De minister is gewaarschuwd. Er is een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Een vraag en een reactie, want daar word ik toch een beetje toe uitgedaagd. Ik snap de zorg van de CDA-fractie als het gaat om de veiligheid van e-steps, maar de realiteit is dat die dingen in de hele wereld massaal rondrijden. Dat geldt ook voor ons eigen land. Ik zie het in mijn eigen dorp. Ik zie tal van volwassenen en kinderen gebruikmaken van die dingen. Ik heb begrepen dat je aansprakelijkheidsverzekering niet uitkeert als je er een ongeluk mee maakt, omdat ze in Nederland nog steeds niet zijn toegelaten. Dat vind ik een heel grote misstand. We kunnen onze ogen daar dan voor sluiten, meneer Geurts, maar de realiteit is dat honderdduizenden mensen al zo'n ding bezitten. Dat aantal zal alleen nog maar toenemen.

De heer Geurts (CDA):

De heer Madlener bezigt grote woorden. Ik zal proberen het geheugen van de heer Madlener wat op te frissen. In 2019 haalde de PVV-fractie bij monde van de heer Van Aalst keihard uit naar de minister. De minister moest zijn excuses aanbieden. De overheid had gruwelijk gefaald. Al die woorden werden in dat debat in 2019 gebezigd. De heer Van Aalst diende toen een motie in waarin stond dat bij het introduceren van nieuwe voertuigen de verkeersveiligheid boven innovatie gesteld moest worden. Die motie is hier in de Kamer ook aangenomen. Het verhaal dat ik nu hoor van de huidige PVV-fractie en de huidige woordvoerder, de heer Madlener, is 180 graden anders. Wat is nou de werkelijke PVV? Dat vraag ik me af via u, voorzitter, want ik mag de heer Madlener geen vraag stellen in dit debat. Dit is een draai van 180 graden.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb het net al uitgelegd. Je kunt dat willen, maar dan moet je ook handhaven. Ik zie ze overal massaal rijden, in heel Europa, maar ook in Nederland. Als er niet gehandhaafd wordt en iedereen rijdt inmiddels op zo'n step rond, dan denk ik: dat is beleid van niks. Als je iets doet, moet je ook handhaven. Anders moet je het gewoon niet doen.

De heer Geurts (CDA):

Beste meneer Madlener, ze zijn gewoon niet toegestaan. Er wordt gehandhaafd. Ik merk dat de PVV-fractie het verleden op dit punt totaal uit haar geheugen heeft gehaald en zegt: innovatie is leuk, en dit is leuk voor de heb. Ik hoorde dat straks ook gezegd worden in de inbreng van de heer Madlener. De PVV-fractie zegt ook: we gaat dit maar gewoon

oogluikend toelaten en proberen om de e-step nog verder in het Nederlandse verkeer in te voeren. Ik snap de stellingname van de PVV-fractie totaal niet als ik kijk naar 2019 en nu naar 2021. Misschien komen we daar onder het genot van een gevulde koek op een later moment nog eens uit.

Voorzitter. Tot slot heb ik vragen over de helmplicht voor snorfietsers, aanpak van files en de weergave van de maximumsnelheid op de matrixborden. Eén. Hoe kan het dat de Tweede Kamer al sinds januari 2019 via meerdere moties heeft gepleit voor het snel invoeren van de helmplicht voor snorfietsers en dat de minister nu met droge ogen aangeeft dat zij de invoering met een halfjaar wil uitstellen tot 1 januari 2023, omdat onduidelijk is of er voldoende helmen beschikbaar zouden zijn? Wat zegt dit volgens de minister over de proactiviteit, de politieke wil en de voorbereiding van deze regeling? Ik stel deze vraag aan de minister. Het CDA is zeer kritisch over weer een uitstel van de helmplicht voor snorfietsers in verband met het borgen van de verkeersveiligheid. Ook hier alvast een winstwaarschuwing: we overwegen een motie.

Dan mijn tweede vraag in de afronding. Welke harde afspraken heeft de minister met de werkgevers gemaakt en welke harde afspraken gaat zij het komende halfjaar maken over thuiswerken en flexibeler werken om ervoor te zorgen dat files structureel minder zullen worden?

Mijn derde vraag, afrondend. De Tweede Kamer is al meermaals helder geweest over de weergave van de maximumsnelheid op de matrixborden, uiteraard alleen op momenten dat er verder niets te melden valt. Kan de minister toezeggen eindelijk aan de wens van de Kamer te gaan voldoen door de pilot nu eindelijk te laten starten? Uit onderzoek blijkt dat 73,5% van de respondenten dit een goed tot heel goed idee vindt. Dit systeem wordt al langer toegepast op bijvoorbeeld de Ringweg A10 in Amsterdam Nieuw-West. Dat laat zien dat de pilot veilig kan plaatsvinden.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Teneinde de heren Geurts en Madlener even de tijd te geven voor een gevulde koek schors ik twee of drie minuten. Dat heeft ook te maken met een verzoek vanuit vak-K voor een kleine sanitaire stop.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We gaan luisteren naar de heer Amhaouch van het CDA.

□

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Ik wil beginnen met de actualiteiten. Gisterochtend was het weer raak: het treinverkeer in het midden van het land was flink ontregeld. Er reden in de ochtendspits onder andere geen treinen tussen Utrecht en Arnhem. Bijzonder vervelend, aldus een woordvoerder van ProRail. Onacceptabel, wat het CDA betreft. Het gaat er hier niet om dat de treinen niet rijden door een technisch probleem of een ongeluk. We hebben het er hier vaker over gehad, over

dit en over verbindingen tussen de twee provinciehoofdsteden Utrecht en Arnhem. Duizenden mensen maken 's ochtends gebruik van dit treintraject. Duizenden mensen konden gisteren niet naar hun werk. Allemaal leuk en aardig, die nachttreinen naar Europese hoofdsteden, maar ondertussen lukt het ons blijkbaar niet om de treinen te laten rijden over ons cruciale hoofdtrajet. En daar kan ik me echt best wel over opwinden. Het CDA weet dat ProRail kampt met personeelstekorten, en heeft ook veel waardering voor de mensen die daar hard voor werken. Maar ik begrijp dat dit al een aantal jaren speelt. Wat het CDA betreft mag dit in een welvarend land toch niet voorkomen. Het tekort aan treindienstleiders speelt al jaren en is niet pas van vandaag. Er moeten nu echt stappen worden gezet. Wie neemt deze verantwoordelijkheid, vraag ik hier. En wat betekent dit ook voor ons Toekomstbeeld OV 2040? We kunnen hele mooie, ambitieuze plannen maken. Komt er inderdaad een onafhankelijk onderzoek, zoals de bonden begin dit jaar hebben afgedwongen?

Voorzitter. Verder staat in de concessie voor het hoofdtrajet dat de NS verplicht is bussen in te zetten bij verstoringen. Waarom is dit gisteren niet gebeurd? Wie heeft besloten dat de mensen het maar zelf moeten uitzoeken? Nogmaals, dit kan echt niet. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Mijn collega Geurts begon er al over: normen en waarden zijn ook in het verkeer van belang. Het CDA stoort zich al jaren aan het spuiten van graffiti op treinen. Dit loopt inmiddels echt uit de hand. De daders moeten beter gaan beseffen wat ze aanrichten. Vorig jaar is maar liefst 142.000 vierkante meter trein ondergespoten. Dat zijn ongeveer twintig voetbalvelden. Het kost de NS jaarlijks 10 miljoen euro om dit te doen verdwijnen. Voor de cijfers: meer dan €75 per vierkante meter. Daar komt nog eens bij dat die treinen dan ook nog eens niet beschikbaar zijn. De schade is dus enorm, zowel qua kosten als qua beschikbaarheid en mobiliteit. Het CDA vindt het positief dat de NS onlangs groot naar buiten trad met dit probleem. Het CDA zou graag zien dat er samen met de spoorvervoerders een bewustwordingscampagne wordt gestart, zodat zichtbaar wordt waar dit criminele gedrag toe leidt. Is de staatssecretaris bereid om hier samen met de spoorvervoerders vaart achter te zetten? Ook ziet het CDA graag dat veelplegers beter en harder worden aangepakt.

Voorzitter. Dit brengt mij bij een algemeen punt, namelijk het hufferig gedrag in het openbaar vervoer. Het CDA heeft zich gedurende de coronatijd gestoord aan het toenemend aantal gevallen van asociaal gedrag in het openbaar vervoer. Het kabinet heeft vorig jaar een protocol laten opstellen om asociaal gedrag in het openbaar vervoer te voorkomen. Helaas zijn de cijfers toch weer gestegen. In 2019 hadden we 678 gevallen en vorig jaar stond de teller in september al op 661, dus zelfs in coronatijd, met minder reizigers. Ik vraag de staatssecretaris of het nu eindelijk voor ov-bedrijven mogelijk wordt gemaakt dat zij onderling persoonsgegevens van overlastgevers gaan delen. En wat vindt de staatssecretaris van het puntensysteem voor overreizigers gebaseerd op het Duitse rijbewijsstelsel? Voor lichte overtredingen wordt je één punt gegeven en voor zware overtredingen twee of drie punten. En bij acht punten sluit gewoon de deur: stop ermee! En er gaat een brief naar de ouders als het een minderjarige betreft. Ik overweeg een motie op dit punt.

Voorzitter. Zoals u van mij gewend bent, zet ik graag in op innovatieve oplossingen. Vorig jaar heb ik een motie ingediend waarin de regering werd verzocht een innovatieve raildenktank op te zetten als onderdeel van de spoorconcessie met de NS. Kan de staatssecretaris aangeven wat de status is van deze denktank? In de brief van 9 juni jongstleden gaf de regering aan dat er een verkenning plaatsvindt. Waarom moet dit allemaal zo lang duren? Waar komt de afwachtende houding van de staatssecretaris vandaan? Hoe kunnen we de NS motiveren om actief en constructief deel te nemen aan deze denktank? En ik weet ook dat deze staatssecretaris er pas drie maanden zit.

De voorzitter:

Daar bent u van op de hoogte.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter.

De voorzitter:

Ik wilde mevrouw Bouchallikh even de gelegenheid geven om te interrumperen, als u het niet erg vindt.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik schrik even van het puntensysteem en de strenge handhaving bij zaken als graffiti. Nou ja, goed, dat moet inderdaad worden aangepakt. Het vuur dat ik zie bij de aanpak van dit soort delicten, mis ik echter als het gaat om de aanpak van milieucriminaliteit, van de grote vervuilers, van de mensen die ervoor zorgen dat het klimaat wordt verpest en dat onze gezondheid onder druk staat. Ik hoor zowel van u als van uw collega Geurts dat het heel erg gaat om de persoonlijke verantwoordelijkheid, om individuen, en dat we voor elkaar moeten zorgen. Maar kunt u ons uitleggen hoe het CDA staat ten opzichte van milieucriminaliteit? Welk puntensysteem gaan we daar gebruiken? Hoe gaan we hen aanpakken? Dan houden we misschien ook geld over om de treinen op tijd schoon te maken.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ga niet over milieu, maar als CDA hebben we wel een mening over hufterig gedrag, of het nou over milieu gaat, over het dumpen van drugsafval op buitenwegen of het volspuiten van de trein. Ik kan me best voorstellen dat jongeren of anderen denken: die trein volspuiten is mooie kunst. Maar ze moeten zich ervan bewust worden wat dat aanricht. Het voorstel van ons systeem is helemaal niet keihard. Volgens mij is dat: opvoeden. Dat hoort in eerste instantie thuis aan de keukentafel te gebeuren. De Duitsers hebben daar een mooi puntensysteem voor. Je krijgt één punt en als je blijft doorgaan, geldt hetzelfde als op het voetbalveld: twee keer geel is rood.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Laten we dan alsjeblieft net zo hard de grote vervuilers opvoeden, laten we hen opvoeden die ten koste van het volksbelang allerlei zaken uitspoken waar ze mee wegkomen. De collega gaf zojuist al aan dat boetes niet eens betaald worden, omdat ze meegenomen worden in de risicoanalyse van het bedrijf. Wat doet het CDA om ook dit soort vervuilers goed aan te pakken en op die manier voor

de burgers te zorgen en niet alleen te kijken naar de mensen op straat?

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij val ik in herhaling. Ik ga niet over milieu, maar ik weet wel hoe groot de problemen zijn als gevolg van hufterig gedrag. Of het nou gaat om bedrijven, drugsdealers die in de bossen en op de paden chemisch afval dumpen of hufterig gedrag in de trein: volgens mij hebben we allemaal een opgave om dat aan te pakken, zonder onderscheid.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

De allerlaatste keer. Ja, we hebben allemaal dezelfde opgave. U gaat regeren. Wat gaat het CDA doen om de grote vervuilers aan te pakken? U stelt net een heel concreet puntensysteem tegen burgers voor. Wat stelt u voor ten aanzien van grote vervuilers? Heeft u daar ook heel concrete ideeën over? U kunt zeggen "daar gaan we niet over", maar de collega misschien wel en ik hoor graag net zo veel vuur wat dat betreft.

De heer Amhaouch (CDA):

Kan de mevrouw van GroenLinks iets specifiekier zijn in wat zij bedoelt met ...

De voorzitter:

Nee, nee, nee, nee.

De heer Amhaouch (CDA):

Als ze dat niet doet, kan ik die vraag heel moeilijk beantwoorden.

Mevrouw Beckerman (SP):

Hufters dit, hufters dat. Heel goed. Er zijn ook hufters die voor 4 miljard aan maatschappelijke schade veroorzaken. Ik vind het opmerkelijk dat de twee grootste coalitiepartijen daar niet over spreken vandaag. 4 miljard schade aan het milieu, en dat is nog maar een schatting. Ik zou u dan heel concreet willen vragen ...

De voorzitter:

Ik zou de heer Amhaouch ...

Mevrouw Beckerman (SP):

Excuus. Maar ik vind het ook mooi als de voorzitter het voorstel steunt; dan zouden we een eind op weg zijn. Ik zou het heel mooi vinden als de heer Amhaouch, in dit geval, het voorstel gaat steunen dat mijn collega Bouchallikh van GroenLinks heeft ingediend om nu al geld vrij te maken om te zorgen dat de omgevingsdiensten meer kunnen doen. Als u zo voor het aanpakken ... Als meneer Amhaouch zo voor het aanpakken van hufterig gedrag is: hier zijn hele grote hufters om aan te pakken.

De heer Amhaouch (CDA):

Wij maken geen onderscheid tussen hufters. Er zijn geen goede en slechte hufters. Ik vind het een beetje vreemd.

We weten hoe de rolverdeling is. Er zitten hier verschillende partijen die twee woordvoerders hebben. Ik snap niet dat die vraag net niet is gesteld aan degenen die gaan over milieu of andere zaken. Ik ga over openbaar vervoer, ik ga over luchtvaart — daar kunt u mij alles over vragen — en over de treinen. Het algemene antwoord is dat het CDA geen goede of slechte hufters kent.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dan denk ik dat de motie tegen hufterig milieugedrag wordt gesteund. Ik denk dat er verwarring is ontstaan doordat de twee grootste coalitiepartijen er gewoon niet over spraken. Wij zitten te luisteren en te wachten. Mevrouw Hagen wil het amendement blijkbaar wel graag steunen, hoor ik. Dat is alvast winst, dank u.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dank, mevrouw Beckerman.

De **voorzitter**:

U continueert.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Vorig jaar heeft het CDA het voortouw genomen voor de uitwerking van het Deltaplan voor het Noorden om de bereikbaarheid en het wonen en het werken in het Noorden te stimuleren. Kan de staatssecretaris al wat zeggen over de haalbaarheid van de Lelylijn met het oog op de toekomstige grootschalige woningbouw en economische ontwikkelingen in de noordelijke provincies en in dit traject?

Voorzitter. Als we willen dat de trein een logisch alternatief wordt voor vlieguren in Europa, dan zullen we meer ambitie moeten tonen. Zo is het nog steeds niet gelukt een fatsoenlijke treinverbinding tussen de Randstad of Eindhoven en Aken te realiseren; daar hebben we net ook een debatje over gehad. Dat moet anders en het kan ook anders. De Europese Unie stelt voldoende middelen beschikbaar om het Europese spoornetwerk te verbeteren. Hoeveel geld heeft Nederland de afgelopen vijf jaar ontvangen om het Nederlandse spoor beter te verbinden met zijn buurlanden, vraag ik de staatssecretaris. Welke projecten zijn met dit geld gefinancierd? Ook zijn in de EU-meerjarenbegroting 2021-2027 opnieuw middelen beschikbaar gemaakt voor de medefinanciering van de CEF en vervoersprojecten van de lidstaten. De staatssecretaris gaf in de brief van 9 juni aan dat de eerste oproep dit najaar zal verschijnen. Is dat al gebeurd? Kan de staatssecretaris aangeven welke plannen er klaarliggen? Vindt er coördinatie plaats vanuit het ministerie? Waarom wordt station Eindhoven Centraal, dat een belangrijk knooppunt is voor Zuidoost-Nederland en een cruciale schakeling richting Duitsland en België, niet genoemd als mogelijk projectvoorstel? Graag een reactie.

Voorzitter. Tot slot de luchtvaart. Voor Nederland is een concurrerende en duurzame luchtvaart op Schiphol en de regionale luchthavens van belang voor de economie en werkgelegenheid. Ons uitgangspunt is het vinden van een nieuw evenwicht tussen mens, milieu en economie. In de motie-Amhaouch/Paternotte uit 2018 is de regering verzocht dat biokerosine beschikbaar komt op Schiphol vanaf uiterlijk 2022. Het is bijna 2022. Hoeveel biokerosine zal er in 2022

beschikbaar zijn op Schiphol? Hoe staat het met de ambitie om synthetische kerosine concurrerend te maken?

Voorzitter. Ik kom tot mijn slot. Het CDA vindt het verder belangrijk dat Schiphol en de regionale luchthavens meer als gezamenlijk Nederlands netwerk optreden. Op deze manier kan de beschikbare capaciteit beter worden benut en kan meer maatschappelijke waarde worden gecreëerd in plaats van elkaar onnodig te beconcurreren. Hoe wil de minister zorgen voor een meer overkoepelende, integrale regie tussen deze Nederlandse luchthavens?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Fijn dat u bij ons was. We gaan luisteren naar mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks. Ik hoop dit debat, althans de eerste termijn, af te ronden voor de lunch. Dat is een kleine hint, mevrouw Bouchallikh. Nee hoor, neem gewoon de tijd!

□

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Op dit moment is de klimaatop in volle gang. Wat mij daarvan ontzettend is bijgebleven, is die ene foto van al die regeringsleiders op een rijtje die een muntje naar achteren gooien voor goed geluk in de aanpak van de klimaatcrisis. Het laatste wat we kunnen gebruiken, is goed geluk. Wat we echt nodig hebben, zijn leiders die stappen durven te zetten, die verantwoordelijkheid durven te nemen in de aanpak van de klimaatcrisis en die aan de slag gaan met een eerlijke en sociale aanpak daarvan. We hebben systeemverandering nodig, vanuit de klimaatop, maar ook vanuit hier, de Tweede Kamer, en specifiek vanuit deze commissie, Infrastructuur en Waterstaat. Zoals net al werd gezegd: dit is de commissie der oplossingen. Dat vond ik mooi gevonden.

Infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid hangen allemaal met elkaar samen. We hebben het vandaag veel gehad over de regio. De Groene Amsterdammer en Follow the Money concludeerden afgelopen maand al dat de zichtbare overheid verdwijnt uit Nederland. Publieke voorzieningen, zoals de bibliotheek of de basisschool, liggen steeds verder weg. Vooral in Friesland, Drenthe, Zeeland en Groningen is dat het geval. Er is sprake van een terugtrekkende overheid. Dat is een probleem. Sommige partijen zouden voorstellen om dan maar een snelweg aan te leggen, terwijl dat symptoombestrijding is. De overheid zou er overal voor iedereen moeten zijn, maar in plaats daarvan worden publieke voorzieningen afgebroken. Ondertussen wordt geld verspild aan wat ik graag zou willen noemen "onzin-snelwegen" en "onzin-vliegvelden". Dat is niet eerlijk. We hebben een kabinet nodig dat investeert in duurzaam openbaar vervoer, dat gericht is op de toekomst en met oog voor vervoersarmoede. Mijn collega's zetten zich daar gelukkig voor in.

We hebben een kabinet nodig dat goed toezicht houdt op grote vervuilers en alle soorten hufters, zeg ik tegen mijn collega, en dat producenten echt verantwoordelijk houdt voor de troep die ze achterlaten. We hebben een kabinet nodig dat niet de verantwoordelijkheid afschuift op de burgers, maar dat durft te kiezen voor het publieke belang, gezondheid, klimaatrechtvaardigheid en een leefbare toekomst. Het is dan ook de hoogste tijd dat bepaalde denk-

beelden worden losgelaten. Ik was blij met de bijdrage van collega Hagen, die zei: als iets ooit is bedacht als goed idee, is het misschien het juiste moment om dat nu te overwegen. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur concludeerde in zijn advies begin dit jaar dat denkbeelden en beleidskeuzes uit de vorige eeuw nog vaak leidend zijn bij mobiliteitsvraagstukken. Honderd jaar geleden is ooit iets een goed idee gevonden en vanuit dat referentiekader nemen wij soms nog steeds beslissingen hier. Dat kan echt niet. Dat kunnen we ons niet eens permitteren. De klimaatcrisis is er al en is werkelijkheid. We moeten durven andere keuzes te maken. Het brede welvaartsbegrip is daarin een nuttig kader. We kijken niet alleen niet naar verkeersknelpunten, maar ook naar gezondheid en klimaat. Ik ben dan ook erg blij met de motie die we daarover hebben aangenomen. Dat is een mooie stap die we als Kamer hebben gezet. Ik hoop ook zo vaker samen te werken in de aanpak van de crisis.

Om te beginnen moeten we stoppen met onzinsnelwegen. We hebben het vandaag al gehad over auto's. Het is een soort kip-eiverhaal. Er zijn veel auto's, dus we moeten nog meer wegen aanleggen. Maar dan komen er nog meer auto's bij. Dat schiet niet op. Het PBL-rapport, waar al eerder over is gesproken, laat zien dat we met thuiswerken bepaalde stappen vooruit kunnen zetten. Daarmee kunnen we files reduceren en is er minder piekbelasting. De stikstofcrisis maakt snelwegprojecten ook nog juridisch gezien lastig. Ook hebben we nog de hele woningbouwopgave, waar we het vaker over hebben gehad. We moeten echt gaan bouwen en daarin moeten we keuzes durven maken. Bovendien moeten we ook zorgen voor de natuur. Toch investeert dit kabinet 2,2 miljard euro in 138 kilometer aan nieuw asfalt. Dat is nutteloos en daarom dienen we daar een motie over in. Die miljarden kunnen namelijk veel beter worden ingezet, bijvoorbeeld voor onderhoud, aanleg en verbreding van het spoor, voor het behouden van buslijnen in krimpgebieden, waar onder anderen collega's hier zich voor inzetten, of voor een fonds voor fietsinfrastructuur en het tegengaan van vervoersarmoede. Er zijn betere keuzes te maken als het brede welvaartsbegrip écht als uitgangspunt wordt genomen.

Dan minder vliegen. Vandaag werd al gezegd dat dat een controversieel onderwerp is. Daar gaan we het dus minder lang over hebben. Wel zou ik graag willen aangeven dat het niet handig is om te overwegen om nog een vliegveld te openen. Het PBL gaf laatst in zijn rapport aan dat de luchtvaartsector alleen maar zal krimpen. Lelystad Airport is daarmee nutteloos en ook nog slecht voor het klimaat. Het vliegveld is nog niet open. Het ligt er wel en het is inderdaad ooit ook bedacht, net als bij Amelisweerd. We vinden wel dat we, op het moment dat het vliegveld niet wordt geopend, moeten nadenken over compensatie. Ik heb daarom de volgende vraag aan het kabinet. Er zijn betere alternatieven denkbaar dan het openen van zo'n luchthaven. Wij willen graag inzetten op bereikbaarheid in de regio. Is de minister alvast bereid een compensatieplan voor te bereiden, mochten we op een gegeven moment de keuze kunnen gaan maken dat het openen van Lelystad Airport niet doorgaat?

Dank.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Ik werd, komend uit de gemeente Barneveld, al getriggerd door de woorden "kip en ei". Dat leek me al een mooi haakje. Ik mag van die mooie gemeente elke dag op en neer rijden naar Den Haag. Ik vind dan ook niet dat asfalt nutteloos is, kan ik u vertellen. Ik vind asfalt ook niet nutteloos om bijvoorbeeld fietspaden aan te leggen. Wat zeggen de GroenLinksfractie en mevrouw Bouchallikh tegen al die mensen die elke morgen in de file staan, als de GroenLinksfractie echt meent dat asfalt nutteloos is?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik heb niet gezegd dat asfalt nutteloos is; ik heb gezegd dat sommige snelwegen nutteloos zijn. Wij hebben al te maken met een tekort, bijvoorbeeld wat betreft onderhoud. Ook voor de weggebruiker is het fijn dat we de al bestaande wegen goed onderhouden. Het is goed dat we nadenken over alternatieven, zodat de wegen minder belast worden. Ik wil heel graag uit het kip-en-eiverhaal, zodat de mensen die echt met de auto moeten, daar juist meer ruimte voor krijgen omdat voor anderen alternatieven aantrekkelijker zijn. Daarvan weten we dat het ook kan.

De heer Geurts (CDA):

Dat is een mooi antwoord, maar geen antwoord op de vraag die ik heb gesteld. Er zijn heel veel mensen die uit de regio moeten komen omdat ze bijvoorbeeld in het westen werken. Wat zegt GroenLinks daar nou tegen? Moeten die mensen dan met de trein? Ik kan wel voorrekenen wat het mij aan reistijd kost als ik hier met de trein heen moet; 's avonds terug is het nog veel erger. Zo zijn er natuurlijk velen meer die net als ik vanuit de regio komen om in het westen te werken. Wat is daar nou het echte antwoord van GroenLinks op? Zegt de GroenLinksfractie: joh, u gaat maar gewoon met de trein of met de fiets naar het westen; we gaan niet meer investeren in asfalt voor auto's?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dat is wel het laatste wat ik heb gezegd. Ik heb niet gezegd dat we niet gaan investeren. Ik pleit er juist voor om wel te kijken naar onderhoud. Ik pleit ervoor om de systeemverandering in het oog te houden. Dat betekent dat we moeten kijken naar de mensen die de auto echt nog moeten gebruiken en dat we de wegen goed moeten onderhouden. In het MIT hebben we het constant over "brug x" en "weg y". Ik wil dat we er op een andere manier naar gaan kijken en dat we het geld niet verspillen aan het verbreden van wegen, maar dat we het geld gebruiken voor nodig onderhoud. Ik wil dat er ondertussen geïnvesteerd wordt in alternatieven zoals het ov, zodat mensen die het ov willen gebruiken dat ook kunnen doen. En ik wil dat we nadenken over het op een andere manier inrichten van onze infrastructuur. Ik zou dus weg willen van het hele idee dat er aan de burger wordt verteld om de auto of de fiets te pakken. Ik wil dat de burger kan kiezen. Ik wil dat opties verbreed worden en dat we niet meer constant uitgaan van het idee dat je constant de auto hoeft te pakken. Vandaar ook mijn punt over bereikbaarheid. Het hangt met elkaar samen.

Goed, dan luchtkwaliteit, toezicht en handhaving. Ik heb het in commissiedebatten vaker gehad over Noëlle, die vaak op de ic belandt omdat zij slechte lucht moet inademen. In de afgelopen periode hebben we ook een motie

aangenomen gekregen over luchtkwaliteit. Daar ben ik heel blij mee. We hebben echter ook goed toezicht en handhaving nodig. Zojuist, in dit debat, hebben we het gehad over het amendement dat we zo meteen gaan indienen omtrent de commissie-Van Aartsen. In die motie wordt verzocht dat we op z'n minst extra budget reserveren voor de omgevingsdiensten, zodat het meest urgente probleem kan worden aangepakt door in ieder geval 10 miljoen te investeren in kennisontwikkeling bij omgevingsdiensten.

Dan de economie. Systeemverandering gaat ook over onze economie. Afgelopen zondag had ik het genoeg om econoom Ann Pettifor te spreken, een van de grondleggers van de Green New Deal. Met heel veel anderen hamert zij erop hoe belangrijk het is de economie te hervormen. We hadden echt veel beter moeten leren van de financiële crisis. De aanpak van de klimaatcrisis gaat namelijk ook over de belastingen, eerlijke verdeling van lasten en het uitgangspunt dat de prijs van de klimaatcrisis niet wéér op het bordje van de burger gelegd wordt. We hebben vaker het verwijt gekregen dat wij op links misschien niet aan de burger denken. Integendeel, wij willen de lasten juist eerlijker verdelen. Dat kan met belastingen.

Ook als het om plastic gaat, moeten grote vervuilers hun verantwoordelijkheid nemen en die niet op de burger afschuiven. Ik maak mij er ontzettend boos over dat wij als belastingbetaler opdraaien voor de troep van niet gerecycled plastic afval van grote vervuilers, want op dit moment betalen wij er allemaal voor dat de overheid en de industrie de recycling van afval niet op orde hebben. Nederland moet namelijk sinds 2021 een afdracht betalen aan de EU van €0,80 per kilo niet-gerecycled plastic afval. Dat is heel veel geld. Dat kunnen we veel beter gebruiken voor andere dingen, maar op dit moment staat deze "plasticafdracht" in de begroting van Buitenlandse Zaken. Dat geld halen we direct weg van onze burgers. Hoe bizar is het dat wij daar als burgers voor opdraaien, terwijl het hele idee van die hele maatregel juist is om de vervuiling te beperken en de vervuiler te laten betalen? Wij vinden dat de kosten moeten worden doorberekend aan de producent door het invoeren van een plasticbelasting. Dat kan; andere landen, zoals Italië, Spanje en Oostenrijk, zijn hier al mee bezig. Een belasting op nieuw plastic zorgt er ook voor dat structureel meer geïnvesteerd zal worden in recycling en dat producenten meer gerecycled plastic zullen gaan gebruiken. CE Delft heeft al laten zien dat een belasting op polymeren het makkelijkst vorm te geven is. Daarom pleiten wij voor de uitwerking van een goed werkende belasting op polymeren per 1 januari 2023. Ook op deze manier kunnen wij stappen zetten voor de systeemverandering die zo nodig is. Mijn vraag aan het kabinet is in hoeverre navolging kan worden gegeven aan de voorbeelden die ik zojuist noemde. Wij gaan daar sowieso ook een amendement over indienen.

Dan nog iets over hoe de verantwoordelijkheid op de burger wordt afgeschoven. Ik vind het bijzonder irritant dat burgers vaak praktisch moeten opdraaien voor hoe de industrie en de vervuilers maar geen verantwoordelijkheid nemen, niet alleen in ons belastinggeld dat daaraan wordt besteed maar ook in ons dagelijks leven. Laatst kon ik in het station nergens mijn plastic flesje terugbrengen. Dat vind ik als brave klimaatactivist en GroenLinkser natuurlijk heel erg, maar het gebeurde; ik kon het echt nergens kwijt. Het mag echt niet zo zijn dat wij als burgers onevenredig last krijgen van dit soort stappen voorwaarts, want de verantwoordelijkheid wordt daarmee afgeschoven op het persoonlijke afwegings-

kader van het individu. Ik maak me daar zorgen over, met name als het gaat om statiegeld op blik. Volgend jaar komt daar statiegeld op. Eerder hebben wij in onze motie probeert aan te geven dat er misschien een verschuivingseffect gaat optreden op het moment dat wij niet voldoende de ketenverantwoordelijkheid in het oog houden. De motie is destijds niet aangenomen, maar ik wil toch nog een punt daarover maken. Want in de wetgeving is niet geregeld dat supermarkten statiegeld verplicht moeten innemen. Nou, dan ga je dus heel braaf je blikje of flesje daar inleveren, maar je kan het niet kwijt, terwijl 80% van de blikjes die je koopt uit supermarkten wordt gehaald. En supermarkten willen nu allerlei nieuwe inzamelsystemen gaan bedenken, die dan buiten de supermarkten vallen. Superomslachtig, want dan zou je als burger en consument naar allerlei andere inzamelpunten moeten gaan. Dat is niet efficiënt, niet goed voor het draagvlak, en dan wordt ook nog eens het hele proces vertraagd. Wij willen ons inzetten voor een innameplicht voor grote verkooppunten en zullen daarvoor ook een motie indienen, om daarmee de hele keten verantwoordelijk te maken. Dat zijn enkele stappen die wij graag willen inzetten vanuit GroenLinks om een systeemverandering te bewerkstelligen en niet alles bij de burger neer te leggen.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Amhaouch. Het woord is aan hem. Dit is uw laatste interruptie, meneer Amhaouch, dus die moet in enen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, voorzitter, dank. Mevrouw Bouchallikh zit er vol energie en vol passie in. Ze ging snel, maar ik wou toch even stilstaan bij twee punten die zij noemde. Het ging net over de nieuwe ideeën over mobiliteit. Ze noemde daar dat mensen in oude denkbeelden blijven hangen, en ze eindigde een beetje met: ja, ik ben klimaatactiviste. En ik ken GroenLinks ook als redelijke partij als het gaat over de inderdaad ontzettend grote opgave in de klimaattransitie. De vraag is of we daar met die twee punten komen. En waar ik naartoe wil: dat "in oude denkbeelden blijven hangen". Als ik mevrouw Bouchallikh over de luchtvaart hoor praten, dan hoor ik haar niet praten over waar we vandaan komen met het spoor. We zijn ooit, 180 jaar geleden, begonnen met het spoor; met kolen scheppen, toen naar dieseltreinen, van dieseltreinen naar grijze stroom, en van grijze stroom naar groene stroom. En als we het over de luchtvaart hebben, dan blijven we op een of andere manier hangen. Is ook niet GroenLinks — en dat is mijn vraag — ervoor dat we meer moeten zorgen dat we de wereld inderdaad beter gaan maken en dat we inzetten op innovaties, dan alleen maar zeggen "dit mag niet en dat mag niet", alsof het probleem niet bestaat? Dus daar zou ik graag de handreiking van mevrouw Bouchallikh willen. Laten we ook inzetten op de verduurzaming van de luchtvaart, want de hele wereld blijft vliegen, en wij zijn maar een vrij klein land. Daar kunnen we ook nog een belangrijke rol in spelen.

De voorzitter:

Dat was een korte vraag. En lekker puntig ook.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ja, een korte vraag, met heel veel verschillende punten. Dus ik zal proberen daar recht aan te doen, al hoor ik het heel graag als ik iets mis. Allereerst de ontwikkeling van het spoor. Ik hoor u juist zeggen dat die 180 jaar heeft geduurd. Die tijd hebben we echt niet. De klimaatcrisis is al gaande, en daar maak ik me ontzettend zorgen over. Als het kon, had ik inderdaad heel graag de tijd genomen om rustig na te denken over ontwikkelingen, verduurzaming, innovatie. Daar ben ik ook voor. Daar zijn we als GroenLinks ook voor. Waar wij echter voor staan, is dat de klimaattransitie allang begonnen had moeten zijn, voor de toekomst, voor onze huidige generaties, voor de gezondheid van de mensen die het meest last hebben van de luchtkwaliteit, en voor de mensen aan de andere kant van de wereld die nu al te maken hebben met bosbranden en droogte. Dus nee, die tijd voel ik niet, inderdaad; we hebben geen 180 jaar.

Twee. Als het gaat om de verduurzaming van de luchtvaart specifiek: daar worden stappen in gezet, maar dat is bij lange na niet genoeg. En om daar dan wederom de keuzes te maken om daarin nog te gaan investeren, in plaats van in de andere mogelijkheden en middelen die vandaag zijn genoemd, zoals de trein ... Wij pleiten ervoor om dan te kiezen voor een beter internationaal spoor, omdat je daarmee ook de reizen mogelijk kunt maken voor de vakanties die mensen heel graag willen. Dat moet ook nog kunnen.

De voorzitter:

Prima, hartstikke goed, dank u wel. U heeft uw eigen tekst nog even samengevat; dat schot voor open doel kreeg u.

We gaan luisteren naar beide woordvoerders van de Partij voor de Dieren, althans, niet tegelijkertijd, neem ik aan. Eerst mevrouw Van Esch. Het woord is aan haar. En daarna de heer Van Raan.



Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Een gezonde leefomgeving is van levensbelang, maar helaas is de leefomgeving waarin we nu leven allesbehalve gezond. En dat komt voor een deel door ons eigen milieubeleid. Dat milieubeleid bestaat vooral uit een reactief beleid: we constateren dat er een probleem is; we zoeken uit wat de oorzaak van het probleem is. En die specifieke oorzaak nemen we dan vaak — nou ja — wel weg. We poetsen hem bijvoorbeeld weg, we saneren hem weg. Maar een reactief beleid beschermt het milieu niet. Het repareert het enkel, en daardoor komen dus gezondheidsproblemen en milieuschade te ontstaan. Denk alleen al aan de schandalen de afgelopen maanden, waarbij ons milieu is verontreinigd met chemicaliën. Aan het stof dat rond Tata Steel neerdaalt, waarbij langdurige blootstelling kan leiden tot negatieve effecten op het IQ van kinderen. Ik noem ook de asfaltfabriek in Eindhoven, die tot twee keer meer kankerverwekkend benzeen uitstoot dan is toegestaan, en de bizar hoge concentraties pfas-lozingen in de Schelde door het bedrijf 3M, waarvan het effect op de gezondheid van omwonenden in Zeeland nog onbekend is, maar waarover de zorgen toenemen.

Daarnaast is luchtverontreiniging volgens de WHO een van de ernstigste milieubedreigingen voor de menselijke

gezondheid. Ook mevrouw Beckerman noemde het al: het gaat om 12.000 doden per jaar in Nederland — 12.000 doden. De WHO scherpte daarom in september, voor het eerst sinds 2005, gelukkig de richtlijnen voor luchtkwaliteit aan, onder andere dus voor fijnstof. Gelukkig maar. Maar onze eigen normen zijn nog niet aangescherpt. Tevens ligt er een advies van de Gezondheidsraad over de risico's van ultrafijnstof. Daarin worden aanbevelingen gedaan om de uitstoot van ultrafijnstof terug te dringen. De staatssecretaris heeft aangegeven aan de slag te gaan met de aanbevelingen om ultrafijnstof te gaan monitoren en modelleren. Op zich is dat fijn. Alleen, wanneer komen we dan echt tot die concrete maatregelen? Wanneer wordt er echt iets gedaan aan wat er moet gebeuren om ultrafijnstof terug te dringen? De Gezondheidsraad stelt in een rapport dat het minder stoken van hout door particulieren en minder vliegbewegingen zullen bijdragen aan de vermindering van de uitstoot van ultrafijnstof. Ik ben benieuwd of deze twee zeer concrete aanbevelingen van de Gezondheidsraad worden meegenomen door deze staatssecretaris, zeker omdat we zien dat de houtkachels als warme broodjes over de toonbank gaan sinds de gasprijzen zijn gestegen.

Dat het milieubeleid reactief is, geldt niet alleen voor de chemicaliën en de luchtverontreiniging, maar ook voor vele andere gebieden. Bijvoorbeeld op het gebied van plastic ligt de focus van het huidige beleid op recycling en statiegeld. Zolang consumenten maar goed hun afval scheiden en alle statiegeldverpakkingen inleveren, kunnen we zo veel plastic gebruiken als we willen, maar er moet juist beleid worden gemaakt dat focust op het minder gebruiken van plastic, het hergebruik of de refillmogelijkheden. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris daar grotere stappen in wil zetten. Daarnaast proberen producenten ook elke keer weer mazen in de wet te vinden als het aankomt op statiegeld. Zo wordt er nu meer gebruikgemaakt van drankkartons zonder statiegeld, verpakkingen met een duurzame laag die vervolgens niet te recyclen zijn. Daar moet nu echt een einde aan komen.

Een ander voorbeeld is de circulaire economie. Ook daarin voeren we een reactief beleid. Het uitgangspunt van een circulaire economie zou niet moeten zijn "waar kunnen we dit afval kwijt?", maar is in eerste instantie rethink and redesign. Aan de voorkant moet rekening gehouden worden met wat we doen als een product niet meer kan worden gebruikt in plaats van dat we voor afvalstromen nuttige toepassingen zoeken, zoals het geval is bij granuliet of plastic bouwafval, dat in bospaden wordt verwerkt. Een circulaire economie is bijvoorbeeld kiezen voor het gebruik van een maximaal aantal grondstoffen, zodat aan het eind van de keten grondstoffen makkelijker verwerkt en hergebruikt kunnen worden. Ik ben benieuwd wat de visie van deze staatssecretaris hierop is en of we daar dan ook op die manier beleid op gaan maken.

Voorzitter. Langzamerhand komen we erachter dat steeds meer problemen niet meer weg te poetsen zijn. We worden bijvoorbeeld geconfronteerd met microplastics, die nooit meer uit het milieu te halen zijn, en met "forever chemicals" zoals pfas, die niet opgeruimd kunnen worden. Het is dus tijd voor de omslag. We moeten niet langer slechts problemen oplossen wanneer we ermee worden geconfronteerd, maar we moeten actief voorkomen dat deze problemen in eerste instantie ontstaan. Hierbij moet wat ons betreft de gezonde en veilige leefomgeving voor mens en dier centraal

staan. Daar gaat gelukkig mijn collega Lammert van Raan zo nog op door.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ah, spannend, dus dit was eigenlijk een soort aankondiging. Meneer Van Raan, de cliffhanger is geparkeerd. Het woord is aan u.

□

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik ga het hebben over asfalt en vliegvelden. We hebben als Kamer het bredewelvaartsbegrip omarmd. Het voordeel daarvan is dat je ziet hoe deze sectoren zich gedragen en dat ze zich eigenlijk niet gewoon gedragen. Want wanneer de luchtvaart een gewone sector was, kon die nooit ongestraft 11 megaton per jaar blijven uitstoten. Dat is 80 megaton tot 2030. Dat is roekeloos gedrag. Meer asfalt neerleggen in een klimaatcrisis is ook niet gewoon. Dat is ook roekeloos. De natuur omzagen en platwalsen; dat is niet gewoon in een biodiversiteitscrisis.

Voorzitter. Ik heb een uitdaging voor de minister. Kan de minister voor elk van de volgende bezwaren nog eens uitleggen waarom meer asfalt goed is? Is het goed voor de klimaatcrisis, goed voor de biodiversiteitscrisis en goed voor gezondheidseffecten voor bewoners rondom snelwegen? Is het goed voor de ontbrekende noodzaak, terwijl we immers veel meer gaan thuiswerken? Bovendien kan het wagenpark niet een-op-een vervangen worden door elektrische auto's, dus er komen veel minder elektrische auto's. Kan ze dat nog eens even uitleggen? Graag een reactie. Dat mag overigens ook schriftelijk, want ik denk dat zij daar heel veel tijd en ruimte voor nodig heeft.

Voorzitter. Ik wil even inzoomen op stikstofberekeningen bij projecten zoals MIRT. Aan de ene kant: als ze vasthoudt aan de 5 kilometergrens voor stikstofberekeningen, loopt ze vast bij de rechter. Aan de andere kant: als de grens wordt uitgebreid naar 25 kilometer rondom die projecten, is er veel te veel stikstof. Dus hoe gaat zij deze spagaat oplossen? Ik realiseer me echt wel dat dit een vrij technische vraag is, maar het zou toch fijn zijn als ze daarop kan terugkomen.

Voorzitter. Dan de luchtvaartsector, die volstrekt onverantwoord omgaat met onze planeet, overigens met volop steun van dit kabinet maar ook van partijen in deze Kamer. Zo is een luchtvaartdebat voor volgende week gisteren terloops even gecancelld, terwijl het nu juist van belang is dat we het daarover hebben. Een paar jaar geleden leek de groei van de luchtvaart overigens nog vanzelfsprekend. Nu zien steeds meer mensen in dat krimp pure noodzaak is. Wat dat betekent, moet eigenlijk nog wel een beetje doordringen. Dat is het besef dat dit voor de luchtvaartsector betekent dat Lelystad Airport binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid niet open kan en dat de luchtvaartsector tonnen CO₂ steelt van andere sectoren. Ik noem alleen even de boeren. Wanneer zullen de boeren zich realiseren dat ze nog veel meer stikstofreductie moeten realiseren, omdat de luchtvaartsector maar doorgaat met het opvreten van die ruimte? Wanneer worden ze wakker?

Voorzitter. Tot slot de internationale luchtvaart. Die leeft ook nog in fantasieland. Ik leg dat graag uit. Volgend jaar is de driejaarlijkse internationale luchtvaarttop. Nederland heeft daar een invloedrijke positie. Ik wil graag weten van deze minister wat de inzet daar gaat worden. Vorige week gaf zij op de vraag wat die inzet wordt het verontrustende antwoord dat meer actie onnodig zou zijn. Daarom wil ik de minister het volgende specifieke punt meegeven. In het verdrag uit 1944 staat nog altijd dat het doel van de internationale luchtvaart groei is. Nogmaals, dat leek in 1944 een heel goed idee. Maar dat is in 2021 echt niet meer het geval. Op elk moment hangen er zo'n 13.000 vliegtuigen in de lucht. Op elk moment. Elke seconde wordt er CO₂ uitgespuugd. Daarom wil ik de minister vragen om zich er hard voor te maken dat deze passage, waarin groei als automatisch doel wordt vastgelegd en die echt in de statuten van de internationale luchtvaartorganisatie staat, uit het Verdrag van Chicago geschrapt wordt. Graag een reactie daarop.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Pouw-Verweij van de fractie van JA21.

□

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik spreek ook namens Caroline van der Plas van BBB, dus ik zal mijn tijd nodig hebben, denk ik. Zij kon er vandaag helaas niet bij zijn.

Voorzitter. Infrastructuur en waterstaat zijn de gereedschapskist voor een land dat was, is en wordt gevormd door mensenhanden. Nederland is met volharding onttrokken aan de zee, moerassen en onontgonnen vlaktes. In de loop van de eeuwen is ons land begaanbaar gemaakt met een verfijnd netwerk van infrastructuur. We beschermen het met immer dynamische waterstaat. Dát is het land dat generaties voor ons hebben gevormd. Dat Nederland geven we door aan generaties na ons. Bereikbaarheid en veiligheid zijn onmisbaar voor leven, wonen en werken in deze delta aan de grote rivieren.

Bij de behandeling van de begroting onderstreept JA21 vandaag het grote belang van blijvend investeren in de infrastructuur en waterstaat en van het verrichten van onderhoud. Dit is een harde en veilige fundering voor ander beleid. We kijken vandaag vooruit naar de begroting van 2022. Daarom wil ik u meenemen naar het jaar 1421. Deze maand is het op de kop af 600 jaar geleden dat de Sint-Elizabethsvloed plaatsvond. Een woeste storm deed de dijken bezwijken. Een van de ergste overstromingen uit onze vaderlandse geschiedenis was het gevolg. 2.000 mensen stierven, tientallen dorpen verdronken en de Biesbosch ontstond. De dramatisch veranderde infrastructuur ondermijnde de economische en politieke positie van de machtige stad Dordrecht. Waarom verwijst ik naar deze overstroming? Dat doe ik omdat we beseffen dat de vloed zelf niet eens zo hoog was. Het echte probleem waren de gebrekkige waterkeringen. Door de Hoekse en Kabeljauwse Twisten was het dijkonderhoud verwaarloosd. We zijn hardleers, want 600 jaar later verkrumelen de kades in Amsterdam omdat woke communiceren interessanter is dan sleutelen aan de infrastructuur. Gebrek aan historisch besef zien we eveneens bij het Planbureau voor de Leefomgeving. Enkele

gesprekken met thuiswerkers en wat data op een rijtje zetten is voor het PBL voldoende om investeringen in bereikbaarheid op een lager pitje te zetten. Maar JA21 spreekt zich onomwonden uit voor investeren in mobiliteit en bereikbaarheid.

Ik zal even wachten op de interruptie, voorzitter.

De voorzitter:

Dat is heel goed, dat siert u. Mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik wil graag een punt maken over het PBL en de manier waarop daarover wordt gesproken. In hoeverre gaat mevrouw Pouw-Verweij af op wetenschappelijk onderzoek en allerlei kennisinstituten waarop wij hier onze keuzes baseren? In hoeverre neemt zij die mee in de afwegingen die we hier maken in het belang van het land?

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik dank de collega voor de interruptie. Ik kan er heel duidelijk over zijn: wij vinden wetenschappelijke onderbouwing van beleid ontzettend belangrijk. Daarom ben ik ook lid van een commissie die gisteren nog een bijeenkomst heeft georganiseerd over de combinatie van wetenschap en politiek. Ik heb zelf een achtergrond als medisch wetenschapper en ik vind het ontzettend belangrijk dat we daarop ons beleid baseren.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Fijn dat we het daarover eens zijn, want ik maak me wel heel erg zorgen over het ondergraven van allerlei kennisinstituten. En de manier waarop zojuist werd gesproken over een aantal gesprekjes met thuiswerkers was redelijk onaardig. Dus dat wilde ik graag hier even uit de lucht helpen. Dank u wel.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Ik wil de expertise van het PBL niet in twijfel trekken. Echter, ik ben het niet eens met de voorgestelde politieke consequenties, dus daar wil ik graag positie tegen innemen. Als de toon daarin iets te hard is, dan is dat een keuze, denk ik.

De heer De Hoop (PvdA):

Eerst wil ik vooropstellen dat ik niet twijfel aan de liefde voor wetenschap die mevrouw Pouw als arts heeft. Daar zit ik dus niet over in, maar ik maak mij wel zorgen over haar opmerking over het PBL. Dat zegt namelijk dat met een klein beetje sleutelen aan de reizigers die in de spits reizen, we zo veel verschil kunnen maken qua files. Dus mijn oproep aan JA21 is om daar wel genuanceerd naar te kijken, want er zijn oplossingen die veel minder geld kosten of die eigenlijk helemaal niets kosten. Ik denk dat je op die manier zonder heel veel geld uit te geven wel invloed kan hebben op de files die er nu zijn. Dus misschien iets minder autoretoriek en iets genuanceerder kijken naar het PBL, zou heel mooi zijn.

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Als mijn partij ergens voor is, dan is het genuanceerd naar problemen kijken, dus die oproep neem ik van harte aan. Ik wil ook niet zeggen dat we alle adviezen meteen overboord willen gooien. Ik wil alleen wel duidelijk een lans breken voor de bereikbaarheid. De voorstellen van het PBL stroken daar wat ons betreft te weinig mee. Dus daar wilde ik mijn positie in bepalen. Maar nuance is altijd belangrijk, dus daar ben ik het mee eens.

Voorzitter. Schuiven in onwrikbare plannen en ramingen is nagenoeg onbegonnen werk. JA21 roept de onderhandelaars op om in ieder geval het volgende te overwegen. De uitvoeringsagenda van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets moet fietsen stimuleren. De regering wil knelpunten in de bestaande fietsinfrastructuur wegnemen. Een goede zaak zolang de veiligheid geen ondergeschoven kindje wordt. JA21 heeft deze zomer vragen gesteld over de veiligheid van fietspaden in verband met het nieuwe nationaal toetsingskader voor lichte elektrische voertuigen. Mijn fractie is er ongerust over of voldoende rekening wordt gehouden met de toenemende drukte op fietspaden. Kan de minister toezeggen dat de uitvoeringsagenda expliciet rekening houdt met het gegeven dat er steeds meer ongelijksoortige voertuigen op de fietspaden rijden? Als dit namelijk niet gebeurt, accepteren we impliciet dat het uitbreiden van de fietspaden ook tot een toename leidt van het aantal ongevallen. De uitbreiding van fietspaden wordt belemmerd door de hoge drempelwaarde voor cofinanciering binnen het MIRT. Is het mogelijk om een aparte drempelwaarde voor fietspaden in het MIRT op te nemen?

Wonen en bereikbaarheid in de Randstad zijn onlosmakelijk verbonden met wonen buiten en bereikbaarheid van de Randstad. In dat perspectief hebben de aanleg van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn grote betekenis. Is de minister het met JA21 eens dat het realiseren van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn een ambitie is die zonder meer in een volgend regeerakkoord thuishoort?

Tot slot, voorzitter, het tolvrij maken van de Westerschelde-tunnel. In een recente voortgangsbrief aan de Kamer buitenen de slepende onderzoeken en bedenkingen over elkaar heen. Hou toch eens op met die tunnelvisie. Maak die tunnel tolvrij, en doe het nu. Want dat is het licht aan het einde van de tunnel waarop Zeeland wacht.

Dank u wel.

De voorzitter:

Meer beeldspraak had u niet qua tunnels?

Mevrouw Pouw-Verweij (JA21):

Nee, hiermee is het inderdaad op. Dank u wel.

De voorzitter:

Het kan nog in tweede termijn, als u er nog een paar vindt. Dank ook voor het noemen van de Hoekse en Kabeljauwse Twisten. Dat waarderen we altijd.

We gaan niet lunchen zonder geluisterd te hebben naar de heer Stoffer, die de dagsluiting doet, althans de sluiting

van de eerste termijn. Hij vertegenwoordigt de Staatkundig Gereformeerde Partij.



De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank. Laat die dagsluiting ook nog eens zijn mede namens de ChristenUnie, dus mede namens de heer Grinwis.

Voorzitter. Wie een huis bouwt en verstandig is, zorgt voor een goed fundament. Wie wil ontwikkelen, moet zorgen dat de basis op orde is. Dat geldt heel nadrukkelijk ook voor ons wegen- en spoornet. En nee, onze bruggen staan niet op instorten. Die zijn veilig. Maar die plotselinge snelheidsbeperking op de A29 bij de Haringvlietbrug en al die storingen bij bruggen en sluisen in de afgelopen jaren zijn echt tekenen aan de wand. Onze infrastructuur heeft echt een grote onderhoudsbeurt nodig. Wat dat betreft dank ik de minister hartelijk voor de brief van afgelopen vrijdag. Die onderstreept nogmaals de grote opgave en de omvang daarvan. Het tekort kan de komende jaren zomaar oplopen tot 1,5 à 2 miljard euro per jaar. Dat betekent óf fors investeren ... Nee, ik bedoel: fors interen. Ik wil natuurlijk graag investeren, maar het betekent óf interen op onderhoud en renovatie, met grote kans op nog meer wegafsluitingen, storingen of veiligheidsproblemen, óf geen ruimte meer voor nieuwe projecten, óf geld erbij. Laat ik heel helder zijn: de SGP wil dat laatste.

Want er moet nog een nieuwe brug komen bij Rhenen. De N50 moet nog veiliger. De A28 moet nog breder. Het spoor van Zwolle naar Münster moet nog aangelegd worden. En we hebben ook nog al die projecten waarvoor er al wel geld staat, maar die we volgens mij niet moeten wegduwen, zoals het project waarover we het al eerder gehad hebben: de bak bij Amelisweerd, de A27. Maar ook bij knooppunt Hoewelaken en bij Barneveld moet nog wat gebeuren. Al dat soort dingen zijn hard nodig om ons land gewoon draaiende te houden, om de economie op stoom te houden. Want dat hebben we uiteindelijk nodig om ook al die dingen die in het kader van ons welzijn van belang zijn, gewoon te kunnen blijven betalen.

Voorzitter. Wat mij betreft moet het kabinet dan ook werk maken van het meerjarenplan instandhouding infrastructuur, met een bijpassend budget. Mijn vraag aan de bewindslieden is: gaan zij ervoor zorgen dat er met Rijkswaterstaat en ProRail langjarig afspraken gemaakt worden met een doorkijk van bijvoorbeeld acht jaar? En gaan zij dan ook versneld zorgen — ik denk dat versnelling nodig is, maar dat hoor ik graag — dat de data echt op orde worden gebracht? Want die brief van afgelopen vrijdag laat ook wel zien dat daar nog een slag geslagen moet worden.

Voorzitter, tot slot hierover. De basis op orde betekent ook dat er voldoende menskracht nodig is, bij ProRail, bij Rijkswaterstaat, in de markt. Ook daar graag een reflectie op.

Voorzitter. Het kabinet trekt extra geld uit voor elektrische auto's. Het is van groot belang dat elektrische auto's, ook via stimulering van de tweedehandsmarkt, beschikbaar komen voor de gewone man en vrouw. De jaarschotten in de subsidieregelingen vertragen de boel. Mijn vraag aan het kabinet is: waarom kiest u er niet voor om die jaarschot-

ten gewoon weg te halen? Ook vanuit Europese doelstellingen is het voordelig om de aankoop van elektrische auto's zo ver mogelijk naar voren te halen, zodat de CO₂-winst eerder verzilverd kan worden. De cijfers laten wel zien dat waar het aantal elektrische auto's vorig jaar met 75.000 is toegenomen, het totale wagenpark met 110.000 is gegroeid. Kortom, we zijn er wat dat betreft nog lang niet. Dat onderstreept ook de aandacht die nog steeds nodig blijft voor de verduurzaming van het benzine- en dieselwagenpark, want het verbruik en gewicht van die auto's is de afgelopen jaren toegenomen in plaats van gedaald. Mijn vraag is: is die ontwikkeling te keren?

Voorzitter. De SGP wil dat de subsidieregeling voor de Ing-trucks wordt verlengd. Voor verduurzaming van het wegtransport kan gebruik van Ing, en met name de inzet van lokaal geproduceerd biogas, een belangrijke bijdrage leveren. De elektrificatie van zwaar transport is lastig en belast het overvolle elektriciteitsnet. In het Klimaatakkoord wordt daarom ook ingezet op 7 petajoule biogas. Bijmengverplichtingen of niet, de investering in Ing-trucks wordt teruggetrokken door het voorstel om de accijnsteruggave te schrappen door de sterk opgelopen gasprijzen. En zo krijgt biogas in het wegvervoer geen kans. De vrachtwagenheffing met mogelijk lagere tarieven voor duurzame trucks laat ook nog op zich wachten. Daarom heb ik een amendement ingediend om die subsidieregeling voor Ing-trucks, in het bijzonder de inzet van biogas, te verlengen.

De **voorzitter**:

Dat is het amendement op stuk nr. 16, voeg ik er even aan toe.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat klopt! Dank. Door een kasschuif is het geld voor het veiliger maken van onder meer gevaarlijke N-wegen naar voren gehaald. Dat is heel goed, maar wat is het perspectief voor de periode daarna? Want we moeten niet alleen werk maken van duurzamer verkeer, maar vooral ook van veiliger verkeer. Daar heb ik het CDA daarstraks ook nadrukkelijk over gehoord. Hoe minder verkeersslachtoffers, hoe minder druk op de schaarse ziekenhuiscapaciteit.

Voorzitter. Mobiliteitsbeleid is ook wel meer dan grote investeringen in klinkende projecten met veel reistijd-baten. Het gaat ook om verkeersveiligheid — daar komt 'ie weer — regionale bereikbaarheid en ook kleine investeringen in mobiliteitshubs en het spreiden van woon-werkverkeer. Belemmeringen hiervoor in de huidige MIRT-spelregels zijn de drempelwaarden voor cofinanciering van het Rijk bij MIRT-projecten, voor de Randstad 112 miljoen euro en voor de rest van Nederland 225 miljoen euro. Die MIRT-spelregels zouden herzien worden. Mijn concrete vraag is: waar blijft dat voorstel? En worden in dat voorstel ook de genoemde drempelwaarden in lijn gebracht met de genoemde opgaven die ik noemde, die veel kleiner zijn dan de grote bedragen die ik al eerder heb genoemd?

Voorzitter. De Kamer heeft vorig jaar twee moties aangenomen die de regering vragen om het maritieme herstelplan te ondersteunen en te bezien wat mogelijk is om investeringen in het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij naar voren te halen en daarbij te investeren in innovatie en verduurzaming. Ik begrijp dat er nog weinig voortgang is geboekt en dat de maritieme industrie aan de zijlijn staat.

Mijn vraag is: wordt ook voor het innovatieve onderdeel van het vlootvervangingsprogramma een beroep op het Groeifonds gedaan en gaat de minister vaart maken en de industrie in het proces meenemen?

De miljoenen voor duurzaam vervoer vliegen ons om de oren, maar ik mis daarbij de aanpak van verschuiving van vervoer over weg naar vervoer over water. Mijn vraag aan de bewindslieden is: gaat u ervoor zorgen dat programma's van modal shift in heel Nederland worden opgestart? En hoe zorgen ze ervoor dat Europese subsidies binnen handbereik van onze binnenvaartvloot komen?

Voorzitter. Dan tot slot de circulaire economie, want waar budgetten voor emissiereductie de lucht in schieten, dreigt voor het terugdringen van ons grondstoffengebruik, ofwel het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie, een aderlating. Er is wel ambitie, maar de actie ontbreekt. Er zijn fiscale prikkels nodig om te zorgen dat recyclelaat goedkoper wordt dan de inzet van ruwe grondstoffen. Lease van apparaten en bedrijven die producten zo als dienst op de markt brengen, moet gefaciliteerd worden. Herwonnen grondstoffen moeten sneller erkend worden als grondstof in plaats van afvalstof en er zijn bestuurlijke afspraken nodig over circulair aanbesteden, want dat loopt gewoon nog niet goed. Kortom, hoe gaat het kabinet ook hier ambitie omzetten in concrete daden?

De SGP heeft ook al vaker een punt gemaakt van de importheffing voor buitenlands afval. Europees gezien levert deze maatregel geen CO₂-winst op, integendeel, omdat in het buitenland meer gestort zal worden. Het overleg met de sector over een alternatief schiet maar niet op. Mijn concrete vraag aan het kabinet is: wanneer zet u de knop om?

Voorzitter. Dan nog een belofte aan de heer Grinwis, op het allerlaatste punt. Waar is de tijd gebleven dat als je iets had wat stuk was, je het gewoon repareerde? Mijn opa, een van de eerste fietsmakers van het land, deed dat altijd gewoon. Hij had allemaal van die dynamo's, oude fietsbellen en zo liggen, en repareerde alles. Die tijd, daar heb ik het over. Want niet alleen is weggooiën en nieuw kopen vaak goedkoper, maar het is ook ingewikkeld. Je batterij in je iPhone vervangen? Ga er maar aanstaan, dat is echt een gepriegel. En denk eens aan al die producten met gelijmde verbindingen in plaats van geschroefde; gewoon niet meer te repareren. Het is wat onze fracties — SGP en Christen-Unie — betreft tijd voor een recht op reparatie. Wat kunnen we als overheid concreet doen? Beter ontwerppeisen stellen in de EU, een nationaal expertteam instellen om nieuwe producten op repareerbaarheid te beoordelen, en consumenten naar Frans voorbeeld beter informeren over de repareerbaarheid van producten.

Voorzitter, ik zie uit naar de reactie van de staatssecretaris op deze geweldige voorstellen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank, voorzitter. Ik dacht: ik doe de heer Stoffer na, die ook op het eind van mijn pleidooi aan mij vragen stelde. Hij vroeg net aan mevrouw Hagen over de A27: als die nou niet binnen die bak zou kunnen, vindt u dan dat het toch die verbreding moet zijn? Ik wil eigenlijk dezelfde vraag aan de heer Stoffer stellen, maar dan andersom. De onderzoeken die aangeven dat het wel degelijk binnen die bak kan, vliegen ons tegenwoordig om de oren. De heer Stoffer krijgt nu alle onderzoeken waarin wordt aangegeven en bewezen dat het wel binnen die bak zou kunnen. Dan ben ik benieuwd of u er gewoon voor bent om het binnen die bak te doen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ben altijd voor goede voorstellen. Nu zitten er heel wat haken en ogen aan de oplossing binnen de bak, qua verkeersveiligheid en ga zo maar door. Ik weet ook dat al dit soort dingen in het verleden zijn overwogen. Ik wil het best verklappen: toen dit project ooit begon, werkte ik bij Rijkswaterstaat Utrecht, dus ik was ongeveer all in the game wat dit betrof. Er is goed naar gekeken. Als ik daar met mijn civielingenieurhart naar kijk en als je dat goed en toekomstbestendig in de maatschappij wilt neerzetten, dan geloof ik niet in oplossingen in de bak. Als ze er waren, zou ik er best voor zijn, maar ze zijn er niet. Laat ik het ook maar gelijk over de snelheidsverlaging hebben: je mag er maar 100. Optimaal is 90 kilometer per uur. Meestal halen we dat daar niet als het wat drukker is, dus daar zie ik niet veel oplossingen in. Wat mij betreft is het heel helder: het tracé-besluit gewoon uitvoeren. Morgen beginnen.

De voorzitter:

Afrondend.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Een laatste opmerking. Ik zou de heer Stoffer willen adviseren om gewoon de meest recente rapporten en onderzoeken en alle nieuwe cijfers mee te nemen. Ik heb nog niet de argumentatie gehoord waarom we op die plek geen 80 zouden kunnen rijden. Ik zou echt de volgende tip willen geven, uiteraard ook aan het ministerie waar de heer Stoffer gewerkt heeft. Er wordt niet stilgestaan. De onderzoeken zijn er. De mogelijkheden zijn er gewoon binnen die bak, dus laten we daar met elkaar serieus naar kijken. Volgens mij wil de heer Stoffer dat heel graag, dus ik ben heel blij dat dit gaat gebeuren. Dank u wel.

De heer Stoffer (SGP):

Ik wil overal naar kijken. Als mevrouw Van Esch zorgt voor die gevulde koek, dan gaan we het er nog eens over hebben. Ik schat in dat ik toch niet iets over het hoofd heb gezien. Volgens mij blijf ik bij: morgen beginnen, minister. Dat is dan mijn laatste ... Niet een vraag, maar een wens.

De voorzitter:

Heel goed. Tot zover de termijn van de Kamer. Er zijn wat puntjes genoemd. Daar moeten de bewindspersonen wel iets mee kunnen. Ik wens ze veel wijsheid toe de komende 24-plus uurtjes.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Morgen om 17.00 uur gaan we luisteren naar de antwoorden van de bewindspersonen. Ik schors de vergadering tot 14.15 uur.

De vergadering wordt van 13.19 uur tot 14.15 uur geschorst.

Voorzitter: Van der Lee