

Plenair verslag

Tweede Kamer, 12e vergadering Donderdag 10 oktober 2024

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025 (36600-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (36600-A).

Termijn antwoord

(Zie vergadering van 8 oktober 2024.)

De **voorzitter**:

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

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

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

De **voorzitter**:

Ik begin met een heel mooi gedicht. Dat is nog niet zo lang geleden ontstaan vanuit het project Het Andere Gedicht, waarin mensen met een verstandelijke beperking en niet-aangeboren hersenletsel op allerlei manieren worden uitgedaagd hun wereld te delen in taal. Uit de prachtige bundel Natuurlijk groeit gras laat ik u twee kleine gedichtjes horen. Het eerste heet Gekleurde vlinders, van Annika Woldendorp.

Waar ik woon was eens een vlinder
Ik was blij
En ging achter de vlinder aan
Hij ging sneller dan mij
Vloog naar boven
Ik kon er niet bij

Toen was die weg
Ah jammer
Ik had hem willen pakken
En op mijn hand er naar kijken
Hoe mooi die was

Nog één klein pareltje. Het heet De Merel, van Berâ Bosnak.

Het geluid is rustgevend om te horen
Het is mooi
De kleur is zwart
Zwart is niet een wilde kleur
Zwart is een rustige kleur
Oranje ogen, oranje snavel
Opvallende kleuren
Mooie veren
Zacht

Dat is toch een mooi rijmpje om de dag mee te beginnen?

Ik geef het woord aan de minister in het kader van de begroting Infrastructuur en Waterstaat, maar eerst nog een mededeling van de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik sloeg aan op de woorden dat zwart een fijne kleur is. Dat is zeker zo!

Ik wil nog even weten hoeveel interrupties wij hebben. Begrijp ik het goed dat wij onbeperkt kunnen interrumpen?

De **voorzitter**:

Zes interrupties per fractie per termijn, net als eergisteren.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik vermoed dat dat voor ons in ieder geval heel erg weinig is. Wij hebben hier twee bewindspersonen zitten. Daarnaast gaat het toch wel om een belangrijke begroting. Als we onze inbreng kort kunnen houden, dan vind ik het wel fijn om minimaal negen interrupties te hebben.

De **voorzitter**:

Zo! De toon is gezet.

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

Voorzitter. Ik denk dat acht een heel redelijk aantal is.

De **voorzitter**:

Kijk.

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

We hebben het over een heel inhoudelijke discussie, onder andere over de

luchtvaart en het ov. Ik denk dat we veel technische, korte vragen moeten stellen. Dan zou acht best kunnen, denk ik.

De **voorzitter**:

De eerste aanvraag was negen; nu zitten we al op acht. De heer Heutink gaat zeven zeggen.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou, ik wil eigenlijk zeggen: drie.

De **voorzitter**:

Aangenomen.

De heer **Heutink** (PVV):

Nee, hoor. Mijn voorstel zou zijn om het wel op zes te houden, maar om dan wel als voorzitter enige coulance te kunnen tonen mocht er toch meer nodig zijn. Dan houden we ons in ieder geval scherp op die zes.

De **voorzitter**:

Wat is het standpunt van de ChristenUnie? De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik steun de heer De Hoop. Ik geef u in overweging om hetzelfde regime te hanteren als bij de AFB. Daar heeft u een mooie traditie ingezet met acht interrupties. Ik zou zeggen: doe dat gewoon vandaag weer.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik vind het voorstel van De Hoop een mooi compromis, voorzitter.

De **voorzitter**:

Een compromis tussen wat? Tussen Bamenga en ... Jaja.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, ik zou eigenlijk twaalf interrupties willen.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:

Ik vind u erg bescheiden vandaag, érg bescheiden!

De heer **El Abassi** (DENK):

Dan zit ik aan de lage kant inderdaad. Als ik de rest zo hoor, dan zou ik zeggen negen. Dan kun je er ook drie van drie van maken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Steun voor het voorstel van de heer Bamenga. Het gaat om de levens van onze burgers en hun gezondheid. Het is belangrijk dat wij hier goed met de bewindspersonen over kunnen spreken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Voorzitter. Het voorstel van de heer De Hoop voor acht interrupties lijkt mij heel mooi. Maar laten we dat ook echt als maximum zien en onszelf niet meer interrupties toestaan dan nodig.

De **voorzitter**:

De heer Van Kent gebaarde ook al acht.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik dacht: ik zeg vijftien, dan lijkt acht heel erg redelijk.

De **voorzitter**:

U bent altijd redelijk, meneer Van Kent. Dan doen we acht, maar de interrupties bij de interruptiemicrofoon moeten geen toespraken zijn. Een interruptie bestaat uit drie, vier zinnen en dan een vraag met een vraagteken erachter. Dat is een interruptie. Hou dus niet hele oekazes en discoursen bij de interruptiemicrofoon. We doen er acht, maar wel kort en puntig.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:

Nogmaals, het woord is aan de minister.

Minister **Madlener**:

Dank u wel, voorzitter. Bedankt voor de leuke gedichtjes. Die zijn ook wel een beetje toepasselijk in verband met het milieu. We moeten van onze natuur in de achtertuin kunnen blijven genieten.

Ik dank allereerst de Kamer voor haar inbreng en vragen in de eerste termijn. Dit is niet mijn eerste lenW-begrotingsdebat, maar natuurlijk wel mijn eerste als minister. Ik sta hier dan ook met een bijzonder gevoel van trots, in de eerste plaats vanwege de infrastructuur en waterstaat van ons mooie land, maar ik ben ook trots op het feit dat het mij, de PVV, na zo veel jaren oppositie is gegund om mee te doen in de regering. Dat beschouw ik als een grote eer. Het kabinet heeft de afgelopen zomer heel hard gewerkt aan het regeerprogramma, dat vorige maand is gepresenteerd.

De **voorzitter**:

Laat de minister even zijn inleiding afmaken ... O nee, het is in orde. Gaat uw gang.

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

De minister zegt dat hij trots is dat hij hier namens de PVV zit. Maar de minister is minister voor alle Nederlanders. Ik vind het opmerkelijk dat hij dat zegt. Ik vind eigenlijk dat hij ook afstand moet nemen van die zin en dat hij gewoon moet erkennen dat hij minister voor alle Nederlanders is.

Minister **Madlener**:

Ik zal dit preciseren. Ik ben trots dat ik minister mag zijn van dit kabinet, dat zo'n brede afspiegeling van de bevolking is; de ruime meerderheid heeft er steun aan gegeven. Het is namelijk de bedoeling van onze democratie dat wij dit met grote steun van de meerderheid van Nederland mogen doen. Daar ben ik trots op. Zo heb

ik dat bedoeld. Maar natuurlijk spreek ik hier namens de Kroon en namens de regering; dat mag duidelijk zijn.

De voorzitter:

Opgehelderd. U gaat verder.

Minister Madlener:

De afgelopen zomer hebben we heel hard gewerkt aan het regeerprogramma, dat vorige maand is gepresenteerd. Ook op mijn ministerie is heel hard doorgewerkt aan de concrete plannen en aan een passende begroting, om Nederland veilig, bereikbaar en mooi te houden, vandaag en in de nabije en verre toekomst. Daarom wil ik nu alvast een compliment maken aan alle medewerkers van Infrastructuur en Waterstaat. Ik ben heel blij met het resultaat en geef daar vandaag graag een toelichting op. Daarnaast beantwoord ik natuurlijk de vragen van uw commissie. Voor de duidelijkheid: al uw vragen zijn inmiddels schriftelijk beantwoord, maar u krijgt uiteraard ook deze mondelinge toelichting van mij.

Voorzitter. Ik heb een mooi verhaal, maar ook een moeilijk verhaal. Het is mooi omdat ik trots ben op ons mooie land, waarin elke dag talloze mensen hard werken. Het is moeilijk omdat er ook heel veel te doen is en omdat de beschikbare middelen en mensen schaars zijn. We kunnen veel minder doen dan we zouden willen. Dat zeg ik maar recht voor z'n raap. Maar IenW blijft een ministerie van doeners, van handen uit de mouwen en van schoppen in de grond. Het gaat dus wel degelijk gebeuren. We werken aan veel zaken tegelijk: de bereikbaarheid van stad en regio en het in stand houden van onze netwerken en verkeersveiligheid, maar ook de luchtvaart, de maritieme sector en betaalbare mogelijkheden om vlot van A naar B te komen. Natuurlijk werken we ook aan de waterveiligheid, de waterkwaliteit en de begroting van het Deltafonds. Daar gaan we in november verder over spreken, tijdens het wetgevingsoverleg Water.

Ik zal zo meteen dieper ingaan op de volgende onderwerpen. Dat zijn ook de blokjes die ik heb gemaakt. Ik begin met wegen en bereikbaarheid, dan kom ik op verkeersveiligheid, dan op luchtvaart en dan op maritiem. Maar ik wil eerst een paar opmerkingen maken over de infrastructuur en de waterstaat in het algemeen. Want zoals gezegd, hebben we veel om trots op te zijn. Nederland is een mooi en welvarend land, met sterke dijken en een solide netwerk van wegen, vaarwegen en sporen. Rijkswaterstaat heeft ook veel om voor te zorgen. Voor de liefhebbers heb ik een paar feiten. We hebben 3.500 kilometer aan kanalen en rivieren. Er zijn 88 sluiscomplexen, 6 stormvloedkeringen, 10 stuwen — de hele grote stuwen bedoel ik dan — en 17 aquaducten. Ook hebben we maar liefst 3.000 kilometer aan rijkswegen; dat is heen en terug. Er zijn ook nog 1.143 bruggen. Ik noem het even op. Dat moet allemaal goed onderhouden worden. Dat is een hele klus.

Voorzitter. Veiligheid en mobiliteit zijn voorwaarden voor vrijheid. Dat hoorde ik de heer Heutink ook zeggen. Achter de bescherming van de keringen ligt een fijnmazig netwerk waarover we ons dagelijks door Nederland bewegen naar werk, studie, familie en vrienden, de sportclub of een bos of een strand. In de kern gaat het erom dat iedereen op eigen wijze, veilig en betaalbaar, vlot van A naar B kan komen. Daarnaast zijn we ook een internationaal knooppunt voor goederentransport en logistieke dienstverlening, met wereldhavens en een goede marine-infrastructuur.

Ook onze bereikbaarheid door de lucht is internationaal van grote betekenis, zoals de heer De Groot en de heer Stoffer ook in hun bijdragen benoemden. Onze luchthavens verbinden ons land met de rest van de wereld, om familie en vrienden te kunnen bezoeken, voor bedrijven en voor snel transport van bijvoorbeeld hulpgoederen en medicijnen, of gewoon voor een mooie vakantie.

Voorzitter. De infrastructuur is letterlijk het fundament van een gezond en veerkrachtig land en een sterke economie. En tussen al die bedrijvigheid, door de schitterende Zeeuwse wateren en het IJsselmeer ... Er stromen grote rivieren door ons land. Dat klinkt bijna als poëzie. Onze delta aan zee is schitterend. Dit is een welvarend land, met het lekkerste drinkwater dat ik ken. Maar ons land bestaat alleen maar omdat wij er elke dag hard aan werken. We zijn bezig met de grootste onderhoudsopgave voor onze wegen, vaarwegen en sporen ooit. Daarvoor hebben we geld, mensen, grondstoffen en stikstofruimte nodig; die zijn alle vier schaars. Niet alles wat we willen, kan dus. De heer Van Dijk zei het zo: niet alles kan overal tegelijk. Ook de heer Stoffer merkte terecht op dat dan scherpe keuzes nodig zijn, want we hebben wel een winkel draaiende te houden. Mensen moeten zelf kunnen kiezen of ze de auto, het ov, de fiets of de benenwagen nemen. En als ze met het vliegtuig willen, moet dat ook kunnen. Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer. Wij, de staatssecretaris en ik, staan aan de lat voor veilige, betaalbare en toegankelijke infrastructuur. Ik zeg u eerlijk: daar heb ik wel zorgen over. De vraag naar mobiliteit groeit namelijk structureel. De instandhoudingsopgave groeit ook, maar de budgetten in het Mobiliteitsfonds groeien niet. Dat fonds dreigt zo een onderhoudsfonds te worden, met het risico dat we niet op tijd zijn met maatregelen voor de toekomst en er dus in feite langzaam op achteruitgaan. Het is een brede trend die ook bij andere overheden en ook internationaal te zien is. Het is een lastige constatering, maar het is wel een feit waarvoor de staatssecretaris en ik gesteld staan. Er zijn veel knelpunten op te lossen. Met de middelen die er daarvoor zijn, zullen wij het maximale doen om zo effectief mogelijk te zijn. Maar veel politieke wensen en ambities zullen onvervuld blijven. We moeten durven kiezen en hiervoor blijven staan.

De voorzitter:

Als u met een inleiding bezig bent en u die even wilt afmaken, stel ik u graag in de gelegenheid. Nee? Dan gaan we naar de heer Stoffer. Het woord is aan hem.

De heer Stoffer (SGP):

Ik denk dat de minister een heel herkenbare inleiding neerzet. Dat is door meerderen en ook door mij in de eerste termijn aangegeven. Heeft de minister eigenlijk niet gewoon de indruk dat hij — hij is hierin gestapt; er zijn onderhandelingen geweest — gewoon in een veel te krap pak is genaaid?

Minister Madlener:

Ja, ik vind dat wel heel treffend. Iedereen kent mij hier en weet dat ik grote ambities heb en dat ik een heel groot hart heb voor onze infrastructuur. De Kamer heeft die ambities ook. We hebben allemaal dat mooie MIRT Projectenboek, waar jarenlang aan gewerkt is. We weten dat het gewoon nodig is voor de toekomst. Als ik dan kijk naar de middelen die we nu beschikbaar hebben, dan zie ik dat er gewoon grote tekorten zijn. Je ziet dat er enorme tekorten ontstaan door ramingen die achterhaald blijken te zijn door inflatie en door grondstoffen die schaars en duur worden. Ook het

personeel is moeilijker te krijgen. Dat geeft allemaal prijsopdrijvende effecten. Ik ben het dus wel eens met die kwalificatie. Ik kan het niet veranderen, dus het is meer een soort winstwaarschuwing. We moeten het hiermee doen. Maar ik hoop zeker dat wij als land op een gegeven moment zeggen: dit is zo belangrijk; we moeten hier toch iets meer prioriteit aan geven, ook in financiële zin.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat dit een hele eerlijke constatering is. Ik maak me hier echt wel stevig zorgen over. Ik merk dat de minister dat ook doet. Hij zegt: ik kan hier niks aan doen. Gezamenlijk kunnen we daar natuurlijk wel wat aan doen, want de Kamer heeft budgetrecht. Ik snap dat het op dit moment lastig is, omdat het inzicht relatief beperkt is. Ik zou graag de minister willen uitdagen zodat hij ervoor zorgt dat de Kamer volop inzicht krijgt in waar de problematiek ligt, zodat wij als Kamer ook richting volgend jaar een keuze kunnen maken — dan gaan we opnieuw begrotingen maken en budgetteren — en in ieder geval een eerste stap kunnen zetten. Mijn vraag is dus of de minister het echt goed inzichtelijk wil maken waar we vast gaan lopen, zodat we als Kamer ook langjarig, meerjarig, hier echt werk van kunnen gaan maken. Anders gaan we als Nederland echt zwaar achteruitboeren. Ik denk dat dat onze gezamenlijke constatering is.

Minister **Madlener**:

Uw Kamer kent mij. Ik wil het graag zeggen zoals het is. Ik vind het heel belangrijk dat wij als commissie weten waar we hier voor staan en eigenlijk geldt dat voor de hele Tweede Kamer. Dit probleem van stijgende kosten en dus beperkte middelen, zie je niet alleen in Nederland. Je ziet dat eigenlijk in de hele westerse maatschappij. De coronacrisis, de energiecrisis en de oorlog in Oekraïne zorgen allemaal voor druk op de hele infrastructuur en het aanleggen daarvan. Ik vind het belangrijk dat we ons daar allemaal bewust van zijn. Ik zal ook mijn best doen — dat doe ik niet alleen vandaag, maar zal ik blijven doen — om uit te dragen dat we, als we niks doen, op een gegeven moment wel vastlopen. Dat knelt. Dat knelt al jaren. Ik zal de oproep van de heer Stoffer dus zeker ter harte nemen.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, denk om de lengte van uw interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor de aanmoediging, voorzitter. Ik wil een hele dikke streep zetten onder de interruptie van de heer Stoffer. Die is mij uit het hart gegrepen. Er is gewoon structureel te weinig ruimte op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om onze infrastructuur op orde te houden én te investeren in nieuwe spoorlijnen, projecten die stil zijn komen te liggen et cetera. De minister is niet alleen dienaar van de Kroon. Een paar maanden geleden zat hij dicht op die onderhandelingen. Toen lag ook alle informatie op tafel. Alle fiches, alle informatie vanuit het ministerie was er gewoon. Het vorige kabinet heeft miljarden extra uitgetrokken voor beheer en onderhoud, en voor de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar deze coalitie helemaal niks. Wat is de ambitie van deze minister? Gaat hij bij de voorjaarsbesluitvorming dit punt pregnant aan de orde stellen? Er had ook voor gekozen kunnen worden om bijvoorbeeld het eigen risico ietsje minder te verlagen en iets meer te investeren in waar ons land sterker van wordt, namelijk degelijke infrastructuur.

Minister Madlener:

We moeten het ook niet erger maken dan het is. Er is niet niks. Er is een heel mooi groot fonds. We krijgen ook ieder jaar nieuw geld. Doordat de kosten sneller stijgen dan de inflatiecorrectie van het fonds, loop je alleen een beetje achteruit. Dat knelt al jaren. Dat is ook niks nieuws. We moeten dus ook niet overdrijven en zeggen dat we niks kunnen doen. We doen heel veel. Maar het knelt wel en in de toekomst gaat het meer knellen. Ik zie dat dus meer als een opdracht voor de langere termijn. Ik kan ook niet zeggen dat andere ministeries geen last hebben van stijgende kosten. Veel ministeries roepen natuurlijk dat zij ook beperkingen hebben. Uiteindelijk zijn het natuurlijk keuzes die we als regering en volksvertegenwoordiging samen maken. Maar ik zie het wel als een uitdaging voor de toekomst. De oproep moet dus zijn: we doen wat we kunnen met de middelen die we hebben en dat doen we zo efficiënt mogelijk. Dat spreekt voor zich, maar het gaat wel steeds meer knellen. En daar wil ik het toch bij laten.

De heer Heutink (PVV):

We zien natuurlijk ook dat er op het ministerie al jarenlang sprake is van onderuitputting. We krijgen simpelweg het geld niet op aan de taken die we hebben. Het kabinet probeert dit nu op te lossen door eenmalig de budgetten te verlagen om zo onderuitputting te kunnen voorkomen. De vraag is of dat wel een goed idee is als we weten dat de financiën dan een probleem gaan zijn.

Minister Madlener:

Het is gelukkig niet zo dat het geld weg is als we iets uitstellen of tijdelijk niet doen. We hebben een fonds en daar blijft het geld in zitten. Dat we het geld niet uitgeven, betekent niet dat het verdwijnt. Dat wil ik als eerste duidelijk zeggen. Ten tweede. Onderuitputting klinkt heel erg, maar het is vaak een vertraging die ertoe leidt dat iets niet in het ene jaar, maar in het volgende jaar kan worden uitgevoerd. "Onderuitputting" is bijna een beetje een boekhoudkundige term, maar het betekent niet dat het niet gebeurt. Het gebeurt iets later. Het geld verdwijnt ook niet. Het is dus niet zo dramatisch als het lijkt. Het is niet prettig, want we willen natuurlijk liever geen onderuitputting. Daarom gaan we ook overprogrammeren; we gaan iets meer programmeren dan we kunnen doen. Dan hebben we wat terugvalopties. Maar daar moeten we ook weer mee uitkijken. We moeten natuurlijk niet te veel overprogrammeren, want dat krijgen we weer een tekort in het lopende boekjaar. Dus het is een beetje een kwestie van uitspreiden. Welke middelen hebben we en hoe kunnen we de werkzaamheden in de tijd gelijke tred laten houden met de uitgaven die we kunnen doen? Dat is gewoon een uitdaging.

Mevrouw Veltman (VVD):

Nederland staat vast. De minister zegt dat ook terecht, helaas. Er zijn grote uitdagingen op het gebied van infrastructuur. Ik hoor de minister zeggen: ik zie dat het knelt en ik blijf ook uitdragen dat het knelt. Maar ik ben ook wel heel nieuwsgierig hoe de minister dat op zou willen lossen. Wat is zijn visie op de toekomst? Op welke manier kunnen we volgens hem Nederland weer op een grootsere manier in beweging krijgen?

Minister Madlener:

Dat is eigenlijk de rode draad door het debat van vandaag, denk ik. Daar zal ook mijn verdere verhaal over gaan. In het kort komt het erop neer dat we het geld natuurlijk

heel efficiënt moeten uitgeven en dat we al de kostenoverschrijdingen tegen moeten gaan waar we dat kunnen. Dat kunnen we niet overal. Uiteindelijk komt het neer op keuzes maken: wat kunnen we nu doen en wat kunnen we nu dus nog niet doen? We hebben zeventien projecten waar we aan willen werken, maar dat kunnen we niet allemaal tegelijk doen. Het komt er vandaag ook op aan dat we samen de keuzes maken over hoe we met deze uitdaging omgaan. Voor de langere toekomst vind ik het belangrijk dat er inderdaad structureel geld bij komt. Ik wil die oproep ook doen aan iedereen. Maar goed, dat is niet aan ons om te bepalen. We gaan vandaag praten over wat we wel kunnen doen en dat is gelukkig ook heel veel. We moeten elkaar ook niet in de put praten, want er gebeurt heel veel. Dat zal ook het verhaal van vandaag zijn.

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

Ik hoor de minister terecht schetsen: we hebben problemen in de uitvoering en we hebben financiële problemen. Maar specifiek bij deze projecten is er nog een probleem, namelijk stikstof. Ik hoor de minister zeggen: we moeten alles op alles zetten om de projecten zo snel mogelijk op gang te krijgen. Is het, met de beperkte capaciteit die je hebt en met het zoeken naar stikstofruimte, wel handig als je zegt: "we willen ook 130 kilometer per uur rijden"? Heeft hij in kaart gebracht wat die 130 kilometer per uur mogelijk voor consequenties heeft qua mankracht en stikstofruimte? Die zou je anders in kunnen zetten, bijvoorbeeld voor de infrastructuurprojecten waar de minister net zo'n vloeiend betoog over hield.

Minister **Madlener**:

Allereerst moeten we constateren dat de mobiliteitssector steeds minder stikstof uitstoot. We krijgen steeds meer elektrische auto's op de weg en die stoten helemaal geen stikstof uit. Je ziet dus een gestage daling van de stikstofuitstoot. Dat is eigenlijk heel goed nieuws. Het probleem is echter dat de stikstofproblemen niet op alle trajecten zijn opgelost. Dit zal er inderdaad voor zorgen dat we niet op alle wegen 130 kunnen rijden overdag. Maar in de gehele stikstofproblematiek die we kennen, is de uitstoot van 130 kilometer per uur in plaats van 100 kilometer per uur overdag echt minimaal. Die is echt minimaal. Ik heb een aantal trajecten kunnen vinden waarbij de stikstofuitstoot geen probleem is. Die heb ik al met uw Kamer gedeeld. 130 kilometer per uur en stikstof staan echt niet in verhouding tot elkaar. Het gaat om zo'n minimale extra uitstoot van stikstof en er is ook nog eens sprake van een dalende trend. We moeten het probleem niet groter maken dan het is.

De **voorzitter**:

De heer Pierik. Nee? Mevrouw Vedder.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik wil even doorgaan op het onderwerp stikstof. Ik heb in de beantwoording gelezen dat de stikstofonderzoeken voor die zeventien projecten meer tijd vragen. Ik zou nu alvast de concrete vraag willen neerleggen: kunnen we die stikstofberekeningen ook verwachten voor het notaoverleg MIRT?

Minister **Madlener**:

De stikstofberekeningen zijn complex en vergen een hele specifieke deskundigheid, die we maar beperkt hebben. Ik zal mijn best doen om te kijken of we dat voor zo veel mogelijk trajecten kunnen doen. We hebben natuurlijk al heel veel in beeld.

Maar die berekeningen zijn één. Het tekort is twee. Je kunt wel een berekening maken, maar als daar inderdaad uit blijkt dat je een stikstofprobleem hebt dat je moet oplossen, dan kan dat project niet doorgaan. Dat geldt voor heel veel projecten. Stikstof blijft een enorm probleem als je kijkt naar de uitvoering. Dus geld is een probleem en stikstof is een ander groot probleem. Maar stikstof is niet overal hetzelfde probleem. Stikstof is een lokaal iets. We moeten 25 kilometer buiten het project kijken hoe de stikstofneerslag daar is. Dus ieder project is weer anders. Dat vereist hele specifieke berekeningen. Maar ik zal mijn best doen om voor het MIRT-overleg zo goed mogelijk inzicht te geven in de stikstofproblematiek per traject.

De voorzitter:

Meneer Pierik. Of was het op dit punt? Met uw welnemen eerst de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het was op dit punt. Het zou ons enorm helpen — dat lees ik ook in de beantwoording, want niet alles kan overal — als de minister in dat voorstel voor het MIRT-overleg ook een prioritering zou aangeven. Dat helpt ons denk ik om het goede gesprek te voeren. Dus welke projecten zouden dan als eerste opgepakt kunnen worden?

Minister Madlener:

Absoluut. De stikstofproblematiek maar ook het geld zorgen ervoor dat we keuzes moeten maken. Daar zijn we het denk ik allemaal over eens. Dat snappen we. Die keuzes wil ik uiteraard samen met de Kamer maken. Dat vergt dus dat we inzicht hebben in waar de problemen per traject liggen, zodat we een hele rationele keuze kunnen maken in de zin van: het is verstandig om hier te beginnen en niet daar. In die keuze wil ik u helemaal meenemen. En ik wil echt dat u ervan overtuigd bent dat dit de beste keuze is voor ons land.

De heer Pierik (BBB):

De minister heeft enorme ambities. Die wil met die zeventien MIRT-projecten aan de slag en dat op een goede manier afwegen. Hij geeft ook aan dat hij op zoek gaat naar structureel geld om dat allemaal vlot te trekken. Ik wil de minister vragen hoe hij daartegen aankijkt. Hoe gaat hij op zoek naar die structurele gelden?

Minister Madlener:

De oproep dat de infrastructuur van ons land belangrijk is voor de langere termijn, is een oproep aan ons allen. Iedere onderhandeling daarover zal op het niveau van de gehele Kamer moeten plaatsvinden bij de minister van Financiën. Het gaat om de bewustwording dat infrastructuur voor Nederland uiterst belangrijk is en dat het nu echt begint te knellen gezien het budget dat we daarvoor hebben. Op de kortere termijn gaan we natuurlijk kijken hoe we efficiënt met de middelen die we wel hebben, om kunnen gaan. Dat wordt het hele gesprek tussen mij en uw Kamer met betrekking tot het MIRT-project, om te kijken welke keuzes we gaan maken. Dat zal niet makkelijk zijn, want we weten allemaal ... Ik denk aan de ViA15, en ik zie meneer Stoffer al staan, die ook allerlei wensen heeft geuit. Maar er zit overal een tekort op. Dat maakt dat we heel goed moeten nadenken welk project we doen, en of we één heel groot project of meerdere kleine doen. Die keuzes gaan we allemaal bespreken, ook richting het MIRT-overleg. Ik wil uw Kamer daarin meenemen, dus u moet van

goede informatie voorzien worden, zodat u kunt zien welke problemen we hebben op welk traject en wat een goede oplossing is.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor het antwoord. Dan ga ik ervan uit dat er toch met een afwegingskader gewerkt wordt. De minister zal daar ongetwijfeld ideeën over hebben, maar misschien kan hij al een tipje van de sluier oplichten en zeggen wat hij belangrijk acht in het afwegingskader dat hij gaat hanteren. Of geeft hij de Kamer de ruimte om daarin te kiezen?

Minister **Madlener**:

Ten eerste moet het afwegingskader natuurlijk aangeven waar de problemen het grootst zijn en welke problemen we willen oplossen. Daarnaast is er op dit traject heel veel op het punt van stikstof op te lossen en is de vraag of we dat op dit traject al dan niet kunnen oplossen. Zo niet, kunnen we dan niet beter ons geld op de wat kortere termijn op een ander traject inzetten? Dus dat kader moeten we natuurlijk met elkaar bespreken, maar het gaat puur om haalbaarheid. We moeten ervoor zorgen dat we niet stil komen te staan. We moeten goede keuzes maken, en doorgaan met een aantal projecten — dat is ook echt mijn ambitie — maar we kunnen niet alles tegelijk. Maar we gaan heel logisch kijken naar welke keuzes we kunnen maken om op de korte termijn echt stappen te kunnen zetten. De vraag is of dat dan inderdaad de ViA15 of een ander project is. We zullen die keuze moeten maken in de tijd die er komt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nog even doorgaand op de interruptie van de heer Olger van Dijk. We stonden net met drie ingenieurs bij elkaar, twee civiele — de heer Van Dijk en ik — en mevrouw Vedder, natuurkundige. Ons advies is helder. Er ligt een aangenomen motie van de Kamer over Hoevelaken: dat moet echt bovenaan staan. Dat is ook onderbouwd. Alles ligt klaar. Het had in 2023 al klaar geweest moeten zijn. Bovendien is dit het grootste knelpunt dat TLN aangeeft. Dus één ding: ik zou graag willen dat de minister die aangenomen motie van de Kamer, met het advies van drie ingenieurs, uitvoert. Ik zou zeggen: daar kun je niet omheen. Dat is een "offer you can't refuse", zoals ze in het Engels zeggen. Zeg daar maar gewoon "ja" op, minister.

De **voorzitter**:

Meneer de minister, ik vrees dat er ook een factuurtje gaat komen. Kijk uit, hoor!

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit was een gratis advies.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan.

Minister **Madlener**:

Hoevelaken zal blij zijn met deze oproep. Zoals ik er tot nu toe naar kijk, scoort Hoevelaken natuurlijk gewoon hoog. Dat moeten we met elkaar vaststellen. De definitieve keuze is echter nog niet gemaakt. Ik wil dat echt samen met uw Kamer in het MIRT-overleg doen. De oproep en de wens van de heer Stoffer zijn helder, maar

op dat traject liggen er ook enorme financiële uitdagingen. Dat zeg ik erbij. U krijgt de informatie en dan praten we daar bij het MIRT-overleg verder over.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben ook blij met de toezegging van de minister. Daarmee kunnen we inderdaad eind november het debat goed voeren. Ik wil echter ook even doorgaan op het punt van de heer Pierik, namelijk dat afweegkader. We hebben vanuit Nieuw Sociaal Contract gevraagd om inzichtelijk te maken hoe bredewelvaartsaspecten daarin een rol spelen. We hebben vanuit het ministerie een mooi stappenplan gekregen waarin staat hoe men het wil doen. Uiteindelijk gaat het echter natuurlijk ook om de transparantie over het keuzeproces zelf. Mijn vraag aan de minister zou dus zijn: kan hij richting dat MIRT-overleg wat meer invulling geven over die stappen? Hoe zijn die gemaakt om tot de selectie van projecten te komen?

Minister **Madlener**:

Dat ga ik zeker doen. We hebben inderdaad dat afweegkader. Dat helpt ons bij het maken van de keuze. Uiteindelijk is het toch een politieke afweging: wat vinden wij als Kamer belangrijk? Ik ga het u voorleggen en u mag daar dan iets van vinden. Dan gaan we kijken of een meerderheid van uw Kamer het ermee eens is en of u nog iets wil veranderen. Ook dat laatste kan namelijk. Het moet allemaal binnen de beperkingen van stikstof, financiën en noem maar op. Ik ga het u zeker laten zien.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik ben blij NSC te horen spreken over de brede welvaart, want dit kabinet lijkt zich te richten op het creëren van nieuwe problemen in plaats van het oplossen van bestaande problemen. Ik noem maar die 130 kilometer per uur. Daar begrijp ik helemaal niks van. Wat ik van dit kabinet zou willen weten, is waar de feiten liggen in plaats van wat de emoties zijn. Mijn verzoek aan de minister is: wil hij, voordat hij een definitief besluit neemt over die 130 kilometerzones, naar de Kamer een overzicht sturen van wat de maatschappelijke kosten van deze maatregel zijn? Dat gaat dus over de impact op het klimaat en de kosten voor milieu, natuur en gezondheid. Ik wil graag horen wat daartegenover staat, bijvoorbeeld de winst voor de autoreizigers. Dan kan deze Tweede Kamer beslissen op basis van feiten in plaats van op basis van emoties.

Minister **Madlener**:

Die vraag klinkt misschien logisch, maar in de grootte der dingen is het niet zo logisch als het lijkt. Of je overdag nou 130 of 100 rijdt ... Heel veel mensen willen helemaal geen 130 rijden, en 130 rijden is geen plicht. Je mag 130 rijden, maar heel vaak staat er een file of kun je er om een andere reden geen 130 rijden. De gemiddelde snelheid zal hierdoor op die wegen dus een klein beetje stijgen. Daarbij zien we een dalende trend in de uitstoot, want gelukkig is er, als het gaat om die uitstoot, enorm veel winst in de vervoerssector. We stoten steeds minder stikstof en CO₂ uit, ook door de elektrificatie. Dat is dus ook door eigen inspanningen, zeg ik erbij. In die dalende trend is het dus een fractie, een minimaal verschil. Als ik dat moet uitzetten in de curve van het effect op het klimaat, dan kom je op zo veel nullen achter de komma dat het niet meer uit te drukken is. Ik begrijp de oproep van het lid Kostić wel. Ik denk ook dat we allemaal oog hebben voor de gevolgen, want ook geluid speelt een rol. Als je langs een snelweg woont, dan hoor je die, en 130 rijden maakt meer geluid dan 100 rijden. We hebben daar in Nederland gelukkig hele

strengere normen voor en we hebben strengere stikstofeisen. Daar gaan we allemaal aan voldoen. U hoeft dus echt niet bang te zijn dat we hier in een onleefbare situatie terechtkomen. We gaan het netjes doen en dat betekent dat iedereen gewoon rustig kan blijven slapen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik dacht dat minister Madlener een echte petrolhead zou zijn. Wie schetst mijn verbazing? Ik hoorde pas een prachtige podcast, de Nationale Autoshow, een uitzending bij BNR over autorijden. Daarin zei de minister: ik heb tegenwoordig een elektrische auto op de oprit staan. Wat schetste mijn verbazing toen ik de begroting en het Belastingplan zag? Daarin wordt vanaf 2026 elektrisch rijden eigenlijk afgestraft ten opzichte van het rijden in een benzineauto. Binnenkort komt de Klimaat- en Energieverkenning. Tegenwoordig zal de minister zich ook tot een Klimaat- en Energieverkenning moeten verhouden. Ik kan de minister op een briefje geven dat daar richting 2030 een hele slechte raming uitkomt van de emissiedaling waar de minister steeds op wijst. Hij gaat het bij lange na niet halen. De minister wil absoluut niet aan rekeningrijden en betalen naar gebruik. Aan andere impopulaire maatregelen wil hij ook niet. De enige positieve maatregel, namelijk mensen een beetje tegemoetkomen wat betreft de mrb, wordt eigenlijk een afstraffingsmechanisme. Wat is de ambitie van de minister op dit punt, vandaag, als zo meteen de KEV uitkomt en bij de voorjaarsbesluitvorming?

Minister **Madlener**:

Dat is een uitgebreide vraag. Of ik een petrolhead ben? Ik ben eigenlijk een autoliefhebber. Daarmee bedoel ik dat je gewoon een blikken doosje naast je deur hebt staan en dat je, als je vandaag even dat of dat wilt doen, in je blikken doosje kunt stappen en ernaartoe kunt rijden. Of het nou elektrisch aangedreven is of door diesel of benzine, maakt mij niet zo veel uit. De vrijheid die dat ding je geeft om te doen waar je op dat moment zin in hebt, om op een comfortabele en veilige manier even boodschappen te doen en zware dingen mee te nemen, is toch ideaal? In die zin ben ik een autoliefhebber en niet zozeer een petrolhead, want ik ben nu ook blij met mijn elektrische auto. Hij doet het perfect. Het is voor mij nieuw, maar ik ben er zelfs mee naar Zuid-Frankrijk gereden en ik heb geen enkel probleem ervaren. Ik vind het prima. Hij doet wat hij moet doen. Daar ben ik dus tevreden over.

Daarbij moeten we ook bedenken dat iedere nieuwe auto die verkocht wordt, of hij nou op diesel of op benzine rijdt, veel minder uitstoot dan de auto die hij vervangt. Een 15 jaar oude diesel heeft een stuk minder gunstige uitstootcijfers dan een nieuwe diesel. Iedere vernieuwing en verjonging van het wagenpark vind ik dus een voordeel. Het is wel zo dat door een verkeerde inschatting en een kostenoverschrijding op de subsidie voor elektrische auto's gebleken is dat die niet houdbaar was. Daarom heeft de minister van Financiën gezegd: dit kan niet. De subsidie op elektrische auto's gaat dus omlaag. Dat maakt een elektrische auto iets minder aantrekkelijk; daar heeft de heer Grinwis helemaal gelijk in. Je zal dus zeker een effect zien. De elektrificering van het wagenpark zal daardoor iets langzamer gaan. Wat trouwens helemaal niet meehelpt bij die elektrificering, zijn natuurlijk de enorm verhoogde invoerrechten voor Chinese auto's. Elektrische auto's worden steeds goedkoper. Dat vind ik heel goed. Die concurrentie werkt steeds beter. Maar als er dan allemaal zware invoerheffingen komen op Chinese auto's, terwijl China toch de autofabriek van de wereld is, dan gaat dat niet helpen. Je zal dus zeker zien

dat het iets minder hard gaat. Maar de andere kant is dat de kosten van de batterijen en de technieken erop vooruitgaan. Je ziet een gestage daling van de prijs van elektrische auto's. Dat gaat gewoon door, invoerheffingen of niet, belasting of niet. Ik ga voor mijn Tesla straks €800 wegenbelasting per jaar betalen. De Kamer had misschien liever €600 gezien. Ik vind het zelf geen groot verschil. Het blijft gunstig om elektrisch te rijden, ook al wordt het iets minder gesubsidieerd. Ik zie het dus niet zo zwart in dat er geen elektrische auto's meer verkocht gaan worden. Het zal iets minder hard gaan, maar het blijft aantrekkelijk, denk ik.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik wil even doorgaan op de vraag van het lid Kostić, omdat het antwoord me een beetje verwonderde. Als je het antwoord van de minister zo hoort, zou je bijna kunnen zeggen: als het dan niet heel veel verschil maakt, waarom zetten we dan überhaupt in op 130 kilometer per uur rijden op een aantal korte trajecten? Maar wat me vooral verwonderde, was: ik kan het niet meten. Dat hoorde ik eigenlijk terug in het antwoord, terwijl je in het kader van brede welvaart natuurlijk prima kunt meten wat het doet voor niet alleen de geluidsnormen, maar ook de schone lucht en de verkeersveiligheid. Dat zijn wel allerlei dingen die gewoon mee moeten worden genomen in een impactassessment, neem ik aan. Dat wil ik vragen aan de minister.

Minister **Madlener**:

Ja, natuurlijk kunnen we geluid meten en kunnen we fijnstof meten. Dat doen we ook. Daar hebben we ook hele strenge normen voor, gelukkig. Wat we niet kunnen meten, is wat het doet voor het klimaat. Ik dacht dat het lid Kostić het zo bedoelde. Maar als u het brede klimaat bedoelt, namelijk het milieuklimaat, zeg maar, gewoon de lucht die we inademen: dat kunnen we natuurlijk wel meten. Dat wordt ook gemeten. We moeten natuurlijk binnen alle marges blijven die daarvoor gehanteerd worden. Die zijn heel streng. De uitstoot van die auto's daalt gelukkig ook. Er is al jaren een dalende trend. Ik zeg altijd: in mijn jeugd zat er nog lood in de benzine en zwavel in de diesel, en hadden we nog geen katalysatoren. Nu hebben we een wagenpark dat elektrificeert en dat eigenlijk niks meer uitstoot. Ik ben dus heel positief over die trend. In die grote beweging vind ik het verschil tussen 100 en 130 heel klein. Maar we houden ons strikt aan de normen die er zijn. Daar hoeft u zich echt geen zorgen over te maken.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank voor dat antwoord, zeg ik de minister via de voorzitter. Ik wil het volgende nog wel scherp krijgen. Wat ik terughoorde in de vraag van het lid Kostić was vooral: kijk naar hoe het de hele maatschappij aangaat. Daar hoort dus bijvoorbeeld ook verkeersveiligheid bij. Nu geeft zo'n Monitor Brede Welvaart ons objectieve handvatten om dat te meten. Ik hoor de minister spreken over bijvoorbeeld fijnstof. Dat gaat dan wel heel specifiek over uitstoot. Als ik de minister zo hoor, ga ik ervan uit dat al die factoren rondom autorijden worden meegewogen en dat dat naar de Kamer gaat als we naar de trajecten gaan kijken om te besluiten of we het echt gaan doen of niet.

Minister **Madlener**:

Ik heb gezegd: we houden ons aan de strenge normen die er zijn. Dat is goed gebruik. Ik moet mij ook binnen de wet bewegen. Dat doen we dus zeker. Die normen zijn in Nederland streng, gelukkig. Ons klimaat is relatief schoon, zeker voor

zo'n druk land als Nederland. Om dat te zien hoef je maar in heel veel andere delen van de wereld te kijken waar mensen er minder goed aan toe zijn. Ik ben misschien iets eerder tevreden dan u, zeg ik daarbij via de voorzitter. Ik weet nog goed dat de lucht die we inademen in mijn jeugd echt een stuk slechter was, dus ik tel ook mijn zegeningen. En of je overdag nou 100 of 130 rijdt ... Heel veel mensen rijden geeneens 130. De gemiddelde snelheid gaat iets omhoog, maar het is niet zo dat de snelheid overdag gemiddeld van 100 naar 130 gaat. 's Avonds mag je al 130. De trajecten waarmee we beginnen, zijn ook de trajecten waar het minst mensen langs wonen en waar het minst stikstofproblemen zijn. Anders komen we namelijk in de knel met de normen. Die zijn in Nederland al heel streng, in mijn ogen zelfs iets te streng. Maar goed, we doen het met wat we hebben. Het heeft ook voordelen voor een heleboel mensen die er wél naast wonen. Ik heb er dus geen zorgen over. We gaan dat doen binnen de strenge normen die Nederland hanteert.

Dan ga ik nu verder met mijn inleiding. We hebben hier natuurlijk al best heel veel belangrijke zaken besproken, dus het kan een beetje dubbelop zijn. De vraag naar mobiliteit groeit dus structureel. Onze bevolking is ook enorm gegroeid. Wat betreft het aantal auto's: ik hoor al jaren dat mensen minder behoefte zouden hebben aan een auto, maar dat was een beetje wensdenken. Inmiddels zijn er 9,1 miljoen personenauto's in Nederland op 18 miljoen mensen. De vraag naar mobiliteit groeit dus structureel. De instandhoudingsopgave groeit ook structureel.

Maar de budgetten groeien dus niet. Het tekort op de budgetten is een brede trend. We zien die ook bij andere overheden en internationaal. Dat is een lastige constatering. Veel knelpunten zijn op te lossen. We zullen het maximale moeten doen, en zo effectief mogelijk. Maar veel politieke ambities en wensen zullen dus niet vervuld kunnen worden.

De trend van grote opgaven, veel ambitie en beperkte middelen voelen we allemaal. We zien die ook terug in de onderzoeken van het Planbureau voor de Leefomgeving, het Nibud en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over de bereikbaarheid en betaalbaarheid van mobiliteit. Ik zie dit in de context van een breder maatschappelijk patroon, waarin het leven steeds duurder wordt.

Over de bereikbaarheid van voorzieningen stelde de heer De Hoop terecht vragen, net als mevrouw Vedder en de heer El Abassi. Als minister die over Mobiliteit gaat, wil ik me daar samen met de andere departementen en overheden hard voor maken. Ik ga zo uitvoerig in op alles wat we hiervoor moeten doen. Nu is mijn inleiding dan echt afgerond.

Ik kom bij het eerste kopje: wegen en bereikbaarheid. Zoals gezegd, hebben we een uitstekende infrastructuur in Nederland, zeker in vergelijking met zowel landen om ons heen als landen verder weg. Maar om dat zo te houden gaat het jaarlijkse onderhoudsbudget voor Rijkswaterstaat omhoog van 2 naar 3 miljard in de periode tot 2030. Daarmee kunnen we ook niet al onze ambities realiseren. De vernieuwingsopgave is namelijk veel groter dan de beschikbare middelen.

Voorzitter. Bij alles wat we doen proberen we de overlast natuurlijk zo goed mogelijk te beperken. Door een strakke regie en nauwe afstemming met de regio's kunnen we de overlast beperken. Maar het zal overlast geven. We gaan heel veel onderhoud

plegen. Tijdelijk gaat dat dus voor overlast zorgen. Ik hoop iedereen daarvan goed op de hoogte te stellen, want als je in zo'n file staat en je weet dat het gedaan wordt om je weg goed of je brug veilig te houden, dan accepteer je dat iets makkelijker dan als je denkt: waarom staan we hier?

Onze aanpak hebben we uitgewerkt in het meerjarenplan instandhouding. Daarover heeft uw Kamer op 17 maart 2023 en 17 juni van dit jaar een brief van ons gekregen. Dat meerjarenplan zet uiteen hoe we omgaan met de beperkte maakbaarheid van de instandhoudingsopgave, de te maken keuzes als gevolg van de beschikbare budgetten, de onzekerheden als gevolg van de technische staat van het areaal — want ook dat is natuurlijk heel bepalend — en de verbondenheid van de netwerken van Rijkswaterstaat met de onderliggende provinciale en gemeentelijke netwerken. Ook daar zit een grote instandhoudingsopgave, zeg ik u. We hebben met elkaar een basiskwaliteitsniveau voor onze netwerken afgesproken. Op dit kwaliteitsniveau mag de gebruiker meerjarig vertrouwen. Bij het MIRT-overleg in januari dit jaar is onderstreept dat het basiskwaliteitsniveau geen luxeniveau is, maar het is wel zo goed dat ik mijn handtekening daaronder durf te zetten.

Ik heb veel vragen gekregen over de zeventien gepauzeerde projecten. De heer Heutink, mevrouw Veltman en de heer Stoffer vroegen, soms met ook specifieke projecten voor ogen: wanneer kan het slot er nou af? Ik zou niets liever willen dan een aantal van deze projecten uit de koelkast halen, maar daar moet wel ruimte voor zijn. Helaas zijn er beperkte, onvoldoende financiële middelen, stikstofruimte en personeel. Van alle gepauzeerde projecten gaan we dat nu in kaart brengen. Met die analyse kom ik voorafgaand aan het notaoverleg MIRT naar uw Kamer. Daarin zal ik melden welke van de zeventien gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt zodra er voldoende budget, stikstofruimte en capaciteit zijn. Dat vraagt ook keuzes, want de financiële middelen zijn beperkt. De mensen die deze projecten moeten uitvoeren, werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere projecten. Er is zelfs concurrentie met de energietransitie. Heel veel van die grote projecten in de energietransitie vergen van diezelfde aannemersbedrijven heel veel capaciteit. Dat concurreert dus ook nog met elkaar.

Natuurlijk ben ik wel heel blij met de positieve uitspraak over de ViA15, want na een lange procedure bij de Raad van State kunnen we eindelijk door. Daarmee kunnen we een belangrijk knelpunt oplossen en de bereikbaarheid en regionale doorstroming bij Arnhem enorm verbeteren. Dat geldt dus ook voor het goederenvervoer tussen de Randstad, Oost-Nederland en het Europese achterland. Na deze uitspraak kunnen we nu voortvarend verder. Nu worden de projectteams bij zowel de aannemerscombinatie GelreGroen als Rijkswaterstaat, die op de waakvlam stonden, weer opgestart. Nu is het zaak voor Rijkswaterstaat om de volgende stappen te gaan zetten. Dit begint met gesprekken met aannemerscombinatie GelreGroen om overeenstemming te bereiken over de kosten en de planning. Ik zal u daarover een brief sturen, voorafgaand aan het MIRT-debat.

Dan kom ik bij de woningmarkt. De nood is groot. Daarom zet het kabinet erop in om de komende jaren elk jaar 100.000 nieuwe woningen te realiseren. Die nieuwe woningen moeten natuurlijk wel goed bereikbaar zijn. Daarvoor hebben we 2,5 miljard euro extra gereserveerd. Samen met de minister van VRO ga ik in gesprek met de regio's om te bepalen hoe we dit extra geld zo goed en efficiënt mogelijk

kunnen investeren om zo veel mogelijk nieuwe woningen te kunnen ontsluiten. We gaan hierover tijdens de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en MIRT in gesprek met de regio's en andere betrokken partijen. Daar verwachten we een eerste beeld te krijgen van de woningbouwambities van de verschillende regio's, maar ook hier zal stikstof bepalen wat mogelijk is. De verwachting is dat komend voorjaar in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving de eerste concrete investeringsbeslissingen over de inzet van de 2,5 miljard voor infrastructuur genomen kunnen worden in samenhang met de gebiedsgerichte middelen vanuit VRO. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar van 2025 volgt dan besluitvorming over de rest.

Daarnaast hebben we ook nog de lopende afspraken op het gebied van woningbouw en mobiliteit die in 2022 zijn gemaakt. Dat gaat om de 7,5 miljard die 400.000 nieuwe woningen bereikbaar moet maken. Daarvan zijn voor ongeveer 2,5 miljard met gemeenten afspraken gemaakt om op korte termijn nieuwe woningen bereikbaar te maken; denk aan maatregelen zoals bruggen die nieuwe woonwijken met een bestaande stad verbinden of nieuwe veilige toegangswegen voor de auto en de fiets. Daarbij moet binnen vijf jaar de schop in de grond. Die andere 5 miljard, die dus nog niet uitgegeven is, is volledig vastgelegd voor afspraken over grotere projecten, zoals de Oude Lijn, de derde stadsbrug, het Stadionpark in Rotterdam en de Merwedelijn. We monitoren de voortgang van de uitvoering van alle projecten en rapporteren daarover jaarlijks aan de Kamer. De eerste rapportage kunt u nog voor het notaoverleg MIRT verwachten.

Dan kom ik bij mobiliteit. Mobiliteit is vrijheid, zonder problemen van A naar B, boodschappen doen, kinderen naar sport brengen, met de trein naar vrienden in de stad, op de fiets naar school; vrijheid, veilig en comfortabel. Mobiliteit is ook keuzevrijheid. De auto staat daarbij in Nederland echt op nummer één. Ruim 70% van alle afgelegde kilometers in Nederland en 43% van alle verplaatsingen doen we met de auto. Het is de meest populaire vervoersvorm en soms gewoon ook de enige optie. Daarom maakt het kabinet zich ook sterk voor de automobilist. Aan het eind van het jaar zal ik u een actieagenda auto aanbieden. Die zal gaan over digitalisering en automatisering, niet alleen van de auto's zelf maar ook van het wegennet. Die laat ook zien hoe we de toekomst van de automobilititeit gaan inrichten. In deze actieagenda krijgt u ook de prioriteiten van dit kabinet. Ook de aanpak van 130 krijgt daarin een plek. Maar ik moet zeggen: zolang het stikstofprobleem niet is opgelost, is er weinig ruimte om de 130 weer in te voeren. Daar waar het kan, zal ik het doen. We doen er alles aan om te vinden waar het kan. Maar stel u er ook weer niet te veel bij voor. Het is niet zo dat dat in één klap in het hele land gaat gelden.

De heer Heutink vroeg naar maatregelen om de files aan te pakken. Die gaat u zeker ook terugvinden in die actieagenda.

Mevrouw Koekkoek vroeg naar acties voor deelmobiliteit. Ook die zullen erin staan. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan deelmobiliteit in een nationaal samenwerkingsprogramma. Centraal daarin staan standaardisatie, harmonisatie, kennisdeling en kennisopbouw. In het programmaplan is als stip op de horizon opgenomen een verviervoudiging van het gebruik van deelmobiliteit, zo zeg ik ook tegen de voorzitter, die daar volgens mij ook weleens gebruik van maakt. Dit programmaplan is in mei naar de Kamer gestuurd.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is fijn dat de minister de fileaanpak ook gaat opnemen in de actieagenda. Ik denk dat dat heel waardevol is. Dat scheelt ook weer een motie. Ik heb de minister ook nog gevraagd om een toezegging om alles op alles te zetten om nog dit jaar op een eerste snelweg de snelheidsverlaging weer terug te draaien, zodat we nog dit jaar op een eerste weg 130 kunnen rijden. Ik hoor graag de reactie van de minister daarop.

Minister **Madlener**:

Ik ken de wens van de PVV-fractie om 130 snel in te voeren. Ik heb helaas de verwachtingen enigszins moeten temperen vanwege de stikstofproblemen. Ik heb wel vier trajecten in beeld waar op redelijk korte termijn overdag 130 kan worden gereden. Ik beloof de heer Heutink dat ik alles op alles zal zetten om te kijken of de eerste van die vier trajecten nog dit jaar geopend kan worden. Dat wil ik wel toezeggen. Maar dat is een inspanningsverplichting, geen resultaatsverbintenis. We moeten kijken of het lukt. Ik zal alles op alles zetten om dat te laten lukken. En ik hoop ook dat dat lukt. Ik zie het niet als onmogelijk. Anders had ik het niet toegezegd.

De heer **Heutink** (PVV):

Meer kunnen we niet wensen.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Over de actieagenda auto. Dank voor het antwoord over de deelmobiliteit. Ik zag dat in de schriftelijke beantwoording het bestaande programma werd toegelicht. Ik wilde daarover nog het volgende vragen. Als de minister aan die prioriteiten gaat werken, is het dan ook zijn inzet om, wellicht via het bestaande programma, deelmobiliteit als een van die prioriteiten in de actieagenda auto aan te merken?

Minister **Madlener**:

Het wordt drukker. En niet iedereen heeft meer het geld om auto te kunnen rijden. Alles wordt duurder. Dat is een trieste constatering; helaas is dat zo. Het is voor ons natuurlijk ook een uitdaging om ervoor te zorgen dat mensen genoeg geld hebben om auto te kunnen rijden. Deelmobiliteit kan zeker in bepaalde gevallen heel handig zijn. Ik zei het al: ik ken iemand in Amsterdam die af en toe een deelauto huurt. Het is een hele mooie aanvulling op de vervoermiddelen die we hebben. Ik denk dat het gebruik zeker kan gaan stijgen. Je ziet dat bepaalde steden ook steeds drukker worden. Het is natuurlijk heel handig om af en toe gewoon een fijne, mooie auto te kunnen huren als je het net even niet met de trein of fiets kunt doen. Ik ken de ambitie van mevrouw Koekkoek. Ik denk zeker dat dit een van de prioriteiten is.

Ik verwacht u in december te kunnen informeren over de actieagenda auto en de landelijke aanpak spitsdrukte.

De heer Van Dijk merkte heel terecht op dat buiten de spitsstijden reizen ook helpt. Worden rijksambtenaren al gestimuleerd om woensdag en vrijdag naar kantoor te gaan, vroeg hij. Het antwoord is: ja. Maar ik denk ook: wat doet de Tweede Kamer er zelf aan om dat dido-patroon te doorbreken? Ik zie nog een hoop vergadertijd leegstaan op maandagen en vrijdagen. Het is natuurlijk een oproep aan eenieder om buiten de spits te rijden, het liefst niet op dinsdag en donderdag, want dan gaan we daar weer allerlei problemen mee krijgen. Dat heeft enorm veel effect. Een van de

weinig positieve zaken die we van de coronacrisis geleerd hebben, is dat als we meer thuiswerken en buiten de spits reizen, we het wegennet op een heel andere manier en veel efficiënter gebruiken. Rijksambtenaren doen dit. Er wordt ook veel thuisgewerkt. Ik zie ook dat er veel Webex-vergaderingen zijn. Dat is eigenlijk ook prima te doen. Mijn oproep aan alle bedrijven in Nederland is dus: laten we dat waar dat kan doorzetten. Die oproep doe ik ook aan de Tweede Kamer, zeg ik daarbij.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik ben heel blij met deze brede oproep, want we zijn er niet alleen om regels te maken, maar ook om de samenleving samen vorm te geven en organisaties aan te spreken. Dat was ook de bedoeling van de motie die ik eerder heb ingediend, namelijk om met organisaties, bedrijven en ook de Tweede Kamer — ik kijk de Voorzitter en de Griffie aan — te kijken hoe we dat verder kunnen stimuleren. Wellicht kunnen we ook een keer op een andere dag in de week vergaderen of op een locatie dichterbij waar de meeste mensen wonen, want dat is ook een optie. Ik ben overigens blij met de toezegging dat dat programma wel degelijk wordt uitgewerkt en naar deze Kamer wordt gestuurd. Zo heb ik dat gelezen in de schriftelijke beantwoording. Maar ik miste daarin dat het niet alleen gaat over het spreiden over de dag, maar ook over de week. Ik wil dat toch even scherp hebben. Dat zit natuurlijk wel in de vraag over de ambtenaren in Den Haag, maar ik las het niet terug in de precieze toezegging. Ik vraag de minister dus nog één keer: is het een spreidingsaanpak over de dag en over de week?

Minister Madlener:

Dat gaat over het leuke woord "dido-patroon", dus over dinsdag en donderdag. Veel mensen werken maandag inmiddels thuis en dan zijn de files ineens minder. Maar op dinsdag gaat iedereen weer in de auto en zijn de files weer eindeloos. Dat dido-patroon hoort daar dus zeker bij. Maar ja, als we dat nu allemaal ook tegelijk gaan doen, staan we weer op maandag in de file, dus het blijft natuurlijk zoeken. Maar de oproep is zeker helder. De dido-aanpak hoort daar absoluut bij.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank. Daar ben ik blij mee. Ik hoop ook dat het in de aanpak meer zal zijn dan een oproep. Ik wil het toch even hebben over de rijksambtenarij. Er zijn concrete maatregelen mogelijk. Nu krijg je een thuiswerkvergoeding als je thuiswerkt. Je zou de thuiswerkvergoeding op maandag natuurlijk kunnen afschaffen, zodat mensen op maandag naar kantoor komen. Je schaft hem dan af op de dagen dat je mensen juist wel op kantoor zou willen hebben, dus op maandag, woensdag en vrijdag. Mijn concrete vraag is dus: wordt er in het kabinet ook nagedacht over het afschaffen van de thuiswerkvergoeding voor rijksambtenaren op maandag, woensdag en vrijdag?

Minister Madlener:

Je moet natuurlijk altijd uitkijken als je iets met financiële maatregelen gaat proberen te bewerkstelligen, want niet iedereen heeft daarin een keuze. Daar zit dan ook gelijk de moeilijkheid. Je bent namelijk niet blij als je voor straf minder vergoeding krijgt terwijl jouw baas van jou verlangt dat jij er op dinsdagochtend bent. We moeten daar dus ook voor uitkijken. Ik sluit het niet uit. We gaan hierover praten, maar ik ben daar toch iets terughoudender in. Kijk, een oproep is natuurlijk makkelijk; dat is ook een oproep aan ons allen. Ik denk dat het ook werkt. We hebben allemaal gezien dat het ook echt werkt. Ik denk ook dat heel veel bedrijven het al doen. Als ik nu namelijk de

spits bekijk, denk ik: nou, het valt ergens nog mee; ik had erger verwacht. Maar goed, de donkere dagen moeten nog beginnen en de sneeuwvlokjes moeten nog gaan vallen, dus ik moet voorzichtig zijn. Ik heb wel het idee dat er heel veel aanpassingsbereidheid is wat betreft het kiezen wanneer men in de auto stapt. Financiële prikkels sluit ik op dit moment niet uit; ik wil ze bespreken en bekijken. Maar ik wil er om die reden ook wel iets terughoudender mee zijn.

We werken ook aan een landelijke aanpak om de drukte op de weg en het spoor tijdens de spits te verminderen. Samen met regionale overheden werken we dit verder uit bij de gesprekken in het MIRT in het najaar. Het streven is om die aanpak eind dit jaar naar de Kamer te sturen. Ondertussen zijn we, zoals ik al zei, Nederland grondig aan het verbouwen. Dat betekent ook hinder. Dat is onvermijdelijk. Maar we proberen dat natuurlijk tot een minimum te beperken. Ik ben het met de heer Heutink eens dat je met stilstaan niet verder komt.

Ik zie ook dat mobiliteit niet voor iedereen even gemakkelijk of vanzelfsprekend is. Bereikbaarheidsproblemen zijn vaak het gevolg van verschillende factoren bij elkaar. Ik noem het inkomen — dat noemde de heer De Hoop al — en het wel of niet kunnen fietsen, want je moet het maar kunnen. Of autorijden: ook dat moet je kunnen en je moet dan ook nog een auto hebben. Je kan ook deelmobiliteit huren; dat is een mogelijkheid. Ook je gezondheid speelt een rol. Dus het is een zorg van ons allemaal dat we allemaal mee kunnen blijven doen in de samenleving. Mede om die reden hebben we een verhoging van de brandstofaccijns uitgesteld tot 2026. Voor het openbaar vervoer zijn ook kostendempende maatregelen genomen. Daar zal mijn collega, staatssecretaris Jansen, straks meer over vertellen. Vervoersarmoede is schrijnend. Het is terecht dat er steeds meer aandacht voor is, ook in de regio's.

Dan kom ik nu toe aan het volgende kopje, verkeersveiligheid. Bij alles wat we doen, staat veiligheid voorop, dus ook verkeersveiligheid. Ik heb hier, net als velen van u, zorgen over. In de afgelopen tien jaar is het steeds drukker geworden op de weg. De prognoses zijn niet geruststellend. Als we niks doen, zal het aantal slachtoffers de komende jaren alleen maar stijgen, is de verwachting. Dat wil ik natuurlijk voorkomen. Daarom vind ik dat bestaande regels beter gehandhaafd moeten worden. Daarover ben ik in gesprek met mijn collega Van Weel van Justitie en Veiligheid.

Ik kom even heel kort op de logica. Verkeersveiligheid regelen we op drie niveaus. Het eerste is een betere, veilige en voorspelbare infrastructuur met duidelijke rijbanen, zonder gaten in de weg, met stevige vangrails en dat soort zaken. Ten tweede stellen we hoge veiligheidseisen aan voertuigen waarmee we de weg opgaan. Ten derde: veilig gedrag van de weggebruikers. Dat is het belangrijkste. Daar richten we ook onze campagnes op. Denk aan het MONO rijden, het niet appen in het verkeer. Ik blijf het herhalen. Appen in het verkeer zie ik constant om me heen. Het is levensgevaarlijk. We moeten het elke dag tegen onszelf zeggen of onze telefoon zo instellen dat het niet meer kan. Doe het alsjeblieft niet. Ook de bob-campagne hebben we weer afgestoft. Dat was een heel succesvolle campagne om niet met alcohol op achter het stuur in de auto of op de fiets te stappen, want ook dat laatste is niet toegestaan, en gevaarlijk. De bob-campagne was succesvol, maar je ziet dat het ook wel weer een beetje wegslijt als het stopt. We moeten hier dus echt heel alert op blijven. Alcohol in het verkeer is echt, echt niet goed. Dat zeg ik ook

tegen de heer Stoffer, niet omdat hij alcohol in het verkeer gebruikt, maar omdat hij hiernaar heeft gevraagd. We moeten mensen niet alleen ertoe oproepen, maar ze ook helpen. Dat kunnen we ook doen door de handhaving te verbeteren. Handhaving en de pakkans blijven uiterst essentieel om die veiligheid te vergroten.

Voor een veilige en voorspelbare inrichting van wegen en fietspaden hebben we 2,5 miljard euro beschikbaar. Elke meter nieuwe infrastructuur waarmee we nieuwe woningen bereikbaar gaan maken, zal veilige infrastructuur zijn. In 2020 is 500 miljoen gereserveerd voor meer verkeersveiligheid. De eerste twee tranches hiervan zijn uitgegeven. Op 1 januari 2025 willen we de derde tranche van dit geld beschikbaar stellen voor projecten in de regio die de verkeersveiligheid verbeteren. Dit gaat om ongeveer 225 miljoen. 50 miljoen daarvan is gereserveerd voor het verbeteren van fietsveiligheid. 50 miljoen is voor veilige berm. Hiermee is onder meer, samen met een bijdrage van de provincies, 750 kilometer aan provinciale N-wegen verkeersveiliger gemaakt. Overigens zorgt ook het uitvoeren van grote instandhoudingsopgaven dat onze infrastructuur veilig blijft. Als we een brug of iets vervangen, doen we dat natuurlijk met een hele veilige inrichting. Het ministerie brengt op dit moment in kaart wat we aanvullend nog kunnen doen om het aantal slachtoffers te verminderen. Als daar meer zicht op is, zal ik de Kamer daar uiteraard ook over informeren.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Even terug naar de hele terechte oproep die de minister net deed: app niet in het verkeer; dat is levensgevaarlijk. Iedereen ziet het veel om zich heen. Volgens mij is het een van de hoofdoorzaken van veel ongelukken. Ik hoor die oproep, maar tegelijkertijd is mijn vraag: laat de minister het bij een oproep? Kan hij daar meer ambitie op zetten? Wat kan hij nog verzinnen en mogelijk maken om daar toch harder tegen op te treden, van strenger straffen tot misschien zelfs wel rijbewijzen innemen? Dit veroorzaakt namelijk heel veel ellende en leed.

Minister **Madlener**:

Ik ben het daar geheel mee eens. Het is een oproep die ik vanuit de grond van mijn hart doe. Je ziet het ook om je heen. Als je een appje stuurt naar je echtgenoot die in het verkeer zit, denk je ook "als die het maar niet leest" of "als die maar niet antwoordt", want we weten het allemaal. Het gaat hierbij ook om handhaving. Daarover heb ik dus binnenkort een gesprek met de minister van Justitie en Veiligheid. Ik wil dat handhaving hoog op de agenda komt op tal van terreinen, zoals alcoholcontroles en appen in het verkeer. Wat mij betreft moet het echt naar een hoger niveau. Ik wil ook de aanpak van verkeersshuffers echt naar een hoger niveau brengen. Er zijn ook veelplegers in het verkeer. Dat vind ik ook echt onacceptabel. We maken allemaal weleens een fout, maar als je dat keer op keer doet, dan moet je echt worden aangepakt. Het is niet anders. Ook daar wil ik dus over praten. Ik zal dat samen met uw Kamer doen. Ik weet dat daar ook in uw Kamer ontzettend veel ideeën over zijn. Dit gaat dus de komende jaren echt een thema worden, maar dat moeten we met de minister van JenV doen. Hij heeft me ook verteld dat hij daar zeker toe bereid is.

Dan ben ik klaar met het kopje verkeersveiligheid en ga ik over naar de luchtvaart.

Ik spreek uw commissie aanstaande 24 oktober over de luchtvaart, maar hierover zijn nu al veel vragen gesteld. Daar ga ik graag op in, want het is een belangrijk onderwerp. Luchtvaart is natuurlijk een cruciaal onderdeel van onze economie. Het is ook een van de meest vanzelfsprekende vormen van internationaal vervoer over lange afstanden. Ik gun iedereen die vorm van vrijheid, maar ik zie ook de keerzijde. Mensen die dicht bij de mainport Schiphol wonen, ervaren natuurlijk geluidsoverlast. Daarom wil ik ook alle belangen goed meewegen.

Ik wil ook een paar opmerkingen maken over het artikel in de NRC van 28 september. Daarin werd gesteld dat ik ambtenaren onder druk zou hebben gezet. Dat raakt mij. Ik vind dat een zeer ernstig verwijt, want ik vind een open werksfeer uiterst belangrijk. Mensen die mij kennen, weten dat. Natuurlijk heb ik dat ook met mijn ambtenaren besproken. Zij hebben in een open gesprek verzekerd dat zij zich niet door mij onder druk gezet hebben gevoeld. Daarmee zeg ik niet dat er geen spanningen zijn op dit dossier, want natuurlijk zijn die er altijd. Dat heb ik ook wel gemerkt. De sfeer tussen het ministerie en de luchtvaartsector was niet altijd rozengeur en maneschijn, maar de sfeer is inmiddels wel verbeterd. Ik heb ook heel veel respect voor de positie van mijn ambtenaren. Ik werk zeer prettig met alle ambtenaren samen. Dat wil ik hier echt benadrukken. Er mag geen enkele speculatie zijn over iets van druk of ongeoorloofde druk, want daar gaat het hier om. Druk hebben we natuurlijk allemaal. We moeten dingen doen, we moeten ons werk doen. Maar ongeoorloofde druk kan echt niet. Ik wil hier echt op het hart drukken dat dat niet gebeurd is. Dat idee wil ik hier dus wegnemen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben blij dat de minister hierop ingaat, want ik denk dat het ook veel zorgen heeft laten zien bij mensen. Het artikel heeft nogal wat stof doen opwaaien. Het is dus goed dat de minister zelf het initiatief heeft genomen om hierover met ambtenaren in gesprek te gaan. Maar ik heb toch wel een vraag, ook wat betreft de beantwoording van een van mijn vragen. Dat gaat dan over de uitgangspunten van de berekeningen. Ik had ook gevraagd in hoeverre de minister daar zelf bij betrokken was. Hier staat dat de minister lenW de ambtenaren gevraagd heeft om met de sector in gesprek te gaan en uit te zoeken hoe het komt dat de sector andere uitkomsten van berekeningen had, om het vervolgens te hebben over de uitgangspunten voor die berekeningen. Mijn vraag is eigenlijk: zijn de uitgangspunten die de sector hanteert uiteindelijk overgenomen?

Minister **Madlener**:

De uitgangspunten van een berekening moeten natuurlijk gewoon kloppen. Daar moet overeenstemming over zijn. We hebben twee bureaus ingeschakeld om die berekeningen te maken, want die zijn niet eenvoudig. Het is niet simpel om te berekenen hoeveel geluid er op een bepaald punt door een luchtvaartoperatie ontstaat. Dat heeft met zeer veel factoren te maken, met het weer natuurlijk, het type vliegtuig, de hoogte, de aanvliegeroute, noem maar op. Het zijn echt zeer complexe berekeningen.

Er moet natuurlijk wel overeenstemming zijn over de uitgangspunten van die berekeningen. Ik heb mij er dus niet inhoudelijk mee bemoeid door te zeggen: zo of zo is het. Ik wil dat de sector, de bureaus die de berekeningen maken en mijn ambtenaren het erover eens zijn dat de uitgangspunten kloppen en ook

handhaafbaar zijn. Er is dus geen sturing geweest op wat in die berekeningen wordt gestopt. Het ging hier echt over de vraag of de uitgangspunten juist zijn en of het haalbaar is. KLM belooft bijvoorbeeld zoveel stillere vliegtuigen in te zetten. Dat moet haalbaar zijn. Dat ga ik ook handhaven, zeg ik daarbij. Het is dus niet zomaar een soort goocheldoos waar we naar geloven iets uit halen. Het is echt wel heel goed gedaan. Volgende week hoop ik de definitieve berekeningen te ontvangen. Dan geef ik ook meer inzicht in hoe die tot stand komen. U kunt dan meekijken. Ik heb natuurlijk al heel veel naar de Kamer gestuurd hierover, maar het gaat erom dat de berekeningen leiden tot werkelijke geluidsreductie. Dat gaan we handhaven. Ik heb ook afspraken met de sector gemaakt, opdat wat zij beloven te doen, ook gebeurt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het is toch belangrijk om dit helder te krijgen. Ik heb geen antwoord op mijn vraag gehoord. Er was verschil van inzicht over de uitgangspunten voor de berekeningen tussen de ambtenaren van IenW en de mensen in de sector. Vervolgens heeft de minister gevraagd om daar het gesprek over aan te gaan. Mijn vraag is nu: heeft dat ertoe geleid dat de uitgangspunten voor de berekening die de sector hanteert, zijn overgenomen als basis voor het vervolg?

Minister **Madlener**:

Als u het goedvindt, zal ik hier in de tweede termijn antwoord op geven. Ik wil heel precies zijn. Ik kan dat nu niet goed inschatten. Ik moet het wat breder formuleren. Kijk, er zijn aanpassingen geweest, maar of die ... Nou, ik wil daar graag in de tweede termijn op terugkomen, zodat ik heel precies kan zijn.

Dan ga ik nu naar de inhoud van het maatregelenpakket omtrent luchtvaart.

De **voorzitter**:

Mevrouw Koekkoek nog.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik aarzelde even. Het is natuurlijk wel goed om dit antwoord te hebben, maar tegelijkertijd vrees ik dat de tijd in de tweede termijn wat kort is. Ik ga dus toch een vraag stellen. Ik las in de beantwoording van de vragen terug dat er met de belanghebbendenorganisaties die omwonenden vertegenwoordigen, wel degelijk contact is geweest. Wat alleen nog niet duidelijk werd — daarom stel ik de vraag nu — is of de uitgangspunten van de omwonenden op een gelijkwaardige, gelijksoortige manier zijn meegenomen in het zoeken naar die nieuwe rekenmethoden. Deze vraag stel ik omdat nu terecht de vraag op tafel wordt gelegd waar we van uitgaan op het moment dat we het berekenen. Worden de sector en de omwonenden op een evenredige, gelijkwaardige manier meegenomen vóór het besluit is genomen?

Minister **Madlener**:

Het uitgangspunt van de berekeningen is om een geluidsreductie te behalen. We willen in totaal een reductie van 20% behalen, waarvan 17% op korte termijn. Dat is het doel van de berekeningen. Die berekeningen moeten gewoon kloppen. Het moet gewoon zo zijn dat de maatregelen die we treffen, daartoe gaan leiden. Dat is het uitgangspunt. Die berekeningen worden onafhankelijk gemaakt door twee bureaus. We hebben twee bureaus ingeschakeld, zodat er geen discussie kan zijn over de vraag of een bureau meer op de hand van de een of op de hand van de ander is. We

hebben twee bureaus, die het samen eens moeten zijn over de uitkomsten van die berekening. Wat je in die berekening stopt, moet natuurlijk wel kunnen. Als je zegt "we rekenen met die vliegtuigen" en ze komen niet, dan heeft dat geen zin. Het moeten dus realistische berekeningen zijn die leiden tot die geluidsreductie. Dat is wat we doen. Ik heb de bewoners verteld dat wij ons gecommitteerd hebben aan die 20% geluidsreductie. Ik vind dat zelf heel goed nieuws. Ik ben er heel trots op dat we zo'n enorme geluidsreductie gaan realiseren in de komende jaren. We gaan dus de goede kant op en niet de slechte kant. De bewoners gaan erop vooruit. Dat vind ik ook belangrijk. Maar het is niet zo dat de sector of de bewoners de berekeningen kunnen gaan manipuleren. Dat is absoluut niet het geval.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik heb ook bewust niet het woord "manipuleren" gebruikt. In mijn eigen inbreng heb ik aangegeven dat het niet mijn doel is om af te rekenen met de minister. Wat ik wel belangrijk vind en wat ik nu verkeerd zie gaan, is het vertrouwen tussen omwonenden, medeoverheden, het Rijk en Schiphol. Dat is cruciaal voor het slagen van de opdracht en dat gaat nu mis. Daarom vraag ik door. Uiteraard gaat het niet over de cijfers. Daar moet ik de minister in vertrouwen en dat doe ik ook. De sector is duidelijk meegenomen voordat het besluit is genomen. Wat ik nou wil weten, is of die omwonenden ook zijn meegenomen in het besluit. Of is het besluit, zoals vermeld in de schriftelijke beantwoording, nadien gecommuniceerd en besproken? Zijn die bewoners, die omwonenden, geconsulteerd voordat het besluit is genomen? Zijn zij ook meegenomen in het proces? Er wordt naar een andere berekening gekeken. Is daarbij meegewogen wat dan de belangen van omwonenden zijn?

Minister **Madlener**:

Ik weet nog dat ik, toen ik als minister begon en dit dossier voor mijn neus kreeg, gezegd heb: ik wil eigenlijk eerst met de bewoners spreken. Ik heb toen ook met de voorzitter van de MRS gesproken, mevrouw Arib. Dat heb ik als eerste gedaan, nog voordat ik de luchtvaartmaatschappijen heb uitgenodigd; dat vond ik ook belangrijk. Ik zeg erbij dat het een beetje symbolisch was, maar ik vond het wel belangrijk. Ik heb de bewoners via de voorzitter vaker gesproken. Maar ik ben ook op bezoek geweest bij de bewoners. Ik heb daar verteld dat die 20% geluidsreductie en die 20% minder ernstig geluidgehinderden, overeind blijft. Ik verwacht dat heel veel bewoners denken: nou, dat valt mee. Ze zien natuurlijk een nieuwe minister, die misschien iets positiever tegen de luchtvaart aankijkt. Ze zien een regering die iets anders kijkt dan de vorige regering. Maar de 20% geluidsreductie hou ik overeind. Dat is het goede nieuws aan de bewoners. Je zal nooit iedereen blij kunnen maken, maar ik vind het toch een enorme prestatie als we er de komende jaren in slagen om dit te bereiken.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Kijk, er ligt een verplichting om te reduceren. Ook een nieuwe minister had daar dus eigenlijk niet omheen gekund. Het gaat nu mis bij het gegeven dat er vanuit zowel omwonenden als medeoverheden de boodschap komt: wij voelen ons niet gehoord. Als je het NRC-artikel leest, denk je: ze zijn inderdaad niet gehoord. Maar er heeft tegelijkertijd wel een vraag gelegen van de minister richting het departement: "Kijk naar de verschillen tussen de berekeningen vanuit de sector en de berekeningen vanuit het departement. Bekijk waarom die verschillen er zijn. Leg dan nog even goed uit waarom die verschillen er zijn." Dat is eigenlijk de meest positieve manier waarop ik het kan bekijken. Omdat dit misgaat en medeoverheden en omwonenden

zeggen dat ze niet meegenomen zijn, ontstaat in ieder geval de verdenking dat de sector op een andere manier is meegewogen dan omwonenden en medeoverheden. Daar zou ik van deze minister duidelijkheid over willen krijgen. Ik vind het dus goed dat er een kennismakingsgesprek heeft plaatsgevonden. Maar ik vraag naar het volgende: is in de twee gesprekken die er zijn geweest met belangenvertegenwoordigers van omwonenden — dat zie ik in de beantwoording — dit specifieke punt aan bod gekomen? Is daarin aangegeven: de sector geeft aan anders te rekenen en daar doen we wat mee? Zijn de omwonenden en medeoverheden op een gelijkwaardige manier meegewogen?

Minister Madlener:

Die berekeningen zijn zeer ingewikkeld. Twee bureaus zijn hiermee bezig. U zegt "meenemen in berekeningen", maar ik heb de bewoners meegenomen wat betreft het geluidsdoel. Ik denk dat ze daar blij mee zijn. Ik vind ook dat ze daar blij mee zouden moeten zijn, want 20% minder geluidgehinderden is niet niks. Maar ik weet dat er ook bewoners zijn die zeggen: wij willen gewoon minder vluchten en een krimp van Schiphol. Een krimp van Schiphol is geen doel van deze regering. Het doel is: 20% minder ernstig geluidgehinderden. Dat doen we met maatregelen. Daar hebben we natuurlijk over gesproken. We gaan veel minder 's nachts vliegen en de tarieven zodanig maken dat herrievliegtuigen minder voor Schiphol kiezen en goederenvervoerders hun stilste vliegtuigen inzetten op Schiphol. Die maatregelen zijn besproken. Maar hoe dat vervolgens in de berekening helemaal uitpakt, kan ik zelf nog niet eens bevatten. Daar hebben we die twee bureaus voor. Ik krijg volgende week de uitslag van de definitieve berekening. Ik wil zo veel mogelijk openheid geven aan iedereen die zich wil verdiepen in de vraag: hoe komen ze daar nu bij? Want er moet natuurlijk wel enig vertrouwen zijn. We gaan natuurlijk ook heel goed met de bewoners spreken over hoe we dit gaan handhaven. Ook wat dat betreft hebben we nog een hele klus. Want je kunt wel afspraken maken, maar die moeten natuurlijk ook worden nagekomen. Dat is ook nog een uitdaging.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Kort nog. De kern van de vraag is niet beantwoord. Dat vind ik wel zorgelijk. De volgende indruk wordt in het NRC-artikel gewekt. Als je het leest, denk je toch dat er een andere weging van belangen is gemaakt. De sector heeft meer toegang gehad tot het oor van de minister dan omwonenden en medeoverheden. De minister zegt: dat is een verkeerde indruk; dat is niet zo. Daar wil ik best in meegaan, maar ik wil de vraag die ik daarover stelde even concreet en specifiek ophelderen. Ik zie in de tijdlijn dat er inderdaad kennismakingsgesprekken zijn geweest met de omwonenden. Maar daarvoor heeft de minister dus de vraag gesteld en in het departement vragen uitgezet: de sector komt met andere berekeningen; kijk daar goed naar. Dan komen er kennismakingsgesprekken. Maar is dit specifieke punt in die kennismakingsgesprekken aan bod gekomen? Als ik namelijk omwonende of medeoverheid zou zijn, zou ik dit wel willen weten. De sector wist dat dit speelde. Maar wisten al die anderen dit ook? Daaraan koppel ik dat je als minister daarover net zo open en helder zou moeten zijn naar omwonenden en medeoverheden als naar de sector, vanwege dat vertrouwen. Dus op die vraag zou ik wel concreet antwoord willen hebben.

Minister Madlener:

Ik weet niet of ik de vraag helemaal goed begrijp. We nemen de mensen mee in het

doel: geluidsreductie. Je gaat dat vervolgens natuurlijk bereiken via minder nachtvluchten. Dat zijn de maatregelen. Daar hebben we het over gehad. In dat gesprek is mij ook gebleken dat heel veel bewoners gewoon een krimp van Schiphol willen, dus gewoon minder vluchten. Dat was eigenlijk vooral het gesprek dat ik met de bewoners heb gevoerd. Ik ben het niet eens met mensen die zeggen: die geluidsreductie stelt niks voor; die merk ik niet. De vergelijking die dan gemaakt werd is de volgende. Als je last hebt van twee stofzuigers en je zet er één uit, dan heb je nog steeds last van een stofzuiger. Dus dat gaat over het aantal vluchten. Ik ben het daar niet mee eens. Ik denk dus dat de geluidsreductie de contour verkleint waarop mensen ernstige geluidshinder ervaren. Dat is wat we hier doen. We denken dat het wel degelijk uitmaakt. Dat is ook het doel van het kabinet. Daar gaan de berekeningen ook naartoe. Dat is wat we willen bereiken. Maar we gaan niet krimpen om het krimpen door het aantal vluchten per se omlaag te brengen.

Het is wel zo dat het aantal vluchten omlaaggaat, want we gaan wel krimpen. Laat ik het even heel globaal, heel plat, zeggen. Als je de bewoners die last ervaren — het gaat dus niet om alle bewoners — en de sector tegenover elkaar zet, dan zegt de sector "we willen groeien" en zeggen de bewoners "we willen krimpen". De uitkomst van deze hele exercitie is dat we iets gaan krimpen. Dan kan je niet zeggen: we luisteren niet naar de bewoners. Ik vind dus dat we een hele gebalanceerde afweging hebben gemaakt over wat we de komende jaren gaan doen. Ik vind dat we een gigantisch mooi doel bereiken: 20% minder geluidgehinderden en 5.000 minder nachtvluchten. Dat is echt fors. De sector zegt hiermee toch de luchthaven en de economische belangen op peil te kunnen houden. Dat is ook belangrijk voor een heleboel omwonenden. Heel veel mensen in de buurt van Schiphol werken namelijk ook op Schiphol en hebben misschien hele andere ideeën dan de bewoners die ik gesproken heb. Ik vind het dus een hele goede balans. De berekeningen worden onafhankelijk door twee bureaus gemaakt. Ik vind het belangrijk dat we dat doel halen. Ik wil daar zo veel mogelijk transparantie in en informatie over bieden aan iedereen die daarin interesse heeft. Het zijn zeer ingewikkelde berekeningen. Ik wil uw Kamer daarover ook tot in detail informeren. Ik ga dus ook aan de bureaus vragen om te laten zien hoe zij nou tot dit oordeel komen. Dat vertrouwen moeten we hebben. Daarna hebben we het over de vraag hoe we het gaan handhaven, want een berekening is leuk, maar als ze zich er niet aan houden, schiet het ook niet op. Dat is dus de volgende stap. De berekeningen gaan volgende week naar de Europese Commissie. Ik hoop daar door te kunnen gaan. Dat is namelijk ook nog niet zeker. Daarna ga ik weer met bewoners overleggen over hoe we die handhaving inrichten. Vliegen we meer over die of over deze baan? Hoe gaan we daarmee om? Dat gesprek blijft voortgaan. Ik ga uw Kamer en iedereen die dat wil zo veel mogelijk informeren om te bekijken hoe we nou tot dit pakket komen en hoe die berekeningen werken.

De voorzitter:

De laatste interruptie van mevrouw Koekkoek.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

De indruk blijft bestaan dat er een ongelijk speelveld tussen de sector, en omwonenden en medeoverheden is. Laat ik de vraag dan omdraaien. Ik hoor namelijk de minister in zijn uitleg zoeken naar transparantie. Dat hoor ik. Tegelijk ben ik op zoek naar het volgende en daarom draai ik de vraag om. Hoe verklaart de

minister dat zowel medeoverheden als omwonenden aangeven dat zij onaangenaam verrast zijn door dit besluit?

Minister Madlener:

Ja, dat is niet zo moeilijk te verklaren. De vorige regering heeft allerlei scenario's naar voren gebracht waarin er 410.000 vluchten of 440.000 vluchten zouden zijn. Die indruk is wel enigszins gewekt, moet ik zeggen. Dat zorgt natuurlijk voor bepaalde verwachtingen bij sommige mensen. Als je je puur richt op de krimp van Schiphol en je wilt dat Schiphol zo klein mogelijk wordt, dan ben je niet blij als de volgende minister zegt dat het pakket om de geluidsdoelen te halen tot 480.000 vluchten leidt; ik noem maar iets. Ik snap dus wel dat mensen die op krimp gericht zijn niet blij zullen zijn. Maar deze regering heeft gezegd: we gaan het geluidsdoel halen; niet krimp is het doel, maar het geluidsdoel is het doel. Dan is dit de uitkomst daarvan. Ik vind het een heel mooi doel, want het is niet niks. Het is dankzij de inspanningen van de luchtvaartmaatschappijen om te investeren in stillere vliegtuigen dat we dat kunnen doen. Minder nachtvluchten doet ook pijn. Dus ik vind dat we een heel mooi pakket hebben. We moeten daar nog wel goedkeuring voor krijgen van de Europese Commissie, zoals u weet. Dat is ook nog niet gezegd. Ik span me dus in voor de bewoners om hier dit pakket erdoorheen te krijgen. Dat is mijn opdracht. Ik snap wel dat bepaalde mensen teleurgesteld zullen zijn. Er zijn ook echt mensen in de omgeving die zeggen: "Ik woon hier onder Schiphol. Ik heb er last van en ik wil dat ze zo klein mogelijk zijn. Ik wil ze het liefst weg hebben." Die zijn er ook. Die kan ik niet blij maken natuurlijk.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik wil wel even markeren wat hier gebeurt. Op 9 april stuurde de vorige minister een brief naar de Kamer over de uitspraak van de rechter. Er is aangegeven dat de Staat onrechtmatig handelt door de belangen van Schiphol en vliegtuigmaatschappijen boven die van omwonenden te stellen. Het eerste wat deze minister gedaan heeft, is praten met die sector en een nieuw pakket naar de Kamer sturen. Er staan een heel aantal plannen in, maar de geluidsdoelstelling wordt ook genoemd. Hoorde ik de minister nu net zeggen dat het kabinet zich nog steeds vasthoudt aan de geluidsdoelstelling van 20%?

Minister Madlener:

Ja.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan zou ik de minister toch willen vragen of hij zijn eigen stukken leest. Want in zijn eigen stukken met de beslisnota die de minister naar de Kamer stuurt, staat: met dit pakket wordt 17% van de totale doelstelling gerealiseerd om de geluidsbelasting substantieel te verlagen. Ú heeft in een overleg op 21 augustus en per nota besloten dat de resterende 3% van het geluidsdoel niet in 2026 wordt ingevuld. Dat heeft u besloten. Dat is niet die 20%. Dat maakt ook dat in de eerste termijn nota bene de VVD en NSC hier ook vragen over gesteld hebben. Gaat u vasthouden aan die 20% of laat u, zoals in uw eigen stukken staat, die resterende 3% van het geluidsdoel los en wordt het daarmee niet in 2026 ingevuld? Wat is het?

Minister Madlener:

We houden ons vast aan 20%. Dat is het doel van dit kabinet: 20% geluidsreductie.

Dat betekent 20% minder ernstige hinder. De Europese Commissie heeft echter gezegd: dit moet niet in één keer, maar dit moet getrapt, geleidelijk worden ingevoerd. Maar het doel is wel zeker om dit in te voeren. Het zal een jaar later worden, maar de 3% gaan we ook nog doen. Ik heb mij daaraan gecommitteerd. Het is nu alleen een jaar vertraagd. De 20% staat. En als deze regering de rit uitzit, dan is dat nog tijdens deze regeerperiode.

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

Dit is wel iets heel anders dan wat de minister net deed. Hij wekte namelijk de indruk dat de 20% zoals die eerst werd ingevuld door minister Harbers blijft staan. Maar hij heeft er in het pakket dat hij samen met de luchtvaartmaatschappijen heeft samengesteld hoogstpersoonlijk voor gezorgd dat daar een vertraging in komt. De minister moet dat er dan ook bij zeggen.

Minister **Madlener**:

Dat zeg ik er ook bij, maar ook mijn voorganger ...

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

Ik was nog niet klaar met mijn interruptie.

De minister komt hiermee zo meteen weer in een confrontatie met de rechter. Want uw eigen ambtenaren zeggen ook in de beantwoording van de eerste termijn die we schriftelijk hebben gekregen: deze cijfers zijn niet stabiel. We hebben vandaag weer een bericht gezien in De Telegraaf waarin staat dat er in Brussel al gezegd wordt dat dit niet stabiel is. Als de minister deze cijfers heeft, dan wil ik dat daar een betere onderbouwing voor komt. Ik wil in de tweede termijn van deze minister horen hoe hij ertoe gekomen is om na de lunchpauze nog 10.000 vluchten erbij te doen, waarover wordt geschreven. Ik wil van de minister horen hoe hij gekomen is tot de laatste 10.000 vluchten die hij erbij heeft gedaan, waardoor er nu een bandbreedte is gekomen.

Minister **Madlener**:

Dat is niet zo moeilijk. We hadden een termijn waar we ons aan moesten houden. We moesten de Europese Commissie verwittigen van onze Balanced Approach. Daar staan termijnen voor. Die termijn was 1 september, zeg ik uit mijn hoofd. Die konden we niet halen, omdat we nog geen definitieve uitkomst hadden. Ik heb die uitkomst trouwens nog steeds niet, dus uiteindelijk heb ik onder tijdsdruk hiertoe besloten in de ministerraad. We gingen die Balanced Approach toch sturen naar de Europese Commissie, maar met een kleine bandbreedte waarvan we verwachten dat we daartussenin uit gaan komen. Dat is een heel pragmatische oplossing geweest om ons aan de termijn te kunnen houden.

Als we dat niet doen, dan lopen we weer een jaar vertraging op en dan lopen de bewoners ook weer een jaar vertraging op. Dat is de andere kant. We doen dit juist om de Balanced Approach op tijd af te kunnen maken, zodat we aan de rechterlijke uitspraak kunnen voldoen. U moet de boel niet omdraaien, alsof we hier zitten te vertragen. We willen ons juist houden aan die termijn. De waarheid is ook dat de Nederlandse rechter heeft gezegd dat we de rechtspositie moeten herstellen. Dat gaan we ook doen, maar de Europese Commissie denkt daar misschien heel anders over. Dat zien we vandaag ook in De Telegraaf. Zij zien dat heel anders dan wij. Als

we geen toestemming krijgen, dan zou dat er zomaar toe kunnen leiden dat we weer een jaar verspeeld hebben. We zijn echt bezig om snel resultaat te krijgen, ook voor de omwonenden. Het is niet zo dat we hier alles zitten tegen te werken. We doen dit ook voor de omwonenden. Dat is ook een doel van het kabinet. Dat kun je ook lezen in het hoofdlijnenakkoord: we willen de rechtspositie van de omwonenden herstellen. Dat is ook onze opdracht, maar er staan wel twee rechters tegenover elkaar. We kunnen dat niet doen zonder Balanced Approach. Dat is de reden waarom we met de Europese Commissie moeten spreken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wil twee correcties maken. Eén: die 20% geluidsreductie komt in feite neer op niets. Mensen die in een huis wonen waarin ze elke dag stress hebben door geluidsoverlast, hebben daar niets aan. Dat is 0,5 decibel gemiddeld over een jaar. Dat is letterlijk niks. Twee: de minister zegt dat er sprake is van krimp, maar er vindt helemaal geen krimp plaats. Schiphol gebruikt nu al ongeveer 450.000 vliegbewegingen per jaar. De legale situatie van 400.000 vliegbewegingen, die al jaren niet wordt nageleefd door de regering, ligt ver onder wat de minister nu wil, namelijk 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen. Het is dus belangrijk om die twee correcties aan te brengen. Ik kom nog even terug op wat de minister net zei. Hij zegt: de bewoners moeten blij zijn met die 20% geluidsreductie. Hij zegt dat hij bewoners meeneemt in alle belangenafwegingen. Maar we kennen de term "schiphollen": misleiden door manipulatie, leugens en verdraaien van de feiten. Ik wil de minister erop wijzen dat hij zich puur en alleen heeft gebaseerd op de cijfers, gegevens en modellen van de luchtvaartsector, geheel tegen de uitspraak van de rechter in. Ik vraag de minister rechttoe, rechtaan: haal die 475.000 à 485.000 vliegbewegingen van tafel en ga in gesprek met SATL, de omwonendenorganisaties, en kijk met wat voor berekeningen zij komen, en kom dán naar de Kamer met een echt goed afgewogen voorstel.

Minister **Madlener**:

Wij zijn in gesprek met bewoners. Ik ga daar binnenkort weer naartoe. Ik ga uw Kamer volgende week informeren, hopelijk, over de definitieve uitkomst van die berekeningen. Ik nodig u uit om kennis te nemen van hoe die berekeningen tot stand zijn gekomen. Daar wil ik openheid over geven. Het zijn ingewikkelde berekeningen. De bewoners kunnen dat ook doen, wat mij betreft; dat lijkt mij heel goed. Maar het is natuurlijk niet zo dat ik aan de bewoners ga vragen om berekeningen te maken. We hebben twee onafhankelijke bureaus hierop gezet; dat zijn de beste bureaus die Nederland heeft op dit gebied. We hebben twee bureaus samen aan het werk gezet om de schijn van belangenverstremming te voorkomen. Dat kost geld, maar dat doen we juist omdat we tegen bewoners willen kunnen zeggen: kijk, dit is onafhankelijk berekend. Die bureaus moeten het ook met elkaar eens worden. Dat is de opdracht. Juist daarom doen we het zo. We gaan niet aan bewoners vragen: maakt u ook nog eens even een berekening. Dat heeft helemaal geen zin. Natuurlijk spreek ik met de luchtvaartsector. Het is de luchtvaartsector die hierdoor geraakt wordt, niet de bewoners. De luchtvaartsector moet de maatregelen nemen. De luchtvaartsector maakt die herrie, zeg ik daarbij. Dus het is logisch dat ik met de luchtvaartsector spreek, want wij raken hen direct in hun operatie. Dan is het toch heel logisch dat ik met beide partijen spreek? Maar ik ga niet de bewoners vragen om een berekening te maken. Die berekeningen kan ik zelf nauwelijks vatten: zo ingewikkeld is dat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het gaat erom dat deze minister zich puur en alleen heeft gebaseerd op de luchtvaartsector en niet op de omwonenden. Omwonenden hebben eerder de berekeningen van de regering gecorrigeerd. Eerder zijn er dus ook al berekeningen gemaakt, waarvan bleek dat die fout waren. De omwonenden hebben daarop moeten wijzen. Dus natuurlijk moet je de omwonenden erbij betrekken om te kijken wat nodig is voor de gezondheid van mensen als het gaat om het aantal vliegbewegingen. Het moet schoon en het moet stil. Ik vraag de minister dus nogmaals: is hij bereid niet meer de richting van 485.000 vliegbewegingen op te gaan maar terug aan de tekentafel te gaan zitten met de omwonenden om te kijken wat écht nodig is?

Minister **Madlener**:

Maar ik laat mij hier niet zeggen dat ik bezig ben om de luchtvaartsector te behagen. De luchtvaartsector wil groeien. Die wil geen krimp. Die wil geen 480.000 vluchten. Die wil geen geluidsreductie van 20%. Dat doen we allemaal voor de bewoners. Dat doen we niet voor de luchtvaartsector. We proberen hier in samenwerking met de luchtvaartsector een mooi pakket te maken zodat zij hun werk kunnen doen, wij op vakantie kunnen en Nederland bereikbaar blijft. Daarbij zorgen we er ook nog voor dat de bewoners zo min mogelijk last daarvan hebben. Dat doen we met een afgewogen pakket, een Balanced Approach. Dat is wat we hier doen. U moet mij niet verwijten dat ik alleen maar naar de luchtvaartsector luister. Hoe komt u daarbij? Als ik dat zou doen, dan zouden we een heel ander scenario hebben. We zijn hier bezig met een forse geluidsreductie voor omwonenden. Een forse geluidsreductie: min 20% ernstig gehinderden. Daarmee maken we de kring van ernstig gehinderden kleiner. Dus het gaat de goede kant op voor bewoners. Ik ben daar ook trots op. Ik doe dat niet met tegenzin, maar het moet wel gebalanceerd en in overleg met de sector gebeuren, want zij zijn het die de gevolgen ondervinden. Ik wil u zeggen dat heel veel van die bewoners op Schiphol werken. Ik krijg heel veel mailtjes uit de omgeving van: meneer Madlener, laat Schiphol niet krimpen, want wij werken en wonen hier graag. Dus dit laat ik me echt niet op m'n mouw spelden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan toch het volgende als laatste. Ik baseer me gewoon op de feiten. De minister baseert zich alleen maar op de praatjes van de luchtvaartlobby en houdt niet echt rekening met de mensen die daar wonen. Ik wil de minister nu in ieder geval vragen of hij, voordat het nieuwe luchthavenbesluit valt, de rechtsbescherming op tijd wil regelen. Kan hij in ieder geval die deadline vaststellen? Dat zou in ieder geval een beweging zijn richting de burgers.

Minister **Madlener**:

Ik heb al gezegd dat ik mijn uiterste best doe om binnen de termijnen de rechtsbescherming te herstellen. Dat doen we dus door het aantal vluchten te verankeren in een wet, in een luchtvaartbesluit. Daar zijn we mee bezig. Het is dus nog steeds mijn inzet om dat in november van volgend jaar in te laten gaan. Dat is het doel.

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

Het lijkt me een mooi moment om hier nog eens te beginnen over mijn ideeën voor een luchtvaarttafel. De collega's Koekkoek en Kostić zeggen dat de bewoners geen

plek hebben om mee te praten en dat ze genegeerd worden. Deze Kamer heeft een motie aangenomen en daarmee de opdracht aan de minister gegeven om een luchtvaarttafel in te richten. Ik lees in de beantwoording dat de minister met de Maatschappelijk Raad Schiphol, de bestuurders in de omgeving en ook met de sector heeft afgetast of er behoefte is om zo'n luchtvaarttafel in te richten. Hun antwoord is dat ze daar eigenlijk niet zo'n behoefte aan hebben. Ik lees ook dat er wel de wens geuit wordt om in gesprek te gaan voor meer kennisuitwisseling en wederzijds begrip. Dan denk ik: dat is nou precies de bedoeling van de luchtvaarttafel. Dat is precies de bedoeling! Via u, voorzitter, zeg ik toch nog een keer tegen deze minister: ga gewoon deze luchtvaarttafel inrichten, start dat gesprek met elkaar en geef daar ook een plek aan de Maatschappelijk Raad Schiphol en aan wie daar nog meer vanuit de omwonenden bij zouden moeten zitten. Dat is namelijk wat hier door deze Kamer gevraagd wordt. Doe dat gewoon.

Minister Madlener:

Ik vind het ook een heel goed idee. Toen ik aantrad als minister heb ik echter gemerkt dat de sfeer en het vertrouwen tussen de omwonenden en de luchtvaart verzuurd waren. Dat gold ook voor het vertrouwen in het ministerie. Het was geen prettige verhouding. Ik heb alle partijen, bewoners, luchtvaartmaatschappijen en Schiphol, gevraagd wat ze van het idee vonden. Ze zeiden dat ze er geen behoefte aan hadden en dat ze gewoon met de minister wilden praten, niet allemaal met elkaar. Toch denk ik dat het een goed idee is. Het is dus zeker mijn ambitie om die goede wens van de Kamer te vervullen en om te kijken of we die mensen in ieder geval weer in één ruimte kunnen laten zijn en met elkaar kunnen laten praten. We hebben trouwens ook genoeg met elkaar te bespreken.

Als we straks zekerheid hebben over de Balanced Approach in dit pakket, dan gaat het natuurlijk over allerlei vragen. Denk aan de volgende voorbeelden. Hoe ga je handhaven? Waar ga je vliegen? Wat doe ik als ik weer zo veel geluidsoverlast heb? Hoe komt het? Waarom vliegen bepaalde vliegtuigen nog steeds met herrie door de nacht? Ik noem maar wat voorbeelden. De bewoners hebben er vast behoefte aan om dit te weten en te bespreken. Ik denk dat het ook voor Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen handig en goed is om dat gesprek met elkaar te voeren. Ik denk dat deze zomer de tijd gewoon nog even niet rijp was. Ik verwacht wel dat, als we deze Balanced Approach nu echt compleet hebben, een aantal vliegbewegingen weten en weten wat we gaan doen, dan wel de tijd rijp is om weer met elkaar in één ruimte te praten. Ja, het is mijn ambitie om dit zeker te gaan doen. Als ze het uiteindelijk nog niet willen, zal ik iedereen gewoon uitnodigen en dan zie ik wel wie er komt. Dit gaan we echter gewoon doen.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik zie dit als een toezegging dat de luchtvaarttafel er uiteindelijk toch gaat komen. Ik zou eigenlijk vanuit de VVD de minister ook willen oproepen: het zal best wat tijd kosten; besteed daar ook energie aan. Misschien betekent het in de eerste fase inderdaad wel heel veel kopjes koffie drinken en ervoor zorgen dat iedereen zich gehoord voelt. De VVD wil echter van de discussie af die in deze Kamer leeft, namelijk dat de omwonenden geen plek hebben om mee te praten over het beleid rondom Schiphol. Er moet gewoon een hele goede plek komen, inderdaad ook voor de luchtvaartsector, zodat de uitkomsten in dit dossier uiteindelijk door alle partijen

gedragen worden. Als het dan wat langer moet duren tot die luchtvaarttafel echt vliegt, dan is dat wat de VVD betreft prima.

Minister Madlener:

Ik vind het, nogmaals, een heel mooi streven. Ik denk ook dat het moet gebeuren. Ik vergelijk het ook weleens met de Rotterdamse haven. Daar wordt ook heel veel aan communicatie met omwonenden gedaan. Denk aan de Havendagen. Die communicatie geeft toch een soort draagvlak voor zo'n mainport. Schiphol heeft dat draagvlak natuurlijk ook nodig. We moeten niet twee kampen laten ontstaan die via de media wel veel naar elkaar roepen, maar niet meer met elkaar praten. Ik ben het er dus helemaal mee eens. Ik ga dat absoluut doen. Ik doe het alleen wel op het moment dat de tijd er rijp voor is. Ik denk dat dat snel is. Als we weten hoe het er precies uit gaat zien, hebben we ook iets om over te praten. Dan kunnen we het erover hebben hoe we het gaan handhaven. Ik vind het heel nuttig om dat dan te doen. Ik reken ook op medewerking van alle partijen. Als er geen medewerking is, dan zie ik dat wel. Ik nodig ze uit. Ik kan ze natuurlijk niet dwingen, maar ik verwacht wel dat dat gaat gebeuren.

De heer Boutkan (PVV):

Om op dat laatste in te gaan: uit de signalen die ik heb ontvangen blijkt in ieder geval dat er bij diverse partijen wel degelijk animo is om om tafel te gaan. Dat kan alleen maar een stimulans zijn voor de minister om dit inderdaad snel op te pakken.

Ik hoor de minister zeggen: ik heb nog te maken met twee bureaus die met berekeningen bezig zijn; als die eruit zijn, kom ik naar de Kamer toe. Vervolgens hoor ik de minister zeggen: ik moet ook Brussel nog informeren over de cijfers en dergelijke. Er werd net al gewezen op het artikel in De Telegraaf van vandaag. Brussel heeft wel vraagtekens en zegt op dit moment: "Kloppen die cijfers wel? Wij gaan niet zomaar het mes zetten in het aantal vluchten." Ze hebben zelfs twijfels over de nachtsluiting. Dat wordt ook meerdere keren genoemd. Ik hoor u ook die 20% benoemen. Het NLR heeft al gezegd dat die 20% gewoon haalbaar is. Dus de aanvullende 3%, of de 17% waar u nu over heeft geschreven ...

De voorzitter:

"Die de minister ..."

De heer Boutkan (PVV):

Die de minister ons heeft doen toekomen, voorzitter. Die 20% is al realistisch, in plaats van die 17%. Ook uit de maatregelen blijkt dat de nachtsluitingen die nu worden voorgesteld anders kunnen, oftewel: misschien wel minder. Daar zit nu ook dat verhaal van Brussel in. Ik hoor de minister ook zeggen: misschien verliezen we wel een jaar. Dan hebben we ook nog te maken met een rechterlijke uitspraak. De PVV wil dus graag van u weten, minister, waar we dadelijk nou op uit komen als Brussel zegt "we hebben meer tijd nodig" of "we hebben meer informatie nodig". Klopt het dat we dan weer een jaar achteruit gaan rollen? Dat hoor ik graag van de minister.

Minister Madlener:

Ik denk dat als wij erin slagen om volgende week of in ieder geval op korte termijn dat definitieve cijfer aan Brussel te sturen en dus het dossier compleet te maken voor

de Europese Commissie, we op tijd zijn en de Europese Commissie ons daar wel binnen de termijn uitsluitel over kan geven. De speculaties in De Telegraaf heb ik vanmorgen ook gelezen. Die deel ik niet. Ik heb daar helemaal geen signalen van gekregen. Ik vind wat wij naar Brussel hebben gestuurd een heel afgewogen pakket. Het zou mij dus verbazen als Brussel daar een streep door zet. Maar goed, we gaan het zien. Dit wordt natuurlijk aan alle kanten juridisch getoetst, want waar je ook mee komt, de bewoners en vliegmaatschappijen zullen zeker naar de rechter stappen. Niemand is echt tevreden met een compromis. Tegelijkertijd sta ik wel voor dat compromis, want ik denk dat we hier echt een afgewogen balans in hebben gezet die gaat zorgen voor een goede uitgangspositie voor Schiphol in de komende tijd. We hebben de bewonersbelangen gerespecteerd en ze hebben rechtszekerheid gekregen over wat ze in de komende jaren kunnen verwachten. Schiphol kan voortgaan en de sector kan op een goede manier blijven bestaan. Ik vind het dus heel afgewogen. Ik ga uit van steun van de Europese Commissie. Ik denk dat we dat ook binnen de termijn nog kunnen halen. Ik ben daar dus toch wel positief over.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben toch wel verbaasd door de beantwoording van de minister, en wel op het punt van de reductie van 20% geluidsbelasting. Het beeld wordt geschapen dat dit in het belang van de omwonenden is en dat hij daar werk van maakt. Maar als we de stukken en de beslisnota goed lezen, dan zien we een expliciet besluit van deze minister om af te stappen van de laatste resterende 3% in 2026. Dat staat expliciet in de stukken. Het pakket dat nu is aangeboden aan Brussel is een vermindering van 17%. De vorige minister was van zins om met maatregelen in de nacht — die heeft NSC ook ondersteund; die worden nu onderzocht — te kijken hoe je in 2026 de resterende 3% kan invullen. Dit kabinet zegt dat we nu werk moeten maken van de rechtsbescherming van omwonenden. Ook de RBV-uitspraak laat dat zien. Hoe kan het dan, vraag ik deze minister, dat het eerste wat deze minister doet, is om die beslissing over die 3% in 2026 naar achteren te schuiven?

Minister **Madlener**:

Ook het vorige kabinet had de 20% gesplitst in 17% en 3%. Het zijn dus eigenlijk twee pakketten: een groot pakket en een klein pakketje van 3%. De 3% is inderdaad een jaar naar achteren geschoven. Dat geeft de luchtvaartmaatschappijen iets meer lucht om de 20% te halen. Ik vind dat heel verstandig. Maar het kabinet staat nog steeds voor de 20%. We gaan 20% halen; dat is het doel. Inderdaad, nadat het eerste pakket is verwezenlijkt, gaan we praten over hoe we de resterende 3% nog gaan invullen. Dat is gewoon het doel. In die zin staat de 20% gewoon. Als je het in deze kabinetsperiode bekijkt, kan het zelfs nog deze kabinetsperiode gehaald worden.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik lees toch echt wat anders in de beantwoording. Daarin staat het volgende: "Het kabinet heeft besloten (...) het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket" — dat is dat van 17% — "een jaar te monitoren." Pas daarna "wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden." Dat is echt wat anders dan wat de minister zegt, namelijk dat het hoe dan ook geregeld gaat worden. Mijn vraag blijft dus of de minister ervoor gaat zorgen dat de 20% geluidsreductie zo snel mogelijk en uiterlijk in 2026 wordt gerealiseerd.

Minister Madlener:

17% monitoren wil niet zeggen dat je die 3% niet meer gaat doen. Natuurlijk gaan we kijken hoe het uitpakt. Het is een enorme operatie. We gaan ook met tariefstructuren werken, zodat luchtvaartmaatschappijen misschien niet gedwongen maar dan in ieder geval verleid worden om hun stilste vliegtuigen in te zetten op Schiphol. Maar het zijn natuurlijk wel inschattingen. We hopen dat ze dat gaan doen omdat die tarieven zo zijn, maar dat weten we natuurlijk niet zeker. We moeten dus gaan kijken hoe dit pakket uitpakt. Dat blijft door het monitoren van de effectiviteit van de maatregelen. Maar dat staat natuurlijk helemaal los van de vraag of ik me aan 20% committeer. Ja, ik committeer me aan 20%, namelijk aan 17% in een groot pakket en aan 3% die we daarna nog gaan invullen. Maar natuurlijk gaan we kijken hoe de 17% uitpakt. Misschien is het wel zo effectief dat we niet 17%, maar 18% hebben. Dan hebben we nog maar 2% in te vullen. 20% geluidsreductie blijft dus het doel van dit kabinet. Dat heb ik afgesproken met alle ministers. Daar gaan we ons aan houden. Maar we gaan natuurlijk wel monitoren en kijken hoe we het gaan doen. Dat doen we in overleg met alle partijen.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb nog een vraag aan de minister over de 3%, of misschien wel de 2%, in de toekomst. Want de Balanced Approach vraagt om een stappenvolgorde voor het verminderen van geluidsreductie. De Balanced Approach zegt: kijk eerst naar vliegtuigen, daarna naar de operatie rondom een luchthaven en dan pas naar krimp of het verminderen van vluchten. In het pakket van de 17% dat de minister heeft voorgesteld, zitten al pijnlijke maatregelen voor in de nacht. Ze zijn noodzakelijk, maar pijnlijk. Ik heb daar ook naar gevraagd, bijvoorbeeld naar de impact op de vracht. Maar daar gaat mijn vraag nu niet over. Mijn vraag gaat over het invullen van de nog te halen 3%. Waarom kijkt de minister niet naar verregaandere operationele maatregelen? Ik noem bijvoorbeeld hoe het gaat op een vliegveld, bijvoorbeeld wat betreft aanvliegroutes. Er zijn ook andere maatregelen die genomen kunnen worden om nu al te kijken hoe de 3% toch gehaald kan worden. Volgens de VVD is daar namelijk nog best wel veel te halen. Kan de minister daar antwoord op geven?

Minister Madlener:

Daar heeft de heer De Groot gelijk in. Er is natuurlijk nog veel te halen wat betreft vliegroutes. Daar kun je enorm veel mee bereiken. Ze zijn alleen nog niet afgesproken en zijn nog niet door deze Kamer. Het is nog geen winst als we het erover hebben, maar er is zeker veel potentie in dit soort maatregelen. Daarom is het ook mooi dat we de 17% nu afspreken en de 3% invullen op het moment dat we ook over vliegroutes kunnen gaan spreken. We kunnen ook nog spreken over de openstelling van Lelystad. De 3% komt in de tijd dan in die discussie te staan. Dat heeft zijn voordelen. Dan gaan we met elkaar praten over hoe we de 3% gaan invullen. De bewoners krijgen dus de zekerheid van 20% geluidsreductie. De 3% komt later in de tijd, zodat we kunnen kijken hoe het past in een eventuele luchtruimherziening. Defensie heeft ook allerlei wensen om meer te gaan vliegen in Nederland. Dat zal iets gaan betekenen voor waar we gaan vliegen. We kunnen nog heel veel doen met aanvliegroutes en hoe er gedaald of gestegen wordt. Dit soort discussies passen heel goed bij het invullen van die 3%. Het komt in die zin dus eigenlijk heel goed uit.

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

Ik zie dit toch een beetje als een toezegging van de minister: dat hij eerst gaat kijken naar operationele maatregelen, voordat hij de stap zet naar extra verreгаande en pijnlijke maatregelen voor in de nacht. Die hebben bijvoorbeeld impact op de vrachtsector en op betaalbare vakantievluchten voor mensen die één keer per jaar op vakantie willen nadat ze hier hard gewerkt hebben. Ik hoor graag van de minister of hij in die volgorde gaat kijken hoe de 3% gehaald kan worden. Dus eerst misschien wel Lelystad en andere aanvliegeroutes en dan pas wat extra doen in de nacht, als dat nodig is.

Minister **Madlener**:

Die toezegging durf ik niet te doen, want ik heb net richting de bewoners gezegd — ik kijk nu naar de linkse partijen, maar ik kan net zo goed naar de rechtse partijen kijken, want iedereen is voor de bewoners — dat we die 20% gaan halen. Die 3% hebben we dus nog in te vullen; dat is nog een taak die ons rest. Als ik dat nu zou koppelen aan die toezegging, weet ik niet of we dat halen. Het is dus heel logisch dat we dit betrekken bij de hele discussie en ik verwacht ook dat dit daar in de tijd in past, maar de koppeling durf ik niet toe te zeggen. Want als die discussie nu daarop vooruitloopt of als de Kamer toch heel lang nodig heeft om een ei te leggen — zo'n luchtruimherziening is immers niet niks — komen we in de knel met die 3% en dat kan ook niet. Ik wil die toezegging dus niet doen, maar het lijkt wel logisch dat we kijken hoe we die 3% op de beste manier kunnen invullen; dat wil ik wel toezeggen.

De **voorzitter**:

Beknopt, de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De ChristenUnie is de partij van meer bussen en minder vliegen. Dit kabinet is het kabinet van minder bussen en meer vliegen. Ik ben blij dat de minister zojuist niet die onverstandige toezegging deed aan collega De Groot, want dan was het hek helemaal van de dam. Maar het is toch ongelofelijk? De minister kan toch niet ontkennen dat hij op dit moment gewoon geen idee heeft hoe hij die 3% kan invullen, terwijl wij hier allemaal weten dat er twee mogelijkheden zijn: óf minder vliegen in de nacht, een nachtsluiting, óf sowieso minder vluchten? Dus geef nou eens hom of kuit; dat is mijn oproep aan de minister. En laat zien dat deze minister niet alleen een boodschap heeft aan de vrijheid van de autorijder, maar ook aan de vrijheid van de omwonenden.

Minister **Madlener**:

Ten eerste zie ik de vergelijking tussen bus versus vliegtuig helemaal niet. Een luchtbus misschien.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De Airbus.

Minister **Madlener**:

De Airbus, ja. Die 3% invullen: ik heb net gezegd dat wij ons committeren aan die 3%. Hoe je dat vervolgens gaat doen, hoeft nu toch niet ingevuld te worden als we weten dat er een discussie aankomt over aanvliegeroutes en over een hele luchtruimherziening? Die discussie gaan we hier voeren; die gaat binnenkort

beginnen. Daar kan heel veel winst in zitten voor de omwonenden van Schiphol. Dan gaan we ons nu toch niet committeren aan bepaalde maatregelen? We committeren ons aan een geluidsdoel. We zeggen niet: het moet krimp zijn, het moet nachtsluiting zijn of het moet weet ik het wat zijn. Nee, het gaat om het halen van een geluidsdoel. Hoe we dat gaan doen? Dat gaan we op de slimste manier doen. Het kan best zijn dat het meevalt. Het kan ook tegenvallen. Dan gaan we kijken hoe we het dan gaan doen. Ik wil me nu dus niet vastleggen op maatregelen om die 3% te gaan doen, wetende dat we nog zo'n enorme operatie krijgen met een luchtruimherziening. Ik kan me heel goed voorstellen dat dit, zoals de VVD zegt, in elkaar op zal gaan en dat we daar op die manier toch iets breder naar kunnen kijken. Maar nogmaals, de 3% extra nog halen voor de omwonenden, dat staat. Daar staat dit kabinet voor en dat is hier een harde toezegging.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De tweede interruptie op dit punt. Ik vind het goed om te horen dat de minister zich committeert aan het belang van de omwonenden, maar dan moet u dat ook echt gaan waarmaken en dan moet de 3% niet een soort vogel in de lucht zijn, een mooie zwaan in de lucht. Dan moet die concreet worden ingevuld en niet pas in 2027, maar echt op een vrij korte termijn. Mijn vraag aan de minister is eigenlijk tweeledig. Ik heb heel veel zorgen over die vierde aanvliegeroute. Kan hij toezeggen dat hij in gesprek gaat met de bewoners van bijvoorbeeld Utrechtse Heuvelrug en Driebergen over die vierde aanvliegeroute? Want we moeten bij de omwonenden niet alleen denken aan de direct omwonenden bij Schiphol, maar bijvoorbeeld ook aan Utrechtse Heuvelrug, Driebergen, Veenendaal of whatever. Dat is vraag één om een toezegging. Vraag twee gaat over Lelystad Airport. De minister had het net over "zich committeren". Committeert hij zich ook aan een Kameruitspraak van deze Kamer waarin duidelijk is uitgesproken dat deze luchthaven, Lelystad Airport, niet opengaat voor commerciële burgerluchtvaart? Committeert hij zich daaraan en gaat hij in het kader daarvan in gesprek met de bewoners van bijvoorbeeld Oldebroek?

Minister **Madlener**:

Ik heb drie vragen gehoord. De eerste was of we nu snel maatregelen gaan verzinnen om die 3% te gaan halen. Het antwoord is nee. Dat gaan we niet doen. Dat kan ook niet. Je kunt in de luchtvaart niet snelle maatregelen nemen zonder die Balanced Approach. Dat heeft de Europese Raad ook uitgesproken: als je maatregelen gaat treffen die het aantal vluchten beperken, zul je een Balanced Approach moeten hanteren. Dat is een procedure waar je aan vastzit. Je kan dus niet zomaar even hier zeggen: we gaan dit en dit doen. Zo werkt het niet. Het gaat ook om banen van mensen. Het gaat om kostbare operaties voor luchtvaartmaatschappijen. Je kan er niet zomaar even in gaan rommelen. Het heeft dus heel veel zorgvuldigheid nodig. En dat is maar goed ook.

Het tweede. De luchtvaartherziening wordt een soort nationaal plan. Het hele Nederlandse luchtruim beginnen we dan opnieuw in te delen, en we kijken dan hoe we dat slimmer kunnen doen. Ik verwacht daar mogelijk heel veel winst van. Maar het zal een soort nationale discussie vergen. Natuurlijk gaat iedereen in Nederland wie dat aangaat, meespreken. Ik denk dat dit op heel veel mensen invloed gaat hebben. Natuurlijk gaat de Utrechtse Heuvelrug erover meespreken. Ik denk dat heel Nederland ernaar gaat kijken. Een nationale luchtruimherziening zal op Eindhoven, Schiphol, Rotterdam, op alle luchthavens invloed gaan hebben. Dat kan heel gunstig

uitpakken, maar misschien ook ongunstig. Dat gaan we allemaal zien. Ik verwacht dus een hele brede nationale discussie. Ik ga ook een commissie van wijzen hiervoor benoemen, die hiernaar gaat kijken om ons te helpen met die discussie, want dit wordt gewoon een hele grote operatie. Ik verwacht niet dat het een hele snelle, makkelijke operatie zal worden. Maar het geeft ook heel veel kansen. Lelystad past natuurlijk ook in die hele discussie. Ik heb in het kabinet afgesproken dat we in 2025 gaan beslissen of Lelystad opent of niet. Ik zie nu dat er nog geen draagvlak voor is in deze Kamer. Ik heb ook de bezwaren gezien die deze Kamer heeft ten aanzien van Lelystad. Als die bezwaren op de een of andere manier weggenomen zouden kunnen worden, dan wil ik daar wel over spreken. Vandaar dat we die tijd hebben genomen, dat we niet nú zeggen dat we die investering van een paar honderd miljoen voor Lelystad in de prullenbak kunnen gooien. Laten we eerst zoeken naar een mogelijkheid om misschien wel op de een of andere manier die investering te redden, om op een betere manier met elkaar te gaan vliegen. Het grijpt dus allemaal in elkaar in die hele luchtvaartdiscussie die we met elkaar gaan voeren. Ik ga dus die commissie instellen die ons gaat helpen bij het herzien van ons luchtruim, want dat is een hele grote operatie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik hoorde het de VVD net zeggen, en ook de minister beweerde net dat het recht van Nederlanders om af en toe op vakantie te gaan of naar familie en vrienden te gaan, wordt bedreigd als we Schiphol meer laten krimpen. Kan de minister bevestigen dat dat complete onzin is, zoals ook verschillende rapporten laten zien, zoals dat van Manshanden van 2019? Daarin wordt gesteld dat groei onze economie en mensen juist bedreigt, dat een krimp van 350.000 vliegbewegingen van Schiphol economisch prima uit kan — mensen kunnen dan nog steeds naar familie en vrienden vliegen — en dat we er uiteindelijk allemaal beter van worden. Kan de minister dat bevestigen en anders schriftelijk reageren en onderbouwen waarom dat niet zou kloppen?

Minister **Madlener**:

Ik ben zelf trots op de mainport Schiphol. Waarom? Vanaf Schiphol heb je een verbinding met de hele wereld. Dat is die bekende hubfunctie van Schiphol. Vanuit Schiphol kun je bijna de hele wereld bereiken. Dat zet Nederland ook in het centrum van die wereld. Schiphol is dus voor ons niet alleen belangrijk om op vakantie te kunnen gaan, maar ook voor bedrijven om bereikbaar te zijn. Het internationale bedrijfsleven zal ook veel vliegen. Nederland staat echt op de kaart als internationale hub, zowel door Rotterdam als door mainport Schiphol. Ik wil daar wel heel zuinig op zijn. Dat hebben we met elkaar bereikt. Dat geeft ons welvaart en het zorgt er ook voor dat bedrijven, zoals een ASML, hier heel goed kunnen gedijen. Dat moeten we dus niet te snel de prullenbak ingooien. Die hubfunctie kan zeker onder spanning komen te staan als je te veel krimpt. Dat zal bij 350.000 vluchten zeker het geval zijn. Dan zullen heel veel bestemmingen van Schiphol verdwijnen. Ik vind dat dus heel onverstandig. Ik wil heel zuinig omgaan met Schiphol. Ik begrijp dat we daar anders over denken en daar zullen we het ook absoluut niet eens over gaan worden, maar ik vind het economisch echt absoluut, totaal onverantwoord om hier te zeggen dat Schiphol moet krimpen naar 350.000 vluchten. Dat vind ik echt niet goed.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het gaat er niet om dat wij verschillende meningen hebben; dat kan altijd. Iedereen hier in Nederland heeft een mening. Ik wil mij hier baseren op feiten. Dat verwacht ik

ook van een minister die voor ieders belang moet opkomen. Ik vroeg de minister om een onderbouwing van zijn stelling dat het allemaal een heel groot probleem voor onze economie en voor onze mensen zou zijn als wij hier in Nederland zouden kiezen voor een krimp van Schiphol. Die onderbouwing wil ik schriftelijk zien. Volgens mij is dat het recht van de Kamer.

Ten slotte, Lelystad. Ik begrijp gewoon niet waarom de minister blijft vasthouden aan de mogelijkheid van Lelystad Airport. Dat kost namelijk alleen maar meer geld. Dat brengt alleen maar meer onzekerheid. We weten in ieder geval dat het binnen een natuurgebied zit, dus het is kwetsbaar. We weten dat het bij vogelrijke gebieden zit, dus het is gevaarlijk voor de vliegveiligheid. Dat gaat niet veranderen. We weten dat ze eigenlijk geen businessmodel hebben dat levensvatbaar is binnen die 10.000 vliegbewegingen waar ze nu een natuurvergunning voor hebben aangevraagd. Die natuurvergunning is kwetsbaar. Er komt nog een uitspraak van de rechter. Het rammelt aan alle kanten. Het businessmodel klopt van geen kanten. De belastingbetaler gaat straks voor de kosten opdraaien. Mijn vraag aan de minister is dus: waarom blijft hij, gezien al deze feiten, vasthouden aan de illusie van Lelystad Airport?

Minister Madlener:

Ik wil met het laatste beginnen. Heel veel partijen, zoals Lelystad zelf, de provincie, heel veel bedrijven in de omgeving, mensen en inwoners, vragen mij: open alstublieft dit vliegveld. Het vliegveld ligt ook kant-en-klaar. Er zit een paar honderd miljoen belastinggeld in. Dat ligt daar gewoon te verstoffen. Het is toch logisch dat ik niet zomaar zeg: ach, haal maar weg? De investering is al gedaan. Ik vind het dus enerzijds zonde van het geld als we dat zomaar even zouden besluiten. Ik vind dat we daar de tijd voor moeten nemen. Ik weet dat heel veel partijen juist willen dat we dat openen. Het is een soort overloopbaan van Schiphol, dus het past ook heel mooi in die discussie. We gaan de luchtruimherziening bespreken. Er gaat van alles gebeuren. Ik vind het heel verstandig om hier nog even wat langer over na te denken, in plaats van nu maar even te beslissen dat we het niet gaan doen. Ik probeer ook de voorstanders van die luchthaven te horen. Dat zijn er heel veel, heel veel. Ik snap uw belang, maar er zijn ook andere belangen van bedrijven die zich graag willen vestigen in Lelystad, van mensen die graag hun brood willen verdienen in Lelystad. Ook die belangen heb ik te wegen.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Ten slotte. Wat we hier zien, is een minister die weer een spreekbuis is van de luchtvaartlobby, van heel kleine commerciële belangen. Een meerderheid van Nederland heeft helemaal geen behoefte aan Lelystad Airport. Het is dus ook economisch niet vatbaar. We discussiëren hier al jaren over. De minister wil de onzekerheid nog langer laten voortduren, terwijl er geen enkele grond is en het niet in het maatschappelijk belang is om Lelystad Airport te openen. Zelfs studies van Schiphol en KLM zelf zeggen dat Lelystad Airport openen niet goed uitvalt in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik geef de minister mee: stop met een spreekbuis zijn van de luchtvaartlobby en zorg ervoor dat we voor alle Nederlanders acteren.

Minister Madlener:

Ik heb ook de economie van alle Nederlanders te respecteren. Dat vind ik ook zeer

belangrijk. Onze welvaart moeten we ook niet zomaar bij het grofvuil zetten. Stel dat we zouden gaan krimpen in de luchtvaart, zoals het lid Kostić graag wil, dan zie ik dat we allemaal naar het buitenland moeten reizen om daar het vliegtuig te pakken. Dat schiet natuurlijk ook helemaal niks op, want dat is schijnwinst. Ik vind de luchtvaart in Nederland belangrijk. Het hoort bij Nederland. Schiphol hoort ook bij de regio Amsterdam. Ik wil dat zeker behouden en daar zuinig mee omgaan. Daarom nemen we deze besluiten heel zorgvuldig. Dat doen we in gesprek met uw Kamer. Ik weet dat er een motie ligt om het niet te openen, maar ik ken ook de bezwaren van Lelystad. Die kunnen we wellicht wegnemen. Dan krijg je een andere situatie. Ik wil dus toch nog even de tijd nemen om dat te bezien.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ook ik heb een vraag over Lelystad. Ik heb natuurlijk gisteren ook het nieuws gezien dat de minister hoopte dat het volgend jaar open zou kunnen. Die uitspraak verbaasde me wel, want er is ook een Kamermeerderheid voor om het juist niet te doen. Maar goed, ik hoor dat de minister zegt dat hij het zorgvuldig wil onderzoeken. Ik ben in ieder geval blij dat er in het hoofdlijnenakkoord staat dat er een besluit wordt genomen. Ik denk dat het belangrijk is dat inwoners duidelijkheid krijgen. Daarom zou ik er sterk op willen aandringen dat er, terwijl de minister bezig is met het nemen van dat besluit, ook gewerkt wordt aan een economisch en sociaal plan voor het geval die luchthaven niet opengaat. Want de kans dat dat gebeurt, is reëel. De Kamermeerderheid is er op dit moment geen voorstander van. Als we Lelystad snel duidelijkheid willen geven, zou ondertussen ook die route onderzocht moeten worden, denk ik.

Minister **Madlener**:

Ja, "een sociaal plan": het is niet zo dat er veel mensen op straat staan als straks Lelystad niet opengaat. Die mensen zijn er nu niet. Het is een lege luchthaven. Het zijn gebouwen, bagagebanden. Het staat er allemaal, maar er zijn niet heel veel mensen aan het werk. De mensen die er nu mee bezig zijn, kunnen denk ik zo bij Schiphol verder. Het is ook eigendom van Schiphol, trouwens. Heb ik hiermee de vraag beantwoord?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Nee, de vraag is niet beantwoord, want ik vroeg om een sociaal-economisch plan. Als de luchthaven er niet komt, dan heeft Lelystad natuurlijk wel te maken met een ander economisch speelveld. Er zijn in het verleden al beloftes gedaan aan de provincie en de mensen in die omgeving, namelijk: als het niet doorgaat, dan gaan we kijken hoe we de economische ontwikkeling van Lelystad op een andere manier kunnen aanjagen. Dus ik verwacht een ander antwoord van de minister.

Minister **Madlener**:

We nemen nu geen besluit om Lelystad niet te openen. We gaan volgend jaar besluiten of we Lelystad gaan openen. Er zijn in het verleden ook beloftes gedaan om het wel te doen. Er is immers voor gekozen om daarin te investeren. Het is ook niet zo dat als Lelystad niet opengaat voor de commerciële luchtvaart, dat vliegveld verdwijnt. Er zijn namelijk enorm veel kleinere vliegtuigen die nu gebruikmaken van Lelystad. Dat blijft gewoon zo. Dat vliegveld blijft dus gewoon bestaan zoals het nu bestaat, met alles wat daarbij zit. Duizenden kleine vliegtuigen landen en stijgen daar. Dat zal dus niet veranderen. Het enige wat verandert, is dat het gebouw dat

daar nu is neergezet op kosten van de belastingbetaler, zijn waarde zal verliezen. Dat is eigenlijk ook zonde van het geld. Laat me even op dat sociaal-economische plan studeren, vraag ik aan mevrouw Vedder. Ik weet niet of het nodig is. We moeten geen plannen maken die niet nodig zijn. Misschien zijn we daarmee ook wel een beetje vroeg. Een sociaal-economisch plan voor iets wat er niet is en niet doorgaat ... Mag ik in de tweede termijn terugkomen op nut en noodzaak daarvan?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Natuurlijk. Ik wacht in spanning het antwoord af. Ik probeer constructief mee te denken. Laat ik het dan misschien ook nog van een andere route aanvliegen. Is de minister het met me eens dat onderdeel van die besluitvorming zou moeten zijn dat je de voor- en nadelen van beide situaties in kaart brengt? Als de minister een zorgvuldige afweging wil maken, neemt hij in die studie over de economische impact dus ook het nadeel mee, en hoe dat te pareren mocht het besluit zo uitvallen dat de luchtvaart niet opengaat. Ik ben benieuwd naar het antwoord in de tweede termijn.

Minister **Madlener**:

Het nadeel als het niet doorgaat, is dat natuurlijk alle voordelen dan ook niet doorgaan. Dat is eigenlijk het nadeel, want er zitten heel veel voordelen aan het openen van die luchthaven. Maar goed, in tweede termijn kom ik hier graag even op terug.

De **voorzitter**:

Dat klinkt cruijffiaans.

De heer **Van Kent** (SP):

Ja, dat zijn redeneringen ... Maar goed, erkent de minister dat de huidige stand van zaken is dat een Kamermeerderheid de duidelijke uitspraak heeft gedaan "Lelystad gaat niet open"? Kunnen alle mensen die zich zorgen maken er in ieder geval van uitgaan dat deze minister op dit moment deze Kameruitspraak respecteert?

Minister **Madlener**:

Ja, dat klopt.

De heer **Van Kent** (SP):

Klopt het dan ook dat in de afweging die nog gaat komen, de bal volledig bij BBB ligt om een draai te maken om alsnog opening van Lelystad mogelijk te maken?

Minister **Madlener**:

Ik ben een minister die zich zo veel mogelijk wil houden aan de meerderheid van de Kamer. Dat hoort ook zo in de verhoudingen, dus het moet gek lopen wil ik een besluit nemen terwijl ik niet kan rekenen op een meerderheid in de Kamer. Ik zal het niet uitsluiten; misschien gebeurt het een keer en dan zal de Kamer mij terugfluiten. Maar ik hoop toch een meerderheidsbesluit te kunnen nemen. Ik heb mij ook verdiept in de bezwaren en zorgen van diverse Kamerleden. Ik wil toch kijken of we die zorgen weg kunnen nemen, want dat kan natuurlijk ook. Op dit moment zijn er zorgen die voor het slot op die deur zorgen, maar als we die op de een of andere manier weg kunnen nemen, dan kan er ook een nieuwe situatie ontstaan. Dat moet je niet uitsluiten, vandaar dat ik toch even de tijd wil nemen om te kijken hoe we zorgen weg kunnen nemen en of het toch verstandig is om wellicht een ander besluit

te nemen. Maar daar hebben we wel tijd voor nodig. Daarom hebben we gezegd: we zien 2025 in ieder geval als streefjaar om zo'n besluit te nemen.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik hoorde de minister gisteren bij Nieuwsuur de werkgelegenheid als argument gebruiken. Laat ik hier in ieder geval aangeven dat een luchthaven een relatief kleine werkgever is. Als Lelystad open zou gaan, zou het om 460 banen gaan. IKEA heeft dertien vestigingen in Nederland en 6.000 medewerkers. Dat is twee medewerkers meer per vestiging dan er bij Lelystad zouden kunnen gaan werken. Ik zou de minister en BBB dus in ieder geval mee willen geven dat dat argument oneigenlijk is. Dat is natuurlijk vooral de lobby van Schiphol en de luchtvaartsector, die deze minister heeft bereikt en nu BBB onder druk zet. Erkent u dat Lelystad een bescheiden, kleine werkgever zou zijn als het opengaat?

Minister **Madlener**:

Nou, daar ben ik het toch niet helemaal mee eens. Als directe werkgelegenheid zal dat wel ongeveer kloppen — daar wil ik niet aan twijfelen — maar de aanzuigende werking die het kan hebben, door het op de kaart zetten van Flevoland als een aantrekkelijke vestigingsplaats, kan voor heel veel bedrijven aantrekkelijk zijn. In het kielzog van zo'n investering kan dus heel veel meekomen. Ik denk dat u dat niet moet onderschatten.

De regio denkt er trouwens ook zo over. Het is niet zo dat ik dat bedenken. Ik krijg tal van vragen uit de regio in de trant van: open alstublieft deze luchthaven, want dat geeft ons als Flevoland enorm veel kansen. Flevoland kan wel wat kansen gebruiken, zeg! Het is een prachtig gebied met heel veel potentie, maar wat betreft de economische werkelijkheid is daar nu echt nog wel wat mogelijk. Ik snap dus dat Flevoland zelf zegt: alsjeblieft, doe het wel!

Voorzitter. We hebben hier uitgebreid stilgestaan bij de luchtvaart, dus ik zit even te kijken ...

De **voorzitter**:

Ik denk dat we naar het blokje maritiem kunnen.

Minister **Madlener**:

Ja, misschien is dat wel beter, want anders vallen we erg in herhaling.

De **voorzitter**:

Ja, en ook een beetje in tijdnood, dus als u dat blokje wat puntig te lijf kunt gaan.

Minister **Madlener**:

Lelystad Airport zal ik dan ook maar overslaan.

De **voorzitter**:

Dat lijkt ons een goed plan, zegt de heer De Hoop.

Minister **Madlener**:

Ja, ja, ja, ik hoor het.

Voorzitter. Dan begin ik inderdaad met het kopje maritiem. Dat is van oudsher een ijzersterke sector. Met grote zeehavens en veel vaarroutes is het een stevige pijler van de welvaart van ons land. Ik ben zelf opgegroeid onder de rook van de Rotterdamse havens, in de letterlijke zin van het woord trouwens. Ik kan u verzekeren dat er al hele grote slagen zijn gemaakt. Die rook is toch voor een deel weg. De overlast is ook kleiner geworden in de loop der jaren. Het havengebied is heel veel schoner dan 50 jaar geleden. Die havens maakten ons destijds al trots. Ze waren het symbool van de wederopbouw, van de Nederlandse maritieme innovatiekracht en van ondernemerschap.

Die betekenis hebben de havens vandaag nog steeds. Onze zeehavens zijn de portalen naar de rest van de wereld. Rivieren verbinden ons met de rest van Europa. Dat water is en blijft een fundament onder het economisch succes van ons land. Ook hier zijn we bezig met de grootste instandhoudingsoperatie ooit. We hebben met de zeesluizen van IJmuiden en Terneuzen twee van de grootste zeepoorten ter wereld binnen onze landsgrenzen. Ik spreek hier overigens een beetje voor mijn beurt, want morgen gaan we de Nieuwe Sluis Terneuzen officieel openen. Dat mag ik doen samen met onze koning en de koning van België. Dat is een groots moment waar ik mij zeer op verheug. Onze zeesluizen en havens zijn ook zeer belangrijke troeven in de Europese concurrentiepositie. Het rapport van Mario Draghi van 9 september wijst daar ook op. In die internationale context is het essentieel dat we onze maritieme infrastructuur in topconditie houden.

Mevrouw Vedder vroeg hoe het varen onder Nederlandse vlag weer aantrekkelijk gemaakt kan worden. In het commissiedebat Maritiem van 3 oktober jongstleden is geschetst dat er met ingang van 2024 extra geld, 1,3 miljoen per jaar, is vrijgemaakt voor het verbeteren van het Nederlandse scheepvaartregister. Daarmee is een begin gemaakt met een Nederlandse maritieme autoriteit. Met dat geld werkt het ministerie van IenW aan onder andere het moderniseren van wet- en regelgeving, het bevorderen van innovaties en het verbeteren van de dienstverlening aan de sector. Met het beschikbare geld kan een flinke stap worden gezet, maar we kunnen nog niet alle ambities realiseren. In 2025 wordt geëvalueerd wat de resultaten tot dan zijn.

Het Maritiem Masterplan.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik denk dat de minister en ik een warm hart voor de maritieme sector delen. Ik ben dus blij met de woorden die net werden uitgesproken, maar ik heb ook in de beantwoording gehoord dat er in 2025 een evaluatie komt, terwijl er een breed aangenomen motie ligt die zegt dat die maritieme autoriteit er gewoon zo snel mogelijk moet komen. De PVV heeft daar ook voor gestemd. Mijn vervolgvraag is wanneer we die evaluatie kunnen verwachten. Is dat in Q1? Dat hoop ik. En komt er ook meteen een plan van aanpak mee, zodat we daadwerkelijk overgaan tot het oprichten van een maritieme autoriteit?

Minister **Madlener**:

Of de PVV daar ook voor gestemd heeft, maakt mij natuurlijk niet zo veel uit. Ik luister namelijk gewoon naar meerderheden in de hele Kamer. Zo is het ook. 2025 is natuurlijk al heel snel, want over een paar maanden is het 2025. Dus ja, onze

ambities gaan dezelfde richting op. Ik zal kijken hoe snel we kunnen evalueren. Maar dat duurt nog wel even. Laten we afspreken dat we zo snel mogelijk in 2025 evalueren of we tot die autoriteit kunnen komen. Is dat een goeie afspraak?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik zou nog wel een stapje verder willen gaan. De motie die is aangenomen, vroeg natuurlijk niet om een evaluatie óf er tot een maritieme autoriteit over kan worden gegaan. De motie vraagt om een maritieme autoriteit op te richten. Ik snap die evaluatie, maar dan verwacht ik vervolgens ook een plan van aanpak over hoe we met de uitkomsten van die evaluatie overgaan tot de oprichting daarvan. Nu klinkt het namelijk nog een beetje alsof uit de evaluatie gaat blijken dat we het misschien wel niet gaan doen.

Minister **Madlener**:

De ambitie is om het wel te doen. De evaluatie moet natuurlijk gaan leiden tot een analyse van wat er nog nodig is om hiertoe te komen. Daar hebben we gewoon nog even tijd voor nodig; over een paar maanden is het 2025. Ik wil u toezeggen dat we bekijken hoe snel we dit kunnen doen. Het is niet zo dat we dit willen vertragen of iets dergelijks. We hebben juist dezelfde ambitie. Ik wil u toezeggen dat we hier gezamenlijk werken aan een zo spoedig mogelijke afweging van hoe we die maritieme autoriteit kunnen vormgeven.

Dan het Maritiem Masterplan. Dat is een ambitieuze subsidieregeling, die inzet op de gezamenlijke ontwikkeling en bouw van schone schepen. Door nu te investeren kan Nederland de kloof overbruggen tussen onderzoek en productie. Het plan richt zich op de bouw van 30 tot 40 demonstratieschepen om de overgang naar scheepvaart van de toekomst zowel nationaal als internationaal te stimuleren.

Waar je ook in Nederland bent, een rivier of een kanaal is eigenlijk altijd wel in de buurt. Dan zie je ook meteen hoe belangrijk de binnenvaart voor onze economie is. Onze waterwegen vergen veel onderhoud en een aanpassing aan het steeds extremere weer. Bij droogte staat de bevaarbaarheid onder druk en tegelijkertijd moet het rivierengebied ook beschermd worden tegen hoogwater. Daarom zetten we met een hernieuwd programma, Ruimte voor de Rivier 2.0, in op die toekomst, met maatregelen voor de korte en waar mogelijk lange termijn, gericht op herstel van rivierbodems en ruimte voor hoge rivierafvoeren.

Onze waterwegen zijn cruciaal voor een groot deel van het goederentransport. Met 3.500 kilometer aan rivieren en kanalen moeten we natuurlijk volop inzetten op de mogelijkheden van de binnenvaart. We kunnen daarbij nog een efficiëntieslag maken als we meer goederenvervoer van de weg naar het water brengen. Die modal shift hebben we al eerder ingezet. Daar blijven we aan werken. Het principe is de juiste vervoersvorm op de juiste plek en tijd. Vervoer over water betekent op dit moment drieënhalf keer minder uitstoot per ton goederen dan wegverkeer. Ook scheelt het veel verkeer op de wegen en daardoor onderhoudskosten van die wegen.

Voorzitter. Tot slot het Julianakanaal. De renovatie is inmiddels in volle gang. Over de tegenvaller en de voortgang heb ik u in augustus en september per brief geïnformeerd. Rijkswaterstaat heeft geprobeerd het kanaal open te houden tijdens de verbouwing, maar dat bleek helaas onmogelijk te zijn. Inmiddels staat het kanaal

droog en zijn de werkzaamheden in volle gang. Ook is een omvaarroute beschikbaar en is een commissie ingericht om de aanvragen voor nadeelcompensatie te beoordelen.

Tot slot, voorzitter. Ik moet moeilijke keuzes maken. We moeten niet doen alsof er niets gebeurt in het land. Er wordt volop gewerkt. We hebben wel de gezamenlijke inspanning dat er voor het domein meer geld moet komen op termijn. Daar hebben we het al uitgebreid over gehad aan het begin van dit debat. Om de infrastructuur op dit niveau te houden, hebben we echt nog een inspanning voor de toekomst te maken. Zo kunnen we ook onze trots behouden. Dat blijkt ook uit het verhaal dat de staatssecretaris zo zal delen. Voor mij is mobiliteit vrijheid. Daar genieten we met z'n allen nu van. Ik hoop en wil dat onze kinderen daar ook van kunnen blijven genieten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag nog van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Eén korte vraag, over Kornwerderzand. Ik heb begrepen dat de minister naar aanleiding van de toezegging in het commissiedebat Water in gesprek gaat met de regio. Mijn vraag is of we voor de MIRT-behandeling ook de resultaten van dat gesprek en vooral de resultaten over de economische impact voor de regio en ons land naar ons toe kunnen krijgen. Als het antwoord ja is, ben ik heel tevreden.

Minister Madlener:

Nou, het is in ieder geval een goed streven om hier snel naar te kijken. Kornwerderzand is een ontwikkeling die meeloopt in een reparatie, een vervanging, die toch moet gebeuren. De vraag is of we die vervanging gaan doen in de huidige vorm of dat we verbreding van die sluis mogelijk gaan maken. We moeten daar snel over besluiten, want die aanbesteding moet snel beginnen. Ik ga dus proberen om dat zo snel mogelijk te doen, en zo mogelijk voor het MIRT.

De heer Stoffer (SGP):

"Zo mogelijk." Daar zit natuurlijk enige rek in. Ik ga ervan uit, deze minister kennende, dat hij dan gewoon echt alles op alles zet zodat we voor het MIRT die informatie hebben, vooral over de economische impact. Daar waar er budgetspanning is, kunnen wij dan namelijk met elkaar als Kamer de afweging maken of we gaan proberen ergens geld vandaan te toveren. Toveren zal niet lukken, maar wel om nog wat te schuiven of om ieder geval een dekking te zoeken.

Minister Madlener:

Er wordt op dit moment nog onderzoek gedaan naar hoe groot die economische impact zou kunnen zijn en welke kansen het biedt. Het is natuurlijk een enorm gebied; het hele IJsselmeer wordt ermee ontsloten. Ik heb daar nog wel even tijd voor nodig. Ik ben hierin ook afhankelijk van andere partijen. Laat ik het als volgt zeggen. Ik ga mijn best doen om voor het MIRT dit aan uw Kamer te sturen.

De voorzitter:

Prima. Dat is bij dezen genoteerd.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

Ik ga schorsen voor de lunch tot 13.10 uur. Ik wens u smakelijk eten.

De vergadering wordt van 12.36 uur tot 13.14 uur geschorst.