

7

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021

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 2021 (35570-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 (35570-A).

De voorzitter:

We gaan nu verder met de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat. We gaan kijken waar de bewindspersonen zijn, want die moeten toch naar uw verhaal luisteren, meneer Schonis. Ik zie verschillende Kamerleden. Mevrouw Postma komt binnen. De heer Laçin zwaait naar mij. De heer Remco Dijkstra komt ook binnen. De heer Wassenberg zit er al. De heer Gijs van Dijk ook. Ik ben even aan het beschrijven wat er in deze zaal gebeurt. Het is prachtig herfstweer, maar iedereen zit binnen. Ik zeg dit maar voordat ik boze mails krijg met de vraag waar de Kamerleden zijn. Ik zie de heer Amhaouch en de heer Graus samen lopen, twee Limburgers. Mevrouw Van Eijs is er ook. Kijk, daar hebben we de minister en de staatssecretaris. Van harte welkom.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Schonis namens D66.



De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter. Meneer Graus zei het vanochtend gelijk bij het begin al: woordvoerders met de portefeuille Infrastructuur en Waterstaat hebben de leukste portefeuille van allemaal. Dat kan ik alleen maar beamen natuurlijk, want we hebben het over alles wat rijdt, vaart, loopt of fietst. En dan moet ik daar normaal aan toevoegen dat ik het vliegen aan collega Paternotte moet overlaten, maar omdat collega Paternotte nu andere verplichtingen heeft, mag ik het vandaag ook over luchtvaart hebben. Dus ik heb vandaag echt de portefeuille "te land, ter zee en in de lucht". Nu weet collega Paternotte wel wat hij weggeeft, want vanwege de coronauitbraak valt er niet zo veel te vertellen over luchtvaart. Sterker nog, heel veel mensen zijn gedupeerd doordat hun vliegvakantie dit jaar moest worden geannuleerd. Daarom kan ik hier aankondigen dat collega Paternotte en ik een initiatiefwet in zullen dienen. Het doel van die wet is om consumentenrechten beter te beschermen tegen faillissementen in de luchtvaartsector. Daarover zullen wij dus nog op een later moment met elkaar komen te spreken.

Voorzitter. Ik beperk mij vandaag daarom tot de dingen die sporen, rijden en varen. Daarna neemt collega Jessica van Eijs het stokje van mij over en zal zij enkele onderwerpen met betrekking tot milieu behandelen.

Ik begin met automobilititeit. Toen ik hier vorig jaar stond, hebben we de minister behoorlijk achter de broek moeten

zitten over het plaatsen van borden die laadpunten langs de snelweg aangeven. Ik heb inmiddels gehoord en gezien dat het eerste bord geplaatst is. Daar ben ik natuurlijk heel blij mee. Het is namelijk geplaatst in mijn eigen Zeeland. Dat vind ik natuurlijk hartstikke mooi. Dat heeft er natuurlijk niks mee te maken, denk ik, dat de minister mij persoonlijk een plezier zou willen doen. Of wel, en dan wil ik haar natuurlijk van harte voor danken. Zeeland loopt graag voorop, maar binnen welke termijn, minister, gaan we die borden in heel Nederland plaatsen? Heeft u daar al een tijdslijn voor?

Voorzitter. Soms kan de minister heel snel dingen voor elkaar krijgen. Dat bleek gister wel, want ineens was daar het tracébesluit voor de verbreding van de A27 bij Amelisseweerd. Vanochtend ging het er ook al even over. We zijn minder snel gaan rijden op de snelweg. Boeren stonden gisteren in Den Haag te protesteren. De woningbouw is stilgevallen. En wat doet de minister? Bij de eerste de beste kans die zij heeft, tekent zij een tracébesluit voor één nieuwe snelweg. Kijk, vorig jaar is dit wel aangekondigd, maar wel in een brief over een heel samenhangend pakket, dat nu in de vorm van de stikstofwet in de Tweede Kamer voorligt. Is de minister het met D66 eens dat ze op z'n minst iets voorbarig is geweest door dat tracébesluit nu al vast te stellen? Is hier wel sprake van zorgvuldige besluitvorming? Welke gevolgen heeft het nemen van dit besluit voor de beschikbare stikstofruimte voor bijvoorbeeld de enorme woningbouwopgave in de regio Utrecht? D66 vreest dat deze minister als een ware Mrs Pac-Man alle stikstofruimte opslokt in Utrecht en dat de regio daarmee voor de komende jaren helaas op slot zal gaan.

Voorzitter. Nu we het toch over automobilititeit hebben: het zal niemand zijn ontgaan dat corona ook grote effecten heeft op die mobiliteit. De heer Dijkstra heeft het vanochtend al genoemd. Het aantal files is enorm afgenomen, niet in de laatste plaats omdat heel Nederland noodgedwongen thuis moet werken. Als ongeveer 10% van de automobilisten ook straks, als de coronacrisis voorbij is, de auto laat staan, dan kunnen we Nederland nagenoeg filevrij houden. Dat is de reden dat D66 pleit voor een recht op thuiswerken. Maar we hebben natuurlijk meer nodig om mensen te stimuleren om anders over hun reisgedrag na te denken.

In dit land vinden we het de normaalste zaak van de wereld dat we betalen voor elke belminuut, elke liter water en elke kuub aardgas die, of voor elk kilowattuur elektriciteit dat we thuis gebruiken. Maar als het om de eigen auto gaat, lijkt het principe "eerlijk betalen naar gebruik" ineens niet meer op te gaan. D66 wil een eerlijker systeem voor het betalen voor onze automobilititeit. Je betaalt voor de auto die rijdt, niet voor de auto die stilstaat. Door te betalen per gereden kilometer in plaats van te betalen door middel van een algemene heffing in de vorm van de motorrijtuigenbelasting, de mrb, die bovendien ook nog eens wisselt per provincie, maken we het systeem eerlijker en houden we de kosten voor iedereen behapbaar.

Eerlijker houdt ook in dat we schone en duurzame keuzes gaan belonen. Uit de doorrekening van het ministerie van Financiën blijkt dat een aantal varianten van rekeningrijden de uitstoot van CO₂ en stikstof met maar liefst een kwart terugbrengen. Een kwart minder stikstofemissie! Dat scheidt pas ruimte om die woningbouwopgave aan te kunnen pakken. Het is niet voor niets dat we in het Klimaatakkoord afspraken hebben gemaakt over het invoeren van een vorm

van betalen naar gebruik. Kan de minister toezeggen dat ze de afspraak uit het Klimaatakkoord gaat nakomen en dat we op koers liggen om in 2025 rekeningrijden in te voeren? Treft zij momenteel alle voorbereidingen die nodig zijn opdat het volgende kabinet bij de formatie daarover een besluit kan nemen?

Voorzitter. Dan kom ik op een gebeurtenis van begin vorig jaar waarvan we de gevolgen nog op de dag van vandaag ondervinden. Dan doel ik natuurlijk op de ramp met de MSC Zoe. De ramp met de MSC Zoe liet zien hoe lastig het is om een containerschip van die omvang te beheersen. 800 ton aan lading is nog steeds onvindbaar. De Onderzoeksraad voor Veiligheid, de OVV, rapporteerde ons dat het voor containerschepen te risicovol is om bij een noordwesterstorm de zuidelijke vaarroute te bevaren. Dat geldt zowel voor grote als voor kleine containerschepen. Net als voorzitter Dijsselbloem van de OVV concludeert D66 dat de status van het Waddengebied als bijzonder natuurgebied met zich brengt dat wij daarvoor een zorgplicht hebben. We moeten alles doen wat in ons vermogen ligt om herhaling van deze ramp te voorkomen. Namens D66 zal ik strakjes een actieplan aan de minister overhandigen — ik heb het hier al klaarliggen — waarin zeven punten staan, concrete acties, om herhaling van een ramp van die omvang in de toekomst te voorkomen. En dan, om het maar op de wijze van Game of Thrones te zeggen: "Winter is coming", en daarmee ook het stormseizoen. We hebben dus geen tijd te verliezen.

Tot slot kom ik op het punt van het transport van goederen, het goederenvervoer, over het spoor. Daar is al wat over gezegd, namelijk over de modal shift, oftewel het verschuiven van het transport over de weg naar transport over het spoor. Het vervoer van goederen over het spoor brengt minder uitstoot van CO₂ met zich mee, het is zeker net zo veilig als wegtransport, en je vraagt je dan toch af: waarom wordt er niet meer gekozen voor spoorgoederenvervoer? Is het de gebrekkige aansluiting met Duitsland via de verbinding met de Betuweroute, zijn het de tarieven die spoorgoederenvervoerders moeten betalen, of waar ligt het aan? En nu we toch over dit onderwerp spreken: ik heb in mijn werk, voordat ik Kamerlid werd, vaak moeten adviseren over het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het spoor was het meest lastige onderdeel van de invoering van het Basisnet risicovol transport. De gemeenten langs aangewezen routes krijgen te maken met bouwbeperkingen. Spoorbeheerder ProRail blijkt maar beperkt te kunnen sturen op de routes die de treinen met gevaarlijke stoffen mogen rijden. De controle op of er aan de risicoplafonds is voldaan en de verantwoording daarover, zijn bovendien altijd achteraf. En datzelfde geldt voor geluidproductieplafonds voor spoorweglawaai, en we wachten tot de dag van vandaag op een toetsingskader voor trillinghinder. De heer Ziengs en de heer Amhaouch refereerden daar zonet ook al aan. Voor het vervoer van reizigers met het ov over het spoor heeft de staatssecretaris het afgelopen jaar het Toekomstbeeld OV 2040 gepresenteerd. Voor spoorgoederenvervoer ontbreekt op dit moment zo'n toekomstvisie. Is de staatssecretaris bereid om een Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer op te stellen, een toekomstbeeld waarin de door mij zojuist benoemde knelpunten worden meegenomen, en waarin een route wordt geschetst voor hoe de rijksoverheid de komende jaren aan verbetering gaat werken? Ik hoor het graag van de staatssecretaris.

Ja, voorzitter, daarmee ben ik aan het eind van mijn bijdrage gekomen, want zoals u heeft gemerkt, ben ik ineens bij onderwerpen van milieu. En daar gaat mij collega Jessica van Eijs over, dus ik verzoek u het woord aan haar te geven. Dank u wel.

De voorzitter:

Ja, maar de heer Gijs van Dijk heeft nog een vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ja, ik heb nog een klein vraagje, omdat de heer Schonis zelf uit Zeeland komt, over het onrecht van Zeeuws-Vlaanderen. Dat weet de heer Schonis zelf vast ook heel goed; hij kent de verhalen waarschijnlijk nog beter dan ik. De heer Laçin van de SP en ik hebben een amendement gemaakt om voor het komende jaar de tunnel tolvrij te maken, ook in het licht van volgend jaar, want dan zijn er weer verkiezingen en dan gaan we het voor de langere termijn oplossen. Kunnen we de heer Schonis aan onze kant verwachten?

De heer Schonis (D66):

Kijk, meneer Van Dijk, ik denk dat ik dit van de meeste mensen hier in de zaal het best weet, omdat ik ook aan den lijve ondervind wat het inhoudt voor een regio: iedere keer als je "naar de overkant" wilt, zoals we dat daar zeggen, €5 betalen, dus een tientje heen en terug. En toch, als we hierover spreken, wil ik graag een langetermijnduurzame en -bestendige oplossing. Ik vind het heel sympathiek, of het lijkt heel sympathiek van u — en u koppelt het ook gelijk aan de verkiezingen — dat u nu zegt: ik ga voor een jaar lang die tol afschaffen, en daar vraag ik dan 30 miljoen voor. Maar nu heb ik een vraag aan u, meneer Van Dijk. Wat zegt u dan tegen mij en tegen al die andere Zeeuwen volgend jaar? Want ja, u kunt wel zeggen dat er dan iets op de formatietafel ligt, maar 200 à 300 miljoen — ik laat even in het midden hoeveel het exact kost, maar over die orde van grootte hebben we het — aan geld storten in een fonds zodat de N.V. Westerscheldetunnel dan schuldenvrij is — want daar gaat het dan over — doet natuurlijk voor de rest niks. En er zijn natuurlijk heel veel regio's in dit land die ook wel investeringen willen, zoals bijvoorbeeld voor de Lelylijn, waar de heer Amhaouch en trouwens ook de heer Laçin het vanochtend over hadden. Die moeten we ook betalen. Ik denk dan dat we beter kunnen kiezen voor rekeningrijden, waar ik net al een pleidooi voor heb gehouden. Want als heel Nederland rekeningrijden heeft, kunnen we praten over het afschaffen van de toltarieven, zodat je niet dubbel hoeft te betalen, in plaats van dat ik nu, vrij gratis, zeg: een jaar lang gratis tol in Zeeland, en daarna zien we wel weer. Dat is geen verhaal.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is geen verhaal. En er komt vanuit D66 weer een onderzoek. Nou, je kan daar een nietje doorheen slaan en dan heb je zo'n stapel aan onderzoeken over het onrecht dat daar plaatsvindt, dus dat hoeven we, denk ik, niet meer te doen. Het is een kwestie van politieke keuzes. De Partij van de Arbeid kiest voor de regio en heeft in het verkiezingsprogramma opgenomen, waarschijnlijk net als de SP en een aantal andere partijen, om die tunnel tolvrij te maken. Dat is een bewuste keuze. Daar trekken we ook geld voor uit. Het is niet gratis. Het is een eerste stap en ook een gebaar richting Zeeuws-Vlaanderen, om ervoor te zorgen

dat we het voor de langere termijn oplossen. Dus in plaats van te vervallen in politieke spelletjes, willen wij heel graag – daarom doen we het ook met dit amendement – richting de coalitie de uitnodiging doen: denk er goed over na. We hebben morgen weer het debat. Dan zullen we het ook vanuit het kabinet horen. Laten we kijken wat er dan morgen mogelijk is.

De voorzitter:

Dat was een oproep, maar u mag erop reageren.

De heer Schonis (D66):

Ik hoorde ook geen vraag, nee.

De voorzitter:

Oké. Uw laatste vraag, meneer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, helaas. We debatteren zo leuk, maar we zijn ook maar beperkt.

De heer Schonis noemde op het laatst tussen neus en lip door even die Lelylijn. We hebben daarin samen opgetrokken. We hebben er moties over geschreven. In het verkiezingsprogramma van D66 staat het een beetje cryptisch omschreven: we gaan het onderzoeken, mogelijkheden bekijken. Maar kan de heer Schonis even duidelijk het standpunt van D66 naar voren brengen, ook voor de mensen die kijken? Hoe staat u erin? Is het: we gaan het doen? Natuurlijk kun je dan een aantal voorwaarden scheppen. Is dat de richting? Of is het: we gaan het onderzoeken en er zijn nog heel veel vraagtekens, dus de kans is fiftyfifty? Ik vraag dus naar een stukje overtuiging van de heer Schonis over de Lelylijn naar het noorden.

De heer Schonis (D66):

Ook ons verkiezingsprogramma is nog concept. Daar komt nog een amendement op, weet ik. Ik heb dat ook van harte ondersteund. Daarin staat nog duidelijker dat D66 kiest voor de Lelylijn. De Lelylijn is een goed idee. Ik heb niet voor niks daarin altijd samen met u opgetrokken. Het verbindt landsdelen met elkaar. Het versterkt de economie van heel Nederland, niet alleen van het noorden. Wat D66 betreft zijn we dus zeker voor de Lelylijn.

De voorzitter:

Kijk eens aan! Dank u wel, meneer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Graag gedaan.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Eijs namens D66.

□

Mevrouw Van Eijs (D66):

Dank u wel, voorzitter. Aan mij de eer om namens D66 te spreken over het milieu en de circulaire economie.

De coronacrisis heeft laten zien dat de circulaire economie in z'n opstartfase nog erg kwetsbaar is. We zagen het bij de textielinzameling en bij plasticrecycling. Laten we deze crisis aangrijpen om de systeemverandering die nodig is, in te zetten.

Nu we veel thuis zijn, hebben we massaal onze kledingkast uitgemest, maar de inzamelaars weten niet wat ze met deze enorme berg textiel aan moeten. Ons textielinzamelingssysteem is gebaseerd op doorverkoop van kledingstukken naar bijvoorbeeld Afrika, maar dat loopt vast. Ze willen het textiel niet meer. En neem het ze eens kwalijk: zo'n wollen kriebeltrui in een warm klimaat. Maar ook en wellicht fundamenteel is dat we massaal aan de fast fashion zijn gegaan. Dit betekent allereerst veel meer kleding en textiel, en ontzettend vaak van slechte kwaliteit. Kledingstukken vallen al uit elkaar voordat je ze kunt doorverkopen. We moeten naar slow fashion toe. Dat is een structureel duurzame oplossing. Ik vraag daarom aan de staatssecretaris: hoe kunnen we deze transitie naar slow fashion ondersteunen?

Maar ondertussen zit er nog voor twintig jaar aan textiel in onze kledingkasten of kledingbakken. Nederland heeft geen eigen recycle-infrastructuur. Daarom is D66 blij met de Europese inzet op een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel. Maar D66 wil dan wel dat dit een slimme uitgebreide producentenverantwoordelijkheid wordt, waarvan we de opbrengsten gebruiken om die infrastructuur voor recycling op te zetten. Want er wordt nu nog steeds kleding verbrand. Dat is enorm zonde. Zo worden namaakproducten die in beslag worden genomen, verbrand, ook stapels met namaakmerkleding. Net zoals bij plastics kunnen we niet wachten totdat het financiële systeem circulair is en de markt het zelf regelt. Ook moeten we de vraag naar recycelaat afdwingen. Dat is ook de inzet van Nederland in Europa. De staatssecretaris sloot onlangs een mooie denimdeal, met daarin afspraken over het toepassen van recycelaat.

Maar wat doen we met de hoop textiel die we nu hebben? De staatssecretaris wilde de verbinding tussen de textielinzameling en de bouwbranche leggen. Ik vraag haar: wat heeft dit opgeleverd? Hoe voorkomen we dat deze grondstoffen verbrand worden? En is verbranden nu niet veel te makkelijk, bijvoorbeeld bij die in beslag genomen namaakleding? Hoe, vraag ik de staatssecretaris, kunnen we komen tot een duurzame recyclinginfrastructuur? Kunnen we de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid hiervoor inzetten?

Ook plasticrecyclers trokken tijdens deze crisis aan de bel, want virgin plastics zijn veel te goedkoop door de lage olieprijs. Zij kunnen het zorgvuldig verzamelde en verwerkte recycelaat niet meer kwijt. Daarom is D66 ook blij met de aangenomen motie-Van Raan om nieuwe plastics minder goedkoop te maken. Maar als er een heffing komt op nieuw plastic, zegt D66 wederom: maak die slim. Gebruik de opgehaalde middelen niet voor het spekken van de kas, want dan blijft het belang van nieuwe plastics in stand, maar gebruik ze om plastic echt circulair te maken en

innovatie af te dwingen om straks zover te zijn dat niet-recyclebaar plastic verboden kan worden.

We hebben nu een Plastic Pact en dat is mooi. De koplopers laten zich zien. Achterblijvers zijn degenen die niet meedoen of alleen in naam meedoen. 60% van de deelnemers heeft geen gegevens aangeleverd, maar we weten niet wie. Zwarte lijsten liggen altijd moeilijk — dat weet ik — maar is het dan niet mogelijk om een groene lijst openbaar te maken? Welke andere opties voor het stimuleren van de markt voor gerecycled plastic, naast een heffing, worden onderzocht door de staatssecretaris? In een eerdere brief gaf zij aan dat zij een overleg met het Versnellingshuis, de deelnemers aan het Plastic Pact en nog een aantal anderen zou organiseren in verband met corona. Ik vraag me af wat hieruit is voortgekomen.

De voorzitter:

De heer Graus. Een korte vraag alstublieft, want we moeten echt om 15.00 uur verder met het debat over corona.

De heer Graus (PVV):

Zeker, mevrouw de voorzitter, daar heb ik alle begrip en respect voor.

De D66-staatssecretaris is verantwoordelijk voor die importhedding. Ik hoor nu het verhaal van mijn collega van D66. IJsland, bijvoorbeeld, verscheept afval naar ons om het hier te brengen tot hernieuwbare energie. Het was een win-winsituatie, maar door die importhedding kan IJsland bijvoorbeeld geen afval meer naar Nederland verscheppen. Ze hebben inmiddels al 10 miljoen kilo daar, in hun eigen land, moeten storten. Daar heb ik een artikel over gelezen; ik heb het bij me. IJsland is maar een klein landje, met een paar honderdduizend inwoners.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer Graus (PVV):

Mijn vraag is: hoe valt dat te rijmen met het verhaal dat D66 hier houdt? We moeten natuurlijk ook mensen helpen die het niet allemaal zelf kunnen doen.

De voorzitter:

Ook een kort antwoord, graag.

Mevrouw Van Eijs (D66):

De importhedding is geen verbod. Het is nog steeds mogelijk om afval naar Nederland te brengen en hier te laten verwerken op de laagwaardige manier die verbranding is. Alleen, het kost meer geld. Het is niet meer gratis om hier je afval te dumpen en te laten verbranden en de resten daarvan via de schoorsteen over de Nederlandse bevolking uit te strooien. Want dat is wat er gebeurt. Als hier het afval uit bijvoorbeeld IJsland of Engeland wordt verbrand, krijgen wij hier een verslechterde luchtkwaliteit. Het is nog steeds mogelijk, alleen moet je er nu voor betalen.

De voorzitter:

De laatste vraag, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Het is dan niet meer haalbaar en betaalbaar. Dat weet mijn collega ook. U kunt wel zeggen dat het geen verbod is, maar als het niet meer haalbaar en betaalbaar is, gaat het niet meer gebeuren. Bovendien werd het hier omgezet in energie. Dat zou D66 moeten aanspreken. Ik vind het dus allemaal niet met elkaar te rijmen.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Het verbranden van afval is een van de meest laagwaardige manieren om afval, oftewel grondstoffen, te verwerken. Veel beter is het om die te recyclen en te hergebruiken op een hoogwaardige manier. Daarom moeten alle landen ervoor zorgen dat die recyclecapaciteit er komt, in plaats van te denken: o, het is goedkoop in dat land, dus daar sturen we het heen en daar verbranden ze het dan. Ik vind niet dat we het goedkoop, haalbaar, makkelijk en betaalbaar moeten maken om hier spullen van andere landen te verbranden.

De heer Wassenberg (PvdD):

Mevrouw Van Eijs zet in op recycling. Dat is heel goed. Recyclet moet goedkoper worden en er moet meer statiegeld komen. Maar is mevrouw Van Eijs het met mij eens — dat heb ik nog niet in haar betoog gehoord — dat voorkomen veel beter is dan genezen? Is zij het ermee eens dat we eigenlijk vooral moeten inzetten op minder plastic en minder verpakkingen? Als je ze hebt, moet je ze recyclen, maar dat "minder" heb ik niet gehoord.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Daar heeft u helemaal gelijk in. Dat is een van de dingen die hoger op de R-ladder staan, zoals we dat noemen: voorkomen dat we bepaalde producten überhaupt moeten maken. Dat is heel belangrijk. Helaas had ik een maximumsprektijd, maar ik hoop daarover meer te vragen aan en te bespreken met de staatssecretaris tijdens het algemeen overleg Circulaire economie. Daar komt dat zeker terug.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Ik had het over plastic en textiel. Dat zijn goede voorbeelden die aangeven dat de weg naar de circulaire economie nog lang is. Het eindpunt lijkt af en toe nog wat in nevelen gehuld. Daarom is het formuleren van meetbare doelen essentieel. We kijken daarom reikhalzend uit naar de publicatie van die doelen in 2021. Ondertussen is het belangrijk om stappen te blijven zetten.

Een belangrijke speler hierbij is het Versnellingshuis. Sinds februari 2019 heeft het Versnellingshuis maar liefst 150 bedrijven geholpen met complexe vragen, 500 matches gemaakt en een community opgebouwd van 5.000 leden. Heel mooi, maar ik begrijp dat bedrijven ook tegen belemmeringen en tekortkomingen in regelgeving aanlopen en

dat deze nu niet opgepakt worden binnen het Versnellingshuis. Kan het Versnellingshuis ook daar geen rol in spelen? Wellicht niet als oplosser, maar wel als verzamelpunt en doorgeefluik aan het ministerie. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegenaan?

Wij zijn natuurlijk blij met de middelen die zijn vrijgemaakt voor circulaire economie, maar we hebben wel een vraag over deze middelen. Is de 40 miljoen euro voor de komende jaren voor de voortzetting van het huidige programma, of worden er ook koerswijzigingen verwacht?

Voorzitter. Ik wil het ook nog graag hebben over het milieu. We zien nog veel te vaak dat het milieu het onderspit delft. Dit is des te nijpender in tijden dat het economisch niet voorspoedig gaat. De discussies die we hadden over diepe plassen, over pfas en over de grafietregens bij Tata geven duidelijk aan: ook hier is een systeemverandering nodig. Naar aanleiding van het nieuws gisteren over de omwonenden van Tata Steel zou ik de staatssecretaris willen vragen: kan zij toezeggen om samen met de provincie nog eens heel goed naar alle vergunningen te kijken? Want het lijkt er toch echt op dat omwonenden 50% meer longkanker krijgen en dat er een verband bestaat met de staalproductie van Tata Steel. Een hoognodige systeemverandering dus.

Voor een deel weten we ook hoe. Het rapport-Kuiken bijvoorbeeld geeft duidelijke aanwijzingen hoe het systeem rondom bodemkwaliteit aangepast kan worden. En we spraken eerder ook met elkaar over lozingen van stof, over zeer zorgwekkende stoffen. Voor beide is in een echt circulaire economie geen plaats meer. Maar het veranderen van ons economisch systeem en van ons toezicht en handhaving vraagt veel tijd. Ondertussen willen we een voorstel doen dat volgens ons op korte termijn een verbetering zal zijn. Zo lazen we eerder dat 68% van de controles administratieve of aangekondigde controles zijn bij BRZO+-bedrijven.

Voorzitter. Dat deed mij toch wel denken aan een potemkin-dorp. Natuurlijk ziet alles er spic en span uit als je aankondigt dat je komt controleren. Is de minister bereid om te kijken of niet veel meer controles onaangekondigd kunnen worden in plaats van aangekondigd? Het is maar een stap op een nog lange weg, maar we zouden deze toch graag zetten, terwijl we werken aan een hervorming van het systeem.

Voorzitter. Ik sluit af. Onze ambities op het gebied van circulaire economie en milieu liggen hoog en we streven naar een totale systeemverandering, maar tegelijkertijd zien we dat we al werkend aan deze ambities tegen problemen aanlopen. Met dit kabinet zijn er goede stappen gezet om deze problemen op te lossen. Wij hopen dat het nieuwe kabinet met deze begroting voldoende handvatten heeft om ook de komende jaren te werken richting onze gezamenlijke ambitie: Nederland volledig circulair in 2050.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Eijs. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank je wel, voorzitter. De gevolgen van de coronacrisis zijn enorm. Voor heel veel mensen is het dagelijks leven fundamenteel veranderd. De samenleving heeft er heel veel last van en de economie wordt geraakt. De vraag is, hier bij lenW wat het kabinet gaat doen met deze crisistijd. Gaat het kabinet het uitzitten en het hierbij laten, of gaan we dit moment gebruiken om een aantal noodzakelijke investeringen te gaan doen die hartstikke hard nodig zijn voor de toekomst van de mobiliteit van Nederland?

Heeft het kabinet nog de ambitie om bijvoorbeeld te gaan investeren in de Noord/Zuidlijn? Om te investeren in de Lelylijn? Om te investeren in een aantal internationale internationale treinverbindingen? Dat kun je allemaal nu gaan voorbereiden. We kunnen nu wachten tot er een formatie plaatsvindt. Dat zal wellicht lang duren, maar dat is allemaal tijd die we niet kunnen missen. Dus ik roep het kabinet op om werk te maken van de noodzakelijke investeringen in de mobiliteit van de toekomst — die zien wij in het ov — en om ervoor te zorgen dat we komend jaar al kunnen beginnen. Ik weet bijvoorbeeld dat ze in Amsterdam al bijna klaar zijn om te beginnen met de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Het raakt niet alleen onze mobiliteit, maar ook onze enorme opgave in de woningbouw. Er wordt de komende jaren heel veel bijgebouwd. Het is leuk om ergens te wonen, maar als je er niet kunt komen, wordt het wel ingewikkeld. Hoe wordt dat nou samengenomen, de enorme woningbouwopgave die we hebben en de mobiliteitsopgave die daarbij hoort? Wat de Partij van de Arbeid betreft gaan we nu al werk maken van die noodzakelijke investering. We hebben in het groeifonds 10 miljard uitgetrokken voor infrastructuur en ov. Dat gaat van de Lelylijn tot internationale verbindingen en RandstadRail. Ik ben heel benieuwd wat de minister en de staatssecretaris daarvan vinden.

Ik kom bij een oproep van Jeroen Dijsselbloem in zijn rol als voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Hij zei in een technische briefing die we als Kamer met hem hadden: er kan morgen weer een ramp gebeuren met een containerschip. Ik weet dat het zo ook wordt gevoeld in het Waddengebied. We hebben gezien wat de gevolgen daar dagelijks van zijn en wat de gevolgen voor de langere termijn voor de natuur zijn. Ik wil dus even weten wat het plan van het kabinet op dit punt is. Ik zag D66 met allerlei voorstellen. Wij hebben die ook. Ik weet ook dat de ChristenUnie hier voorstellen voor heeft. Wij willen vooral van de minister weten: wat gebeurt er nu en wat kunnen we ook deze winter verwachten aan noodzakelijke maatregelen die we moeten treffen om schepen veilig te laten varen in een heel kwetsbaar gebied?

Onrechtvaardigheid zouden we op alle mogelijke manieren moeten bestrijden. Het woord onrechtvaardigheid komt direct op als je het hebt over Zeeuws-Vlaanderen. De mensen daar moeten tol betalen voor de tunnel waarin ze rijden. Dat is sterker gevoeld in de coronatijd. Toen werd de Belgische grens gesloten en was er helemaal geen alternatief meer. Het had niet alleen economische gevolgen — meerdere onderzoeken laten die de afgelopen jaren al zien, dus dat weten we — maar het heeft ook sociale gevolgen voor Zeeuws-Vlaanderen, in de zin dat je de keus maakt: ik ga toch maar niet naar de overkant, maar kies ervoor om hier te blijven. Ik wil ook graag dat er oog is voor de sociale gevolgen. Daarom hebben we met de SP een heel redelijk

voorstel gedaan. Niet om gratis te doen en niet om politieke spelletjes te spelen, maar om voor het komende jaar, in het licht van corona en de sociale gevolgen daarvan, een eerste stap te zetten. Onze ambitie — dat staat ook in ons programma — is om dat gewoon voor de komende langere termijn voor Zeeuws-Vlaanderen te regelen en de onrechtvaardigheid die al zolang wordt gevoeld weg te nemen.

Ook de vrachtwagenchauffeurs voelen hoe het is om in coronatijd te moeten werken. Zij hebben er last dat zij, als zij na een lange werkdag ergens moeten stoppen, niet van sanitair gebruik kunnen maken. Wij hebben daar al meer berichtgeving over gezien. Wat gaat de minister hieraan doen? Ik vind dat ze gewoon een punt hebben. Zij hebben geen keus. Zij moeten op een parkeerplaats staan. Het is een normaal recht dat je zou moeten hebben om van het sanitair gebruik te kunnen maken en het niet ergens in de bosjes te moeten doen.

Ondanks de grote ambitie om meer te gaan handhaven, is het nog steeds een wildwest op de parkeerplaatsen in Nederland. We zien nog steeds heel veel vrachtwagenchauffeurs die wekenlang rondrijden, ook in Nederland, en in hun cabine slapen. Dat heeft enorme sociale gevolgen. Wat gaat de minister hieraan doen en is hij bereid om met de ILT te kijken naar stevige handhaving? In buurlanden wordt naar Nederland gewezen als slappe handhaver. Daardoor komen heel veel buitenlandse chauffeurs hiernaartoe, omdat het hier toch een vrijplaats is. Daar hebben niet alleen de chauffeurs last van, maar ook heel veel mensen in woonwijken. Wat is de ambitie van het kabinet op dit punt?

Ik zei het aan het begin: het is een bijzondere tijd. We hebben een coronacrisis met sociale gevolgen en gezondheidsgevolgen. Maar ik roep het kabinet op: gebruik de komende maanden niet om stil te zitten, maar met een plan te komen om te investeren in projecten. Dat leidt tot een betere mobiliteit in de toekomst en het leidt — ook dat is heel belangrijk — tot heel veel banen, die we nodig hebben omdat heel veel banen op dit moment verdwijnen in een aantal sectoren die hard getroffen worden. Maar de bouw heeft heel veel mensen nodig, dus laten we daarop inzetten. Ik roep het kabinet daartoe op.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik zie de heer Van Raan.

De voorzitter:

Ja, ik ook. De heer Van Raan heeft een hele korte vraag, zoals altijd.

De heer Van Raan (PvdD):

Altijd, voorzitter. Dank u wel.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik neem aan dat het over vliegen gaat.

De heer Van Raan (PvdD):

Het gaat over vliegen, inderdaad. Het is hartverwarmend om het PvdA-verkiezingsprogramma te lezen. Verminderde luchtvaart, mooi in lijn met het CO₂-plafond, dalend in lijn met het 1,5°C-scenario. Dit betekent eigenlijk, als je dat allemaal uitreken — dat hebben wij gedaan en waarschijnlijk zijn meerdere partijen tot hetzelfde inzicht gekomen, dat is heel fijn — dat daarbij een krimp van de luchtvaart hoort. Is ook de PvdA zover om dat op die manier uit te spreken?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Die vraag had ik wel verwacht. Ik ben blij dat de heer Van Raan goed heeft gekeken naar dat prachtige programma van mijn partij, ons plan voor een eerlijker en fatsoenlijker Nederland. Dat is mooi. In dat plan hebben wij inderdaad ook oog voor de gevolgen voor het klimaat. Wij vinden echt dat op dit punt meer ambitie getoond moet worden en dat de luchtvaart daar eindelijk ook deel van moet uitmaken. Dus de heer Van Raan heeft gelijk: de klimaatafspraken gelden ook voor de luchtvaart. Wij vinden ook dat de kerosinebelasting ook op de luchtvaart van toepassing zou moeten zijn. Dit betekent — dat heeft de heer Van Raan vast ook gezien — dat wij zeggen dat wij bijvoorbeeld een standstill moeten hanteren als het gaat om het toevoegen van Lelystad Airport. Wij kunnen die keuze nu niet maken, ten eerste omdat wij in de coronatijd zitten, maar ten tweede omdat wij eerst fundamenteel willen praten over de toekomst die wij voor de luchtvaart zien. Kan het schoner? Kan het duurzamer? Kan het stiller? Dus ik denk dat wij elkaar dan wel vinden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf, namens de ChristenUnie.



Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Mobiliteit brengt mensen bij elkaar en is ook heel belangrijk voor onze economie. Veel vormen van mobiliteit gaan echter ook ten koste van de kwaliteit van onze leefomgeving. Daar moeten wij rekening mee houden, met het oog op onze gezondheid, het klimaat en de verkeersveiligheid. Om Nederland mobiel te houden, moeten we mobiliteit dus schoner en slimmer maken, duurzame en efficiënte mobiliteit stimuleren en onnodige mobiliteit voorkomen.

Door de nood gedwongen, hebben wij in de afgelopen periode gezien dat minder en meer gespreid reizen en thuiswerken kan, in tegenstelling tot wat vaak werd gedacht. Wanneer wij hier na de coronacrisis een deel van vasthouden, zal blijken dat wij met relatief kleine verschuivingen de piekbelasting op onze infrastructuur kunnen verkleinen. Ik zou heel graag willen weten hoe de minister en de staatssecretaris daarnaar kijken. Wat is hun ambitie om in het komende jaar van de crisis een kans te maken? Ik vraag het kabinet ook hoe het het ov als aantrekkelijke reisoctie zou willen stimuleren.

De ChristenUnie ziet infrastructuur vooral als een middel om te komen op de plek waar je wilt zijn, dus niet als doel op zich. Daarom is de ChristenUnie heel blij met de

omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds en ook met het aannemen van ons amendement om de doelstelling van het fonds te veranderen en de focus te verplaatsen van de aanleg van nieuwe infrastructuur naar het faciliteren van de bereikbaarheid van heel Nederland, door veilige, innovatieve en duurzame mobiliteit. Daarbij is de focus komen te liggen op de bereikbaarheid en biedt het echt kansen om te investeren in duurzame en innovatieve oplossingen.

Ik vraag vandaag aandacht voor de verkeersveiligheid rondom scholen. De uitdaging is groot. Tussen 2015 en 2018, zo laat onderzoek van RTL en de Rijksuniversiteit Groningen zien, vonden er maar liefst 10.000 ongelukken plaats vlak bij scholen. Dat zijn er bijna tien per dag. Het ministerie heeft er flink veel geld voor uitgetrokken om de verkeersveiligheid aan te pakken, met steun van de ChristenUnie. De ChristenUnie wil dat wij expliciet een deel van dit geld gaan besteden aan de verkeersveiligheid rondom scholen, want de schoolomgeving is nog lang niet veilig. Meer dan twee derde van de ouders met schoolgaande kinderen ervaart de verkeerssituatie rondom school als onveilig. Vaak staat dit punt lokaal wel op de agenda, maar gemeenten moeten kiezen waar zij wel en niet in investeren. Verkeersveiligheid rondom scholen mag dan niet het kind van de rekening worden. Dus ik vraag de minister om hier expliciet middelen voor ter beschikking te stellen binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Voorzitter. De ChristenUnie heeft samen met Veilig Verkeer Nederland en met gemeenten in het land het net opgehaald over de vraag wat de rijksoverheid nog kan betekenen voor de verkeersveiligheid van scholen. Dat heeft geresulteerd in een plan met zes actiepunten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik zou dat graag aan de minister, de staatssecretaris en de collega's willen overhandigen. Ik noem een paar actiepunten. We willen heel graag via speltechnologie stimuleren dat lopen en fietsen naar school de norm gaat worden. We willen voor extra schoolzones en schoolstraten in gesprek met app-bouwers om de veiligste route te kiezen. Mijn vraag aan de minister is: hoe staat het met die afspraken? En we willen bewustwordingscampagnes over de rol van smartphones en over groepsdruk, met name voor jongeren. Graag een reactie van de minister op deze voorstellen in het plan. En is zij bereid een pilot te starten rondom speltechnologie?

Voorzitter. Dan vraag ik aandacht voor een tolvrije Westerscheldetunnel. Collega's spraken er ook over. We weten dat de lasten hoog zijn en zwaar rusten op de schouders van de Zeeuwen. Er zijn al verschillende voorstellen gedaan door de collega's. Onderzoek is oké, maar veel is al bekend. Wij zouden als ChristenUnie dan ook een stap verder willen gaan. Wij willen laten onderzoeken hoe het afschaffen van de tolheffing financieel mogelijk kan worden gemaakt. Daarbij willen wij ook de mogelijkheden van de introductie van kilometerbeprijzing betrekken. Graag een reactie van de minister op dat punt.

De voorzitter:

De heer Gijs van Dijk heeft een vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ja, wat zou dat nou zijn? Misschien kunnen we zakendoen, vandaag of morgen. Wij hebben een amendement dat ons

redelijk lijkt om juist niet te vervallen in wij-zij en coalitie-oppositie. Ik ben heel benieuwd wat de ChristenUnie daarvan vindt en of we daar inderdaad iets op kunnen verzinnen. We zijn ook bereid om het amendement aan te passen. Het kan op allerlei manieren.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik had deze vraag natuurlijk verwacht van de heer Van Dijk. Ik kan me heel goed vinden in de reacties van de collega's. Voor één jaar wat doen, kan niet. Daarom doet de ChristenUnie vandaag een voorstel dat erop is gericht om voor de lange termijn tot een duurzame oplossing te komen, in kaart te brengen hoe wij het afschaffen van de tol financieel mogelijk kunnen maken en te bekijken hoe kilometerbeprijzing daarin een rol zou kunnen spelen. Wij zien hierin wel degelijk een oplossing. Ik zie een financiële uitdaging, want als we naar de begroting kijken, zien we dat er superveel tekorten zijn en heel grote tekorten op het beheer van en onderhoud aan al onze kunstwerken. Waar moeten we het geld wel en niet besteden? Dat is natuurlijk een politieke keuze, maar ik vind dat we naar een constructieve oplossing moeten kijken om het te kunnen financieren. Kilometerbeprijzing zou daar wellicht een rol bij kunnen spelen. Vandaar ons voorstel.

De voorzitter:

Laatste vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ben blij om dat te horen. Volgens mij moeten we voor de langere termijn kijken hoe we dat gaan financieren en wat voor kilometerbeprijzing daarbij past. Wij hebben bewust gekozen voor financiering uit de coronamiddelen, die uit de algemene middelen komen, omdat we vinden dat Zeeuws-Vlaanderen best hard is geraakt door corona en de sociale gevolgen vanwege het sluiten van de Belgische grenzen, ook aanzienlijk zijn. Vandaar deze dekking van het amendement.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dat begrijp ik. Misschien nog even een korte reactie. Het pleidooi om die regio's met elkaar te verbinden en ervoor zorgen dat die goed bereikbaar zijn, is de ChristenUnie uit het hart gegrepen. Volgens mij staan we hier met hetzelfde doel. De vraag is wat daarvoor nu de beste oplossing is. Laten we daar morgen verder over debatteren met de minister, zou ik willen zeggen. Ik ben erg benieuwd naar de reactie.

Voorzitter. Ik ga verder met het openbaar vervoer. Wij hebben dit voorjaar een tienpuntenplan ingediend om openbaar vervoer toegankelijk te maken. De staatssecretaris heeft afgelopen week gezegd die plannen te omarmen en afspraken te gaan maken met bestuurders in het land om dat vast te leggen. Ik wil heel graag dat we zo snel mogelijk wetgeving hierover in behandeling kunnen nemen, zodat snel duidelijk is waar reizigers recht op hebben.

Ik sluit af met twee concrete vragen aan de staatssecretaris op het gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer. We moeten als Nederland niet de boot missen als het gaat om Brussels geld. Dat mag niet op de plank blijven liggen, want

dat hebben we hard nodig. Ik vraag de staatssecretaris wat haar inzet is voor de TEN-T-middelen, de Green Deal en ook het Europees Herstelfonds. De tweede vraag die ik heb, is: is de staatssecretaris bereid om met België en Duitsland een spoorlijn te organiseren om nou eindelijk die knelpunten voor het grensoverschrijdende spoorvervoer op te lossen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan gaan we eerst door met mevrouw Dik-Faber en dan kom ik bij u, meneer Wassenberg. Ja, ik zie alles. Het woord is aan mevrouw Dik-Faber namens de ChristenUnie. Gaat uw gang.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil beginnen met terug te gaan naar 2015. De staatssecretaris en ik waren er allebei bij toen in Parijs het klimaatakkoord werd gesloten. Dat was een memorabel moment. Intussen hebben we ook hier in Nederland een heuse Klimaatwet en een Klimaatakkoord en is er een Europese Green Deal. Er zijn ook Sustainable Development Goals, waarvan ik er twee geadopteerd heb: duurzame productie en consumptie en schone zeeën en oceanen.

Voorzitter. Ik merk dat de zorg voor onze leefomgeving, Gods schepping, zoals wij zeggen, ons gemeenschappelijk huis, steeds meer mensen aan het hart gaat. Mensen geven dat in de praktijk handen en voeten, of ze nu thuis, onderweg of op het werk zijn, bij alles wat ze kopen en wat ze doen. De ChristenUnie wil dat de overheid de randvoorwaarden schept waardoor mensen hun leven kunnen vormgeven binnen de grenzen van de aarde en de aarde schoner kunnen doorgeven aan volgende generaties. Vanuit deze inzet heb ik een aantal vragen aan het kabinet.

Allereerst zero emissie. Zero-emissievervoer wordt het nieuwe normaal. Nu is er bij nieuwe utiliteitsbouw maar één laadpunt vereist, en de aanleg van loze leidingen voor maar een op de vijf parkeerplaatsen. Over een paar jaar moet op al deze plekken de grond opengemaakt worden om extra laadpunten en leidingen te plaatsen, terwijl we nu al weten dat deze er gaan komen. Deze ingrepen komen bovenop al het werk aan bestaande parkeerplaatsen waar nog geen laadinfrastructuur aanwezig is. Is de staatssecretaris bereid om te overleggen met haar collega om de eisen voor laadinfrastructuur voor nieuwe utiliteitsbouw aan te scherpen in het Bouwbesluit?

Dan het elektrisch deelvervoer. De deelauto, zeker de elektrische deelauto, helpt voor minder blik op straat, een sluitende grondexploitatie, minder grondstoffengebruik en minder CO₂-uitstoot. De elektrische deelauto loopt echter tegen tal van belemmeringen aan. Coöperaties kunnen geen gebruik maken van de korting op elektrisch rijden, omdat het geen particulieren zijn. Ook zijn verzekeraars nog niet ingericht op nieuwe verzekeringsmodellen waarbij niet de auto, maar het mobiliteitsgedrag wordt verzekerd. Het doel van 700.000 deelautogebruikers uit de Green Deal is intussen gehaald. Dat is natuurlijk heel erg mooi nieuws. Voor de ChristenUnie is dat echter geen reden voor een pas op de plaats, maar juist een reden om door te pakken. Graag

hoor ik van de staatssecretaris of zij dit ook zo ziet en hoe zij het gebruik van de elektrische deelauto wil stimuleren. Hoe gaat het trouwens met de bebording van laadpunten voor schone brandstoffen? Het logo is er, maar waarom duurt het allemaal zo lang? Dat is een vraag aan de minister.

Voorzitter. Dan kom ik op een onderwerp waar ik al talloze keren over heb gesproken en waar ook de staatssecretaris een warm hart voor heeft; dat weet ik van haar. Dat is recycling van textiel. Het verdienmodel van de kledingindustrie is niet vol te houden. Mijn collega mevrouw Van Eijs heeft daar ook al het een en ander over gezegd. Er wordt steeds meer kleding geproduceerd voor steeds lagere prijzen. De kosten daarvan worden afgewenteld op de arbeider en het milieu. Sinds 2000 kopen we meer dan twee keer zoveel kleding, maar onze kleding gaat nog maar de helft zo lang mee voordat we het weggoeien. En dan is de kwaliteit zo bedroevend slecht dat van recycling geen sprake kan zijn. We hebben te maken met fast fashion: kleding is een wegwerpartikel geworden. Wie gaat de trend keren? De textielbranche heeft heel veel mooie woorden, maar weinig daden. Dat is moeilijk; dat begrijp ik ook. Textielketens, winkeliers en fabrikanten kijken immers allemaal naar elkaar. Daarom is de overheid nodig om spelregels op te stellen. De ChristenUnie wil dat de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid er ook echt komt, met doelstellingen op het gebied van inzameling, oplopende normen voor percentages recyclelaar per stofsoort en een gedifferentieerde transitiebijdrage. Wat ons betreft gaat de staatssecretaris alvast aan de slag met regelgeving, zodat die snel kan worden ingevoerd als de textielbranche niet levert. Een logisch beslismoment is wat ons betreft het eerste kwartaal van 2021, één jaar na het beleidsprogramma circulair textiel. Graag een reactie daarop.

Voorzitter. Net zoals voor textiel geldt ook voor andere grondstoffen dat virgin materialen eigenlijk te goedkoop zijn. Het is de belangrijkste reden dat sorteren en recyclen van bijvoorbeeld plastics en drankkartons zo moeizaam van de grond komt. Deze staatssecretaris kennen we ook van de grondstoffenrotonde. Welke mogelijkheden ziet zij om van Nederland dé grondstoffenrotonde van Europa te maken, of in ieder geval dat Nederland een belangrijk onderdeel is van die grondstoffenrotonde in Europa? We exporteren immers nu onze plastics en drankkartons, eerst naar China en toen naar Turkije, en we weten allemaal wat daar gebeurd is. De ChristenUnie wil graag dat we ook in eigen land recyclingcapaciteit hebben.

Dan reparatie. De circulaire economie gaat niet alleen over reduce, re-use en recycle, maar ook over repair. Vorig jaar heb ik hierover samen met mevrouw Van Eijs een amendement ingediend, waarmee jaarlijks een ton beschikbaar wordt gesteld voor reparatieactiviteiten. Nu kan het Repair Café maar twee jaar van dit bedrag gebruikmaken, waardoor de continuïteit van de activiteiten onder druk staat en de enige extra medewerker intussen ontslagen is. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden voor meer perspectief, in lijn met het amendement? Is de 40 miljoen voor de circulaire economie vooral voor stappen hoger op de R-ladder, dus eerst repareren en hergebruiken, en dan pas recycling?

Voorzitter. Ik rond af. Ik kan me aansluiten bij de woorden van mevrouw Postma over de zeemanshuizen. We waren samen bij de petitie. Tot slot dan de MER. De ChristenUnie zou graag zien dat de bewegingsruimte van de Commissie voor de m.e.r. wordt uitgebreid. Op dit moment kan de

commissie bij wet alleen reageren op verzoek van degene die de activiteit wil ondernemen. Een bredere rol vinden wij wenselijk, zoals actief signaleren dat een MER-procedure moet worden doorlopen of op verzoek van de Tweede Kamer een onafhankelijke toets wordt uitgevoerd. Ziet het kabinet ook de meerwaarde van een dergelijke wettelijke taakuitbreiding?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Dik-Faber. Dan geef ik nu het woord aan de heer Wassenberg, want die stond echt te trappelen, zag ik.

□

De heer Wassenberg (PvdD):

Voorzitter. U zag het goed dat ik stond te trappelen van ongeduld om mijn bijdrage te kunnen leveren. Komt ook omdat ik niet elke dag de kans krijg om met deze bewindslieden en deze uitgelezen selectie van Kamerleden in debat te gaan. Vandaar mijn ongeduld.

Voorzitter. Vandaag bespreken we de laatste begroting van wat vroeger het ministerie van Infrastructuur en Milieu heette. Alleen de term Milieu is uit de naam geschrapt door het groenste kabinet ooit. Na drieënhalf jaar beleid zien we ook waarom dat gebeurd is: milieu is toch een heel klein beetje het ondergeschoven kindje geworden. Milieu delft te vaak het onderspit in de verschillende belangenafwegingen, bijvoorbeeld als het gaat om asfalt. Dat bleek gisteren weer, toen de minister die bizarre verbreding van de A27 bij Amelisweerd doordrukte. Daar wordt waardevolle natuur vernietigd, natuur die op papier gecompenseerd gaat worden. Maar een oud bos dat wordt omgehakt, heeft een grote ecologische waarde, heeft veel biodiversiteit, het kost tientallen jaren, soms langer, voordat nieuwe natuur diezelfde kwaliteit heeft. En ja, dat compenseer je niet met een circulaire fietsbrug. De afgelopen jaren waren vooral voor meer asfalt, voor gepolder met bedrijfsbelangen, voor meer milieuschandalen. Het granulietschandaal, door Zembla onthuld, is daar een recent voorbeeld van.

Ik ga vandaag niet opnieuw onze visie uiteenzetten, dat hebben we de afgelopen jaren gedaan. Het afgelopen weekeinde is ons verkiezingsprogramma uitgekomen. Daarin is onze systeemkritiek ook verwoord, ook ten tijde van de covidpandemie. Zoönosen zijn actueler dan ooit, maar ik houd het vandaag heel concreet. Ik richt me uiteraard tot het kabinet, maar ook tot mijn collega-Kamerleden. Voor een aantal van ons is dit de laatste begroting. De heer Laçin zei het al: dit is zijn laatste lenW-begroting. Dat lijkt mij een mooi moment voor de Kamer om schoon schip te maken, om een aantal zaken te regelen waarvan u allemaal ongetwijfeld gedacht hebt: dit moeten we nog even regelen, deze laatste begroting is daar een mooi moment voor. Dan begin ik met iets wat heel klein lijkt, maar wat wel een groot probleem is: ballonnen. Als ik een zak ballonnen koop en ik gooi die leeg op straat, dan krijg ik een boete. Maar vul ik die ballonnen met helium en laat ik ze op, waarna ze in de natuur terecht komen, in de sloot, in zee, dieren eten ze waardoor ze sterven, dan mag het opeens wel. Maar dat is toch niet uit te leggen? Dat zijn dezelfde ballonnen, maar de schade is veel groter. Dat klopt niet. Vindt de staatssecretaris dit ook niet gek? Ik vraag het ook aan mijn collega's:

is het niet gek dat je een ballon niet weg mag gooien op straat, maar wel op mag laten en in de natuur terecht mag laten komen, waar die ballon heel veel schade aanricht? Dat kunnen wij als Kamer regelen. Waarom leggen wij het oplaten van ballonnen niet langs dezelfde meetlat als het weggooiën van ballonnen op straat? Ik kom morgen in de tweede termijn met een motie daarover.

Dan nog zo iets raars, ook een onderwerp waarover we eerder hebben gesproken. Wat doe je met versleten autobanden? Versnipper je ze en stort je ze in de natuur, dan is dat uiteraard verboden. Maar versnipper je ze en stort je de korrels op een kunstgrasveld, waarna die korrels alsnog in de natuur terecht kunnen komen, dan mag het opeens wel. Dat is heel raar, zeker omdat er alternatieven zijn. De Partij voor de Dieren wil graag dat we kunstgras of in ieder geval kunstgras met rubberen autobandstrooisel gaan uitfaseren. Ook hier wil ik graag een reactie op, want hierover wil ik morgen een motie indienen.

Dan de internationale wetgeving over de zwaveluitstoot van zeeschepen. Dat is een hele goede stap, maar als de schepen vervolgens de zwavel niet via de lucht maar via het water lozen, dan schiet het milieu er helemaal niets mee op. De oceaan is al ernstig aan het verzuren. Ik vraag mijn collega-Kamerleden en de minister: laten we bij de Internationale Maritieme Organisatie pleiten voor een einde aan die zogeheten "open loop scrabbers"; excuses voor die lelijke term.

Voorzitter. Afval. Het kabinet zet in op weinig ambitieuze recyclingdoelen. Het aantal verpakkingen blijft maar toenemen. Elk jaar komen er 100 miljoen verpakkingen bij. Waarom stellen we niet een jaarlijks reductiedoel vast voor verpakkingen? Dus niet alleen inzetten op recyclen — dat is hartstikke belangrijk — maar ervoor zorgen dat er elk jaar minder verpakkingen komen, want voorkomen is beter dan genezen. Onnodige verpakkingen, verpakkingen die je kunt vermijden, moet je ook vermijden, want je ziet wat ermee gebeurt.

Als het even kan in deze coronatijd wandel ik graag. Ik woon in Zuid-Limburg, dus ga ik de natuur in Zuid-Limburg in: prachtige bossen, maar steeds vaker vervuild. Na een tijdje wandelen in de natuur kwam ik vroeger, pre corona, altijd met een zak vol rotzooi thuis, rotzooi die ik allemaal vermeld had om thuis weg te gooien. Maar het is echt schrikbarend wat je in coronatijd ziet. De zak die ik meeneem is na een halfuur al vol, waar ik vroeger bij wijze van anderhalf uur over deed. Er wordt veel meer gestort in de natuur. Het kabinet heeft een zwaarbevochten stap gezet op het gebied van statiegeld. Welgemeende complimenten daarvoor, maar je ziet dat dit gaat leiden tot ontduiking. Er komen andere verpakkingen, allerlei rare verpakkingen om te zorgen dat ze niet onder statiegeld vallen. Of er wordt ineens zuivel toegevoegd aan de dranken, waardoor het opeens een zuiveldrank is en er geen statiegeld op zit. Dat maakt het allemaal onhandiger en complexer. Waarom houden we het niet simpel en breiden we het uit naar alle varianten plastic, aluminium en tetrapak? Zuivel, sap, frisdrank: overal statiegeld op. Graag een reactie.

Nog zo'n vanzelfsprekendheid: de aanpak van slechte lucht door de uitstoot van rook. Dat gebeurt bij biomassacentrales. Dat is een groot probleem, maar daarover spreken we volgende week met de minister van EZK. Maar ook houtstook is een veroorzaker van slechte lucht. Op kleine schaal,

dat wel, maar wel verspreid door het hele land en midden in woonwijken. Het is een veroorzaker van gezondheidschade. Tijdens covid, een longaandoening nota bene, is dat een extra groot probleem, maar ik zie geen beweging bij het kabinet om kachels aan te pakken. Waarom formuleren we geen doelen om het aantal kachels en het aantal stookuren terug te brengen? Het PBL laat zien dat het in Duitsland goed werkt.

Voorzitter, ik kom tot een afronding. Dit is de laatste lenW-begroting van dit kabinet. Ik heb een aantal concrete punten genoemd, zaken die soms al jaren spelen. Ik vraag het kabinet en ik vraag ook mijn collega's: laten we die zaken nu goed regelen en niet over de schutting gooien bij een volgende Kamer en een volgend kabinet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Wassenberg. Meneer Graus, kom eens hier met uw telefoon. O nee, dat kan niet met corona. Maar dat mag niet. Toch? U gaat gewoon iets midden in de zaal afspreken?

De heer Van Raan, namens de Partij voor de Dieren.

□

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Krimp. Waar het heen gaat met de luchtvaart is duidelijk. U weet, de Partij van de Dieren pleit daar al jaren voor en ook in dit debat zullen we weer een aantal concrete voorstellen doen om dit te bereiken. Toen ik een aantal jaren geleden tijdens een hoorzitting aan een KLM-bestuurder vroeg hoe het bedrijf zich ging voorbereiden op die onvermijdelijke krimp van de luchtvaart, was het antwoord: daar zijn we niet mee bezig. Deze houding van de KLM-top is het bedrijf duur komen te staan. De krimp van de luchtvaart kwam overigens sneller dan gedacht, vanwege corona. Topman Pieter Elbers, die jarenlang weigerde zijn bedrijf voor te bereiden op de onvermijdelijke krimp van zijn sector, werd niet ontslagen en had niet het benul om proactief zijn bonus over 2019 van de agenda te halen. Maar hij — ik citeer zijn uitspraak — "betreurde de ontstane onrust". Het is een illustratie van het oude abnormaal, waar zowel de sector als de regering in zit vastgevoest.

Voorzitter. Dat oude abnormaal maakt het mogelijk dat het aantal vliegbewegingen alle grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier heeft overschreden. Een onhoudbare situatie waar we niet naartoe terug zouden moeten willen. Maar het slechte nieuws is dat de regeringspartijen het oude abnormaal van de luchtvaartsector nog steeds niet willen loslaten. Ik schets u even een paar dieptepunten — vele dieptepunten.

De inkt van het Klimaatakkoord was in 2019 nog niet droog of deze minister stond alweer vol trots een groei van Schiphol te verdedigen. Er zaten fouten in de MER, stikstofberekeningen, vogelrapporten, geluidseffecten, natuurvergunningen. Ik las een treffende beschrijving in de column van Sybrand Frietema van het Friesch Dagblad: "Burgers halen in de avonduren de rekenfouten uit de overheidsrapporten waar duurbetaalde onderzoeksbureaus ze er overdag in hebben verstopt." Dat is een onderdeel van de frommel-

besluitvorming waarmee dit kabinet — dat verwijt ik het kabinet echt — voortdurend het democratisch weefsel aantast. Collega Dijkstra van de VVD durfde dat net "zorgvuldig" te noemen. Heeft de minister dit eigenlijk wel door, vraag ik me af.

Voorzitter. Andere dieptepunten. Onrechtmatig handelen. De regering legde met veel bombarie en onrechtmatig, zo bleek later, 744 miljoen euro belastinggeld op tafel, die inmiddels nog maar een derde waard is. Belastingparadijzen in stand houden. Schiphol blijft met een beschamend lage vliegtaks nog steeds een belastingparadijs. Dankzij een blanco cheque voor de KLM, waarvan de minister van Financiën, maar ook deze minister van lenW niet kan uitleggen hoe ze die ooit gaan terugverdienen met het verdienmodel dat de luchtvaart op dit moment heeft, verdwijnen er miljarden aan belastinggeld in de bodemloze luchtvaartput.

Maar, voorzitter, er is ook goed nieuws. Aan de horizon gloort een mooie toekomst met minder vliegtuigen en meer treinen. Want burgers laten zich ook niet langer in slaap sussen door schiphollen, alsof dat door de herrie overigens nog zou kunnen. Burgers slaan massaal de handen ineen. Afgelopen week was er nog een prachtige burgertafel georganiseerd voor en door burgers. Ik vraag de minister of zij mogelijkheden ziet om dergelijke initiatieven verder te ondersteunen.

Voorzitter. Dan concreet. De Partij voor de Dieren stelt onder andere voor het aantal vluchten in Nederland radicaal te verminderen, Lelystad Airport per direct te annuleren, Rotterdam The Hague Airport te sluiten en om te vormen tot een stadspark, vliegveld Eelde te sluiten, de overlast van Maastricht drastisch te beëindigen, een einde te maken aan belastingparadijs Schiphol en veelvliegers meer te laten betalen. De opbrengsten daarvan kunnen we dan investeren in de transitie naar een duurzaam vervoer en omscholing van het personeel.

Voorzitter. Alle seinen staan op groen voor een krimp van de luchtvaart.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan geef ik nu het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.

□

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. In 1983 maakte ik als 9-jarig jongetje voor het eerst een begrafenis mee. Een meisje van 7 jaar oud, twee klassen onder me, was bij een verkeersongeval om het leven gekomen. Het dorp waar ik woon, Elspeet, was vorige week in rep en roer. Een klein jongetje van 2 jaar kwam om bij een verkeersongeval. Het bleek het kleinzoontje te zijn van die mensen die in 1983 hun dochtertje verloren.

Voorzitter. In mijn werkzame periode bij Rijkswaterstaat heb ik veel rapporten langs zien komen over verkeersongevallen op de N50, op de N18, op de A50, en ga zo maar door. Telkens zag je dat als de weginrichting misschien iets anders was geweest, het misschien anders had kunnen aflopen.

Voorzitter. Daar zit voor mij de motivatie om te zeggen toen ik Kamerlid werd: verkeersveiligheid is voor mij een speerpunt. De SGP kiest voor bescherming van het leven, want met jaarlijks 600 verkeersdoden en duizenden verkeersslachtoffers kunnen we niet leven. Ik wil de minister een compliment maken, want ze heeft in de afgelopen jaren goede stappen gezet. Maar we moeten constateren dat de cijfers nog steeds niet positief zijn. Daarom is mijn vraag of zij er in deze laatste maanden van haar regeerperiode — misschien is het nog wel een jaar — voor gaat zorgen dat provincies en gemeentes door kunnen stomen met de uitvoeringsprogramma's om regionale knelpunten aan te pakken en dat hier ook structureel voldoende geld voor is.

Voorzitter. Ik had ook een stuk staan over pakketbezorging, maar de heer Dijkstra van de VVD heeft daar zulke mooie dingen over gezegd dat ik me daar een-op-een bij aansluit en daarmee ook een minuutje tijd win, niet voor mezelf maar vooral voor u.

Ik ga door met het onderhoud, want het onderhoud van bruggen, viaducten en sluisen blijft zorgen baren. Vrachtwagenchauffeurs komen te vaak voor onaangename verrassingen te staan. Denk aan de afsluiting van de A44 voor zwaar vrachtverkeer. Maar ook binnenvaartschippers hadden alleen al op de Maascorridor in de eerste maanden van dit jaar te maken met 140 stremmingen. Tot 2025 is er een budgettekort van 1 miljard euro of nog hoger en daarnaast nog van ruim 1 miljard voor uitgesteld onderhoud. Tegelijkertijd snakt het bedrijfsleven in de infrasector in verband met corona naar projecten. Mijn vraag is of de minister kans en mogelijkheden ziet om onderhoud aan sluisen en bruggen naar voren te halen. Zo ja, wat is daarvoor nodig in de organisatie op het ministerie en bij Rijkswaterstaat en misschien ook in de markt?

Voorzitter. De bewindslieden hebben voor de periode na 2025 fors gekort op de investeringsruimte door overheveling van budget naar beheer en onderhoud en naar Rijkswaterstaat. Ja, het is heel helder dat dat onderhoudsdomein dat budget nodig heeft: houden voor bouwen. Maar toch, hoe gaat het kabinet zorgen dat er voldoende investeringsruimte blijft in de toekomst? Want we mogen niet stil komen te staan.

Voorzitter. Vorige week vrijdag was ik op werkbezoek bij een aannemersbedrijf, De Jong Zuurmond in Beesd. Dat is een prachtig bedrijf. Zo'n man begint met een trekkertje en heeft nu, een heel aantal jaren verder, een bedrijf opgebouwd met zo'n 500 werknemers, innovatief. Dat is echt zo'n ondernemer waar ik en volgens mij ook de minister en vele anderen van houden. Ze waren bezig en ze gingen door met innovatie, maar ze hadden wel een zorg, want zij doen veel in onderhoudscontracten. Met dat dagelijks onderhoud valt niet veel te verdienen. Het verdienmodel zit in kleine nieuwbouw, renovatie en aanpassingen van het netwerk, maar zij gaven aan dat de tendens lijkt te zijn dat de contracten wat dat betreft eigenlijk losgekoppeld worden. Met meer renovatie verdwijnt misschien ook net dat stukje kleine nieuwbouw en wordt het eigenlijk heel schraal in het gewone dagelijks onderhoud. Daar maak ik me met dit bedrijf en met soortgelijke bedrijven zorgen over. Mijn vraag aan de minister is of ze die zorg erkent en herkent en of zij ervoor wil zorgen dat het mkb ook aangehaakt blijft, want ik denk dat we dit soort bedrijven echt nodig hebben om Nederland draaiend te houden. Dat kan

niet alleen maar bij grote aannemers of eventueel zelfs bij buitenlandse partijen.

Voorzitter. Dan het Groeifonds en het Mobiliteitsfonds. De regio Amsterdam heeft een plan gepresenteerd voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en wil graag voor 3 miljard euro of 4 miljard euro aanspraak maken op het Groeifonds. Ik snap dat; laat ik dat hier ook zeggen, maar dit roept bij mij wel vragen op. Klopt het dat dit voorstel door het ministerie van IenW is ingediend in de eerste ronde voor het Groeifonds? Dat lees ik in de krant. Als het daarin staat, zou ik dat ook als Kamerlid graag willen weten. Mijn vraag aan de bewindslieden is hoe die verhouding nou is tussen het Mobiliteitsfonds en het Groeifonds. Daarover was er net een interruptiedebat tussen de heer Dijkstra van de VVD en mij. Vinden zij het wenselijk dat aan twee tafels met verschillende verdeelsleutels besluiten worden genomen over grote infrastructuurprojecten?

Wat in ieder geval niet moet gebeuren, is dat Amsterdam 3 miljard krijgt voor een verlengde Noord/Zuidlijn, terwijl Zeeuwen nog jarenlang tol moeten blijven betalen voor een Noord/Zuidlijn, de Westerscheldetunnel. Die loopt namelijk, wat verderop in Nederland, in dezelfde richting. Enkele maanden geleden was er, afgezien van de coalitiepartijen, brede steun voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Het hing op één stem. Zeeuwen hebben tol moeten betalen voor de Zeelandbrug. Ze hebben kaartjes moeten kopen voor de veerdiensten en moeten nu tot 2023 tol betalen voor die nieuwe tunnel. De SGP vindt dat dit lang genoeg geduurd heeft en ik hoor eigenlijk dat dit breed in de Kamer het geval is. Ik zeg dus: stel samen met de provincie een plan op om de tunnel veel eerder tolvrij te maken en trek hiervoor als Rijk de portemonnee. Ik heb het amendement van de SP en de PvdA gezien. Dat vind ik een heel sympathiek amendement. Ik moet zeggen dat ik de dekking wel een beetje mager vind, maar ik begrijp dat daarover te praten valt. Laten we dat dus tussen nu en morgenavond doen, maar als we met elkaar een dekking kunnen vinden die een beetje fatsoenlijk is, dan steun ik dat amendement. Laat ik dat maar gelijk benoemen; dat scheelt een vraag.

Over de binnenvaart wil ik het ook nog even hebben, want dat moet door kunnen stomen. Daar hopen we bij het MIRT-debat verder op terug te komen. Maar voor nu een vraag over de ligplaatsen. Schippers zien steeds vaker bordjes met "verboden aan te meren in verband met gebrek aan onderhoud", terwijl elke ligplaats telt. Er verdwijnen jaarlijks een aantal ligplaatsen, terwijl er heel weinig bij komen. Mijn vraag is of de minister in beeld wil brengen hoe het aantal ligplaatsen zich ontwikkelt.

Voorzitter. Aan het begin van deze kabinetsperiode is een SGP/VVD-motie aangenomen voor betere bereikbaarheid van kleinere steden met het ov. Ik vind het wat dat betreft wel heel opmerkelijk dat de intercityverbinding Amersfoort-Amsterdam wordt geschrapt. Dat gaat toch in de verkeerde richting, zeg ik dan. Mijn vraag is: wat doet het kabinet voor betere treinverbindingen met die kleinere steden? De SGP pleit voor een station bij Barneveld-Noord op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Het moet mijns inziens niet nodig zijn om vanuit Eden helemaal om te rijden via Amersfoort om in Apeldoorn te komen, terwijl het spoor er gewoon ligt.

Voorzitter. De Kamer heeft een motie van mijn hand aangenomen waarin de regering gevraagd wordt de maritieme sector zo veel mogelijk te ondersteunen omdat die sector in heel zwaar coronaweer zit. Mijn vraag is of de minister haar best wil doen om investeringen in de Rijksrederij naar voren te halen om de sector zo water onder de boot te geven. Het is echt hard nodig. Dus mijn vraag is: wil ze snel duidelijkheid geven over het vlootvervangingsprogramma en wil ze inzetten op maximale betrokkenheid van het nationale bedrijfsleven, zoals andere Europese lidstaten dat ook doen?

Voorzitter. Dan bio-Ing. Dat kan een belangrijke rol spelen bij het verduurzamen van goederenvervoer. Er is nu een tijdelijke regeling, maar die loopt volgend jaar af. Groot probleem is dat het net als aardgas te maken heeft gekregen met een accijnsverhoging. Dat maakt de businesscase niet gunstig. Mijn vraag is: wat gaan de bewindslieden doen om ervoor te zorgen dat bio-Ing na 2021 een boost krijgt?

En dan de vervoerarmoede. Huishoudens en kleine ondernemers zien brandstof- en parkeerkosten oplopen, terwijl ze geen geld hebben voor een elektrische auto. Of ze zien zich geconfronteerd met aangescherpte eisen voor milieuzones, terwijl ze geen geld hebben voor een andere auto. Hoe willen bewindslieden die duurzame vervoersarmoede voorkomen?

Het allerlaatste punt betreft de interruptie die ik had met het CDA over de touringcarbranche. Om een lang verhaal kort te maken: minister Wiebes zegt tegen mij "het zit allemaal wel goed". Maar ik heb ze weer gesproken en het voorstel is heel simpel en dan zit het maatwerk erin. Mijn voorstel is: maak de TVL echt passend voor het gemiddelde bedrijf, 42% in plaats van 33% TVL, en dan een eenmalige bijdrage voor die duurzame bussen Euro-5 en -6. Dan haal je de top van de markt er ook uit. Dus met dat concrete voorstel, de TVL naar 42% en de Euro-5 en -6-bussen een eenmalige bijdrage, helpen we de sector echt uit de brand. De KNV zegt het en de ondernemers zeggen het zelf. Mijn vraag is of de staatssecretaris specifiek op dit hele concrete voorstel in wil gaan.

Daar laat ik het bij, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Wat een heftig verhaal waar u mee begon over het verongelukte kind, meneer Stoffer. Ik wens de familie heel veel sterkte toe. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Toch nog even terugkomend op de A27. Ik had gehoopt dat de heer Stoffer daar in zijn eigen betoog aan zou refereren. We hebben het over zorgvuldigheid van besluitvorming. De heer Stoffer zei tegen mij: we zijn al zo lang met dat project bezig; dan moeten we nu toch een besluit nemen. Ondertussen heeft de Commissie voor de m.e.r. in de laatste twee adviezen vrij fundamentele vragen gesteld over het project. Er ligt een alternatief "binnen de bak". Dat kan veel sneller uitgevoerd worden. Dus dat zou eigenlijk tijdswinst opleveren en er is het risico dat het tracébesluit dat er nu ligt uiteindelijk door de Raad van State wordt afgekeurd op stikstofgronden. Dus mijn vraag aan de heer Stoffer is eigenlijk: als we nu zorgvuldigheid als voorwaarde nemen, moeten we dan de Commissie voor

de m.e.r. niet nog eens een keer heel goed naar het voorgenomen tracébesluit laten kijken?

De heer Stoffer (SGP):

Ik kan er lang en kort over zijn. Ik heb gisteravond tot diep in de nacht nog zitten kijken naar die A27 en mijn antwoord is: nee. Er is twaalf jaar uitgebreid op gestudeerd. Ik had vroeger een baas die zei: studeren is hartstikke goed; er kan ook uitkomen dat je iets niet moet doen, maar hier is uitgekomen dat je het echt noodzakelijke moet doen. Alle mensen hebben hier jarenlang in de file gestaan. Dat is nu natuurlijk even minder, maar als je het KiM-rapport ziet waar we eerder over gesproken hebben, dan zie je dat we in 2025 in de situatie van 2019 zitten met alle voorgenomen investeringen daarin. Dit project is pas in 2027 klaar. We hebben het hard nodig. Het is echt nodig om die draaischijf van Nederland draaiende te houden. De zorgvuldigheid zit er volop in. Stel nu eens dat mevrouw Kröger gelijk heeft, dan sneuvelt het vanzelf bij de rechter. Ik denk van niet, maar als het zo is, dan heeft ze geluk, en dan moet je eigenlijk gewoon weer opnieuw beginnen en repareren. Het is een lang verhaal, maar het antwoord is heel simpel: nee.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, tot slot.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als wij als Kamerleden gaan zeggen "dan sneuvelt het maar bij de rechter", dan vind ik dat we eigenlijk niet de zorgvuldigheid van bestuur betrachten die we in dit land moeten hebben. De Commissie voor de m.e.r. zet heel grote vraagtekens achter het voorgenomen besluit en rond stikstof is zo veel onduidelijk. "De vertraging van de Commissie voor de m.e.r.", dan hebben we het over weken. Daarmee kunnen we ons besparen dat een heel project — twee jaar — door de Raad van State wordt afgeschoten en dat we helemaal opnieuw moeten beginnen. Als de heer Stoffer van de SGP voor zorgvuldig bestuur is, dan snap ik werkelijk niet waarom hij deze tussenstap, die de Commissie voor de m.e.r. ook zelf aanraadt, niet steunt.

De heer Stoffer (SGP):

Als er één land is waar zorgvuldig infrastructuur wordt aangelegd en waar ongelofelijk veel inspraak is, dan is het Nederland. Je wordt er af en toe een beetje naar van. Er is twaalf jaar gestudeerd en dadelijk, na twaalf, dertien jaar, beginnen we eindelijk met de aanleg op zo'n cruciaal punt. Nee, er is uitgebreid naar gekeken. Wat dat betreft steun ik het tracébesluit dat getekend is van harte. Ik denk dat het nodig is om Nederland vooruit te helpen. Ik snap de overweging. Dat is uw politieke insteek, maar de mijne is echt anders.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Baudet namens Forum voor Democratie.



De heer **Baudet** (FvD):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. We bespreken vandaag de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het komende jaar. Daar gaat ruim 16 miljard in om. Laat ik beginnen met een paar algemene constatering.

Ten eerste. Nederland wordt steeds voller: van zo'n 15 miljoen mensen in 1990 naar bijna 17,5 miljoen nu. En als het aan de kartelpartijen ligt — aan VVD, CDA, Partij van de Arbeid, D66 enzovoorts — dan komen er de komende jaren nog eens 1 miljoen mensen bij. Het gaat maar door en door. Dat werkt natuurlijk door in de problemen met onze infrastructuur.

Maar daarop kom ik zo, want er is nog een tweede algemene constatering waar ik mee wil beginnen. En die is dat we volledig zijn doorgeslagen in alle milieu- en klimaatmaatregelen. De beperkte ruimte die we nog hebben in ons land, wordt volgebouwd met windturbines en zonnepanelen. Voor zover er nog grond over is om woningen op te bouwen, wordt de woningbouw geobstrueerd door allerlei stikstofmaatregelen. Zo zijn de twee belangrijkste punten waarop Forum voor Democratie van mening verschilt met de gevestigde orde, met de gevestigde partijen, ten diepste verbonden met al deze praktische, concrete problemen met betrekking tot infrastructuur waar Nederlanders dagelijks mee te maken hebben en waarover wij vandaag spreken.

Voorzitter. Met ruim 500 inwoners per vierkante kilometer behoort Nederland tot de meest dichtbevolkte landen ter wereld. Tot onze grote spijt ziet het er niet naar uit dat dit de komende jaren minder gaat worden. Zoals gezegd, gaat de immigratie immers maar door vanwege het pro-immigratiebeleid van VVD, CDA enzovoorts. En dat heeft allerlei consequenties. Het heeft consequenties voor onze culturele identiteit, het heeft consequenties voor de veiligheid en het leidt tot leerachterstanden in het onderwijs, maar natuurlijk ook tot woningnood. De toename van de bevolking zorgt er ook voor dat het steeds lastiger wordt om in Nederland op een veilige en vlotte manier van a naar b te komen. Ervan uitgaande dat de zeer schadelijke lockdown waar we nu in zitten op enig moment eindelijk wordt opgeheven en dat we weer gewoon naar ons werk kunnen en vrienden kunnen bezoeken of naar het theater of restaurant kunnen gaan, zullen we zien dat we ook weer steeds vaker in de file staan of in de treinen hutjemutje moeten staan. Wie ondertussen dacht dat we nu, in deze periode waarin het rustiger is op de weg, wel gewoon door zouden kunnen rijden op de snelweg — veel mensen werken immers thuis — is bedrogen uitgekomen. Half maart dit jaar heeft VVD-minister Cora van Nieuwenhuizen de maximumsnelheid verlaagd van 130 km/u naar 100 km/u. Een onmenselijk trage snelheid om je mee te verplaatsen. Je zal als automobilist toch maar op de VVD hebben gestemd! Tijdens de campagne noemde Rutte de VVD nog de "vroemvroempartij". Het blijkt de tuffpartij te zijn geworden. Automobilistje pesten is naar een nieuw niveau getild. "Een rotmaatregel" noemde Rutte destijds die snelheidsverlaging, maar het zou nodig zijn om de bouw weer op gang te helpen. Inmiddels is berekend dat de stikstofwinst met het inperken van onze vrijheid en het instellen van een maximumsnelheid van 100 km/u volstrekt, maar dan ook volkomen, verwaarloosbaar is. Het bespaart per jaar zo'n 15 gram stikstof per hectare, en dat is minder dan één hondendrol bevat. Waarom is deze op-

maatregel, nadat werd aangetoond dat deze volledig zinloos is, niet onmiddellijk teruggedraaid? Het teruggedraaien van de snelheidsverlaging behoort in elk geval tot de eerste maatregelen die wij na 17 maart zullen doorvoeren. Terug naar 130, altijd en overal waar dat kan. En het mag best ook wel wat harder, waar dat mogelijk is. "Maximumsnelheid naar Duits model", zo formuleren we het in ons verkiezingsprogramma.

Uit onderzoek blijkt trouwens ook dat naarmate de maximumsnelheid geloofwaardiger is, gelet op bijvoorbeeld de breedte van de weg, de gemiddelde rijnsnelheid ook dichterbij de limiet ligt, en de maximumsnelheid minder vaak wordt overschreden. Ook zijn er aanwijzingen dat snelheidsverschillen tussen automobilisten dan kleiner worden, wat de doorstroming ten goede komt. Ondertussen blijft, in weerwil van deze feiten, juist het aantal trajectcontroles toenemen. Ordinaire geldklopperij, en bovendien onverenigbaar met de menselijke waardigheid. Daarom vraag ik de minister of zij een overzicht kan verstrekken van alle trajectcontroles die momenteel actief zijn in Nederland, waarbij wordt aangegeven hoeveel geld ermee wordt opgehaald en wat het effect ervan is geweest op de verkeersveiligheid, aan de hand van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers vóór en na invoering van deze trajectcontroles. Aan de hand daarvan willen wij dat alle trajectcontroles heroverwogen worden. En alleen de trajectcontroles die daadwerkelijk een overduidelijke, zeer grote bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid zouden eventueel in stand kunnen blijven, maar alle andere niet. Het is namelijk in onze ogen in strijd met de menselijke waardigheid en vrijheid om mensen een trajectcontrole op te leggen. We zijn toch potdomme geen schapen, die je op deze manier de individuele rijvrijheid kunt ontnemen!

De VVD heeft inmiddels definitief besloten niet langer op te komen voor de automobilist, zo blijkt ook uit het nieuwe VVD-verkiezingsprogramma. Eerder zei de partij nog te strijden tegen het beleid waarmee de automobilist als melkkoe wordt uitgemolken, maar daar is niets meer van over. Behalve dat de partij ineens de hoge belastingen accepteert, wordt er zelfs gepleit voor het betalen van een kilometerheffing, oftewel: rekeningrijden. Ongelooflijk dat de VVD zo'n ruk naar links heeft gemaakt, en FvD tegenwoordig kennelijk de enige partij is die nog wel echt voor de belangen van de automobilist opkomt.

Wij pleiten ook voor forse en verstandige investeringen in onze infrastructuur, juist nu. Nederland stevent door het stupide en niet-rationele coronabeleid van Rutte en De Jonge af op een enorme economische crisis. Steeds meer mensen verliezen hun baan en er zijn steeds minder vacatures. Volgens een recent rapport zou de helft van alle mkb-bedrijven zelfs op omvallen staan. Slimme investeringen kunnen op korte termijn zorgen voor een enorme impuls aan de werkgelegenheid. Ambtsgenoot Stoffer noemde net al een paar voorbeelden: onderhoud aan bruggen en sluisen. Dus als wij nu die investeringen doen, dan kan dat niet alleen werkgelegenheid creëren, maar ook op langere termijn het verdienvermogen van Nederland versterken. Dit in tegenstelling tot de miljarden die worden verspild aan de energietransitie, en die ook "investeringen" worden genoemd door dit kabinet, maar die zich nooit terugverdienen. Zoals bekend, willen wij onder meer investeren in de punten die Stoffer noemde over sluisen en bruggen — wat een uitstekend idee is — maar daarnaast bijvoorbeeld ook in een luchthaven in de Noordzee. Dat is nou een voorbeeld

van een fantastische investering, waar we echt iets aan zouden hebben. Maar onze VVD-minister wil een heel ander idee realiseren in de Noordzee, namelijk heel veel windturbines, waardoor het uitzicht verpest raakt, vogels versnipperd worden en er heel veel belastinggeld opgaat aan niets, terwijl we dan ook niet die enorme ruimte, die nu rondom Hoofddorp wordt ingenomen door de luchthaven, winnen als we Schiphol zouden verplaatsen. Wij willen ook investeren in andere vormen van mobiliteit: hyperloops, goede verbindingen met het buitenland, hogesnelheidstreinen en supersnel glasvezel zodat je in heel Nederland supersnel internet hebt en je flexibeler kunt gaan werken. Het zijn allemaal investeringen waaraan we echt wat zouden kunnen hebben.

In diverse regio's laat de bereikbaarheid bovendien nog steeds te wensen over. Daarom hebben we ook nog een aantal andere concrete punten waarvoor we in dit debat willen pleiten. In de eerste plaats moet er haast gemaakt worden met de aanleg van de A8 en de A9, voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. De Westerscheldetunnel moet tolvrij worden gemaakt. Dat biedt enorme kansen voor Zeeland. In Overijssel willen wij dat de N35 wordt opgewaardeerd naar een volwaardige snelweg, zodat automobilisten vlot en veilig naar Zwolle en naar Enschede kunnen rijden. Voor de noordelijke regio's pleiten wij voor een Lelylijn, een hogesnelheidslijn van Amsterdam via Flevoland naar Groningen.

Dat zijn allemaal concrete en haalbare plannen, die ook betaalbaar zijn als we stoppen met de zinloze klimaatplannen. Stop met het beleid om automobilisten te pesten. Investeer fors en verstandig in projecten waaraan we echt wat hebben. Maak vaart met het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Maar stop met de massale immigratie. Een stem op Forum is de enige echte stem voor mobiliteit.

Dank u wel.

De heer Schonis (D66):
Ik heb even een vraag aan de heer Baudet. Hoe kijkt u aan tegen rekeningrijden? Dat is mij niet helemaal duidelijk. Bent u voor of tegen rekeningrijden?

De heer Baudet (FvD):
Tegen.

De voorzitter:
Dat was kort. Laatste vraag, meneer Schonis.

De heer Schonis (D66):
Dat was inderdaad een kort antwoord. Ik heb even uw website bekeken. Daar staat namelijk het volgende. Bij duurzaamheid en innovatie zegt u: "Gelet op het verder groeien van het landelijk autobezit en de veranderende gebruiksbehoefte is autobezit niet meer de relevante factor voor belastingheffing. We willen daarom rekeningrijden". Dat schrijft u op uw eigen website. Dat is toch wel opvallend.

De heer Baudet (FvD):
Voortschrijdend inzicht.

De heer Schonis (D66):
Voortschrijdend inzicht? Dus u bent tegen rekeningrijden maar u adverteert dat u nog voor bent?

De heer Baudet (FvD):
Nou ja, adverteren, adverteren ... Ik weet niet wat u precies met "advertenties" bedoelt, maar het is voortschrijdend inzicht. Ik ben geen voorstander van rekeningrijden.

De heer Ziengs (VVD):
Allereerst wil ik een compliment uitbrengen aan de heer Baudet dat hij in ieder geval een keer deelneemt aan een begrotingsbehandeling van IenW. De afgelopen vier jaren hebben wij zijn aanwezigheid moeten ontberen in de commissie waar deze vele onderwerpen natuurlijk voorbij zijn gekomen. Maar dat laat onverlet ... Ik wil zien te voorkomen dat ik de heer Baudet van zeemeeuwgedrag beticht. U kent het: de meeuw vliegt over, laat iets vallen en vliegt weer door. Ik wil dus graag weten of hij bij alle punten die hij nu ingebracht heeft, ook enigszins een vorm van dekking kan aangeven. Want het zijn hele mooie projecten. Het zijn ook allemaal speeltjes en voorkeuren die ook bij onze partij zijn aangedragen, maar we kijken ook altijd naar de haalbaarheid en de betaalbaarheid. Heeft de heer Baudet daar ook rekening mee gehouden?

De heer Baudet (FvD):
Ja. De meeste van de voorbeelden, de plannen en de voorstellen die ik noem, zijn investeringen. Die gaan zichzelf dus terugverdienen. Maar je kunt het nu ook vrij makkelijk financieren als je stopt met de massale immigratie en de klimaatplannen, waar op dit moment ongeveer al onze welvaart naartoe gaat. Dat is dus geen enkel probleem. Dat herhalen wij steeds. Dit kabinet heeft een Klimaatwet ingediend. Die gaat ons de komende 30 jaar ongeveer 1.000 miljard kosten. De massale en alsmaar doorgaande immigratie kost meer dan 10 miljard per jaar. Daar gaat nu al onze welvaart naartoe. Als we daarmee stoppen, hebben we ruimschoots voldoende voor dit soort projecten.

De voorzitter:
Tot slot, de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):
Volgens mij is dit inderdaad de laatste interruptie die ik mag doen.

De heer Baudet vliegt nu hoog over. Hij geeft allerlei voorbeelden aan waarbij je het een met het ander kunt vergelijken. Mijn vraag was heel concreet. Als het echt gaat om die begroting van IenW, dan hebben wij in die begroting staan wat wat kost en wat wat oplevert, uiteindelijk. De heer Baudet haalt iets uit de lucht en zegt vervolgens: daarmee gaan we het verdienen. Heeft hij nu ook concrete voorbeelden om te zeggen hoe we daadwerkelijk de financiering, maar ook het terugverdienen, gaan realiseren op al die punten die hij noemt?

De heer **Baudet** (FvD):

Bijvoorbeeld die luchthaven in de Noordzee die wij willen aanleggen, zit nu niet in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Ik kan die er dus ook niet uit halen, want die zit er niet in. Maar als wij die begroting hadden geschreven en aan het roer hadden gestaan, dan had dat er wel in gezeten. Dan was die dekking uit andere posten gekomen, die nu allemaal wegvloeden aan allerlei subsidies voor duurzame stroom, voor windturbines, voor zonneakkers enzovoorts enzovoorts. Je kunt alleen een ander plan maken voor een begroting als je de hele overheidsbegroting overziet. Je kan dat niet alleen maar binnen dat ministerie doen. Dat is natuurlijk gepriegel in de marge. Je moet met een groot, ander plan komen, en dat heb ik hier gepresenteerd.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik dank de Kamerleden en de bewindspersonen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

Donderdag vanaf zo'n 17.00 uur gaan de minister en de staatssecretaris antwoorden namens de regering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.