

17

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2023

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2023

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 2023 (36200-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (36200-A);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2023 (36200-J).

(Zie vergadering van 30 november 2022.)

De voorzitter:

We gaan luisteren naar de minister en daarna naar de staatssecretaris. Zouden de mensen willen gaan zitten en de oortjes willen spitsen, zodat we kunnen luisteren naar de bewindspersonen? Hallo, hallo, hallo! Hoort iemand mij? Ik ben uw voorzitter. Je hebt charisma of je hebt het niet. Nou, niet dus. Er zijn afgevaardigden die er echt nachtwerk van willen maken, maar ik stel voor om dat niet te doen. Ik heb beide bewindspersonen opgeroepen om hun bijdragen in de eerste termijn kort en puntig te doen. De Kamerleden lopen niet over van de wil om te interrumperen. Op mijn verzoek hebben ze de meeste moties al ingeslikt, maar we gaan kijken wat daar in tweede termijn van over is. Dat schijnt slechts een enkeling te zijn. Met uw aller medewerking staan we toch op een christelijk tijdstip buiten.

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister. O, er is nog een opmerking van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik wil even een vraag stellen. Het kan onder het kopje maritiem, maar het gaat over de boot tussen Ameland en de vaste wal, die niet meer in de nacht gaat varen. Ik wil aan de minister vragen of hij daar misschien in zijn inleiding al iets over kan zeggen. Heel Ameland is namelijk in rep en roer. Dat lijkt me wel een puntje voor nu in plaats van tegen middernacht.

De voorzitter:

Zo wordt het middernacht.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dat is gewoon de vraag.

De voorzitter:

U heeft het al over het kopje maritiem, maar ik heb nog helemaal geen kopjes gehoord. U weet blijkbaar meer dan ik.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Nou, we hebben het over maritiem gehad, dus ik neem aan dat er een kopje maritiem is.

De voorzitter:

De veerboot moet echt ...

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dat is vrij logisch.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister. Ongetwijfeld neemt hij de boot wel ergens.



Minister Harbers:

Zeker. Dank u wel, voorzitter. Ik kan aan het slot van mijn inleiding gelijk iets over Ameland zeggen. Dat is misschien goed, want dan weet u ook wanneer de inleiding klaar is.

Voorzitter. Allereerst dank aan de Kamer voor de inbreng en de vragen gisteren. Bij Infrastructuur en Waterstaat werken we aan heel veel zaken tegelijk om Nederland bereikbaar, veilig en mooi te houden. Veel vragen en opmerkingen gingen gisteren over de bereikbaarheid van de stad en de regio, verkeersveiligheid, luchtvaart, onze maritieme sector, betaalbare en duurzame mobiliteit en een schone leefomgeving. Ik zal daar straks in de volgende volgorde op ingaan. Er zijn vijf onderwerpen, te beginnen met wegen; dan komen verkeersveiligheid, water, maritiem en luchtvaart.

Voorzitter. Eerst zoom ik heel even uit en neem ik een minuut of wat voor een algemene inleiding. We hebben heel veel om trots op te zijn. Nederland is een mooi en welvarend land, met sterke dijken en een solide netwerk van wegen, vaarwegen en spoorwegen, waarover we ons dagelijks door Nederland bewegen naar werk, studie, familie, vrienden, de sportclub, het terras, noem het maar op. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor een land waar het fijn leven is. Veel Kamerleden noemden dat gisteren ook. Ik hoorde de heer Madlener bijvoorbeeld over mobiliteit als een voorwaarde voor vrijheid. Ik heb mezelf weleens in toespraken laten ontvallen dat mobiliteit wellicht wel een mensenrecht of een grondrecht is, want iedereen gaat iedere dag een keer zijn deur uit en dan ben je aan het bewegen en ga je ergens heen.

We zijn ook een internationaal knooppunt voor goederen-transport en logistieke dienstverlening. Onze ligging aan zee maakt ons het portaal naar de rest van Europa. Ook onze bereikbaarheid door de lucht is internationaal van

grote betekenis, want onze luchthavens verbinden ons land met de rest van de wereld, om familie en vrienden te bezoeken, voor bedrijven en voor snel transport van bijvoorbeeld hulpgoederen en medicijnen.

Voorzitter. Onze infrastructuur is dus letterlijk het fundament van een gezond en veerkrachtig land met een sterke economie. We doen het dus ook goed op de internationale lijstjes als het gaat om de kwaliteit van infrastructuur, zoals wegen, sporen, waterwegen en laadinfrastructuur. We stonden vorig jaar nog op nummer 6 in de World Competitiveness Ranking.

Voorzitter. We doen het ook goed met onze waterhuishouding. We zijn nog steeds een van de veiligste delta's ter wereld en de kwaliteit van ons drinkwater is nog steeds uitstekend. Maar dit alles gaat niet vanzelf. Het wordt ook minder vanzelfsprekend. We zien droogte, hitte, extremer weer en een stijgende zeespiegel. Er is een groot woningtekort. We zullen de komende jaren veel moeten bouwen en die nieuwe woonwijken en huizen moeten goed bereikbaar zijn, want bereikbaarheid is een belangrijk onderdeel van ons leven. De vraag naar mobiliteit neemt dus toe. Het wordt drukker op onze wegen en in het openbaar vervoer. Ondertussen bedreigt een teveel aan stikstof onze natuur. Daar moeten we rekening mee houden bij alles wat we doen. Bovendien worden grondstoffen steeds schaarser en daarmee ook duurder. Dat raakt ons allemaal, van Noord-Groningen tot Zeeuws-Vlaanderen en van de Wadden dwars over ons mooie land naar Limburg.

Er is dus werk aan de winkel voor — ik hou maar even de kwalificatie van gisteren van mevrouw Van Ginneken aan — het ministerie van oplossingen. Zeker, je kunt ook spreken van een "ministerie van problemen", maar ik ben nog steeds van de oplossingen, maar dat terzijde. Ik wil maar zeggen: alles hangt met elkaar samen. De maatregelen beïnvloeden elkaar en kunnen elkaar versterken als we het goed doen.

Voorzitter. Voordat ik naar het onderwerp wegen ga, even een kort woord over de sneldienst tussen het vasteland en Ameland. Daarover kwam gisteren het bericht dat de firma die deze dienst uitbaat, daarmee gaat stoppen. Mevrouw Van der Plas vroeg daar terecht aandacht voor. Laat ik om te beginnen zeggen dat ik de bereikbaarheid van de Waddeneilanden zeer belangrijk vind. Nu is het zo dat er met de bestaande veerponten en -diensten een sneldienst onderhouden kan worden, ook 's nachts, want het gaat in dit geval ook om de nachtdienst. Watertaxi's mogen overdag een sneldienst uitvoeren; 's nachts mogen ze, zonder vergunning, niet sneller dan 20 kilometer per uur varen. 's Nachts sneller varen is om verschillende redenen niet zomaar toegestaan. In de eerste plaats moet een vergunning vanwege de Natuurbeschermingswet aangevraagd worden. 's Nachts snel varen met een watertaxi is op dit moment ook niet mogelijk op basis van het Binnenvaartpolitiereglement, dat regels stelt ten behoeve van de veiligheid op het water. Sinds ik het bericht vanochtend zag, is er snel contact geweest met het desbetreffende bedrijf en overigens ook met de provincie. Volgens de informatie die ik nu heb, zijn er nog nooit formele aanvragen ingediend voor een beoordeling voor een vergunning. Maar nogmaals, er zijn op zichzelf, binnen de regels en binnen de voorwaarden, mogelijkheden om een sneldienst uit te voeren.

De voorzitter:
Mevrouw Van der Plas, kort en puntig.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Kort en puntig. Veltman zegt twaalf jaar bezig te zijn geweest met het zoeken naar een mogelijkheid om de vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet te krijgen. Het bedrijf zegt dat Rijkswaterstaat, de provincie, het ministerie én het Samenwerkingsverband De Waddeneilanden daar niet in meedingen. Daar zou ik dus nog wel een nadere toelichting op willen. In aanvulling daarop: heel Ameland is in rep en roer. Kinderen van Ameland die naar de middelbare school gaan, wonen doordeweeks vaak aan de vaste wal. Als er bijvoorbeeld iets met die kinderen is, kunnen ouders 's nachts niet naar hen toe. Als er een ongeluk is of als iemand die aan de vaste wal woont, ziek wordt, kunnen de Amelanders daar 's nachts niet naartoe.

De voorzitter:
Helder.

Minister Harbers:
Ik weet in de gauwigheid even niet wat in de afgelopen twaalf jaar de situatie is geweest. Ik weet niet of dat hier aan de orde is, maar voor een vergunningaanvraag zul je aan de voorwaarden moeten voldoen. Maar nogmaals, het betreft in dit geval snel varen, maar het varen met een snelheid van 20 kilometer per uur is wel toegestaan. Ik weet dat er bij andere Waddeneilanden ook dit soort watertaxidiensten zijn die daar gebruik van maken.

De voorzitter:
Prima. Afrondend.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Afrondend. Ik zou wel graag willen dat het ministerie alles op alles zet om ervoor te zorgen dat deze veerdienst in de nacht gewoon in de vaart kan blijven.

Minister Harbers:
Vanzelfsprekend. We hebben ons er vandaag in verdiept en we gaan er nog verder naar kijken, maar ik zeg daarbij: binnen de mogelijkheden die wet- en regelgeving bieden.

De voorzitter:
Prima. We gaan naar het blokje over wegen.

Minister Harbers:
Voorzitter. Onze wegen zijn een belangrijke basis voor bereikbaarheid. Het PBL heeft eind vorige maand het rapport "Toegang voor iedereen?" gepubliceerd. De heer Van der Molen van het CDA refereerde daar ook aan. In het voorjaar van komend jaar komt het ministerie met een reactie op dit PBL-rapport. Zoals we afgelopen maandag in het notaoverleg MIRT al bespraken, werken we ook aan de Mobiliteitsvisie 2050. In dit kader wordt ook verkend in hoeverre een norm voor bereikbaarheid gaat helpen. Dat heb ik afgelopen maandag al toegezegd aan de Kamer.

Over dit alles wordt u voorafgaand aan het commissiedebat over strategische keuzes, dat we eind maart 2023 voor het eerst zullen hebben, nader geïnformeerd.

We hebben het afgelopen maandag al uitgebreid gehad over het MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Daarom houd ik het hier even kort. De hoofdmoot daar was natuurlijk dat we 7,5 miljard euro hebben gereserveerd om de nieuwe woningen die we gaan bouwen, bereikbaar te maken. Het gaat zowel om nieuwe wegen, spoorlijnen en fietspaden als om de verbetering en verdere ontwikkeling van bestaande verbindingen. Een deel van het geld gaat naar grote infrastructurele projecten en een deel naar het versnellen van gemeentelijke en provinciale mobiliteitsmaatregelen bij nieuwe woningbouwprojecten. Daarnaast zijn mobiliteitspakketten opgenomen die met name woningen ontsluiten in de regio's noord, oost en de Brabantse stedenrij. Dan hebben we het over wat kleinere bereikbaarheidsmaatregelen, zoals aanpassing van regionale wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, verkeersveiligheidsmaatregelen, directe investeringen en ov-schaalsprongen die juist ook de congestie, de filevorming op de weg helpen tegengaan. Tot slot is er in dat pakket nog 300 miljoen euro voor maatregelen op het hoofdwegennet rond Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag en Eindhoven om daar de flessenhalzen in beweging te houden en is er 800 miljoen euro voor uitbreiding van de wegcapaciteit op stedelijke corridors. Op die wegen wordt de grootste toename van het autoverkeer vanuit de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten verwacht.

Ik ben bij wegen, dus ook bij de auto, waar diverse sprekers terecht aandacht voor vroegen. Inmiddels rijden in Nederland een kleine 9 miljoen auto's rond. De cijfers spreken voor zich: 75% van alle afgelegde kilometers in Nederland en 43% van alle verplaatsingen worden met de auto gedaan. Daarmee is het de populairste vervoersvorm, maar vooral in veel gevallen ook de meest praktische en niet zelden een noodzakelijke optie. Ik denk persoonlijk dat het beste tijdperk van de auto nog voor ons ligt. Want auto's worden schoner, stiller, veiliger, duurzamer en elektrisch. In drukke steden zien we steeds meer deelauto's. Die horen prominent in het palet aan mogelijkheden waaruit de moderne reiziger steeds de beste vervoersoptie voor dat moment kiest.

Voor de keuze van je vervoermiddel maakt het uit of je in het stadshart staat of op het platteland bent. Maar ik sta wel voor keuzevrijheid, want ook midden in de stad kan iemand een goede reden hebben om de auto te pakken. Laat ik er kraakhelder over zijn: elke plek in dit land is mij even dierbaar: langs de randen, in de regio's of midden in de stad. Als een van de aanleidingen voor de Mobiliteitsvisie 2050 is er immers in de contourennota aangegeven dat de bereikbaarheid in het landelijk gebied en in de grensregio's ook vraagt om een adequaat aanbod.

Voorzitter. Als ik het heb over deelmobiliteit, dan ben ik aanbeland bij de vraag van mevrouw Van Ginneken of deelmobiliteit op een gereduceerd tarief kan rekenen als we gaan betalen naar gebruik.

De heer **Madlener** (PVV):

Een hele korte opmerking. De minister zegt gelukkig dat hij een hele grote en mooie toekomst voor de auto ziet. Ik zie die ook. We zien allemaal goede ontwikkelingen op dat

punt. Als het met de betaalbaarheid ook een beetje goed komt, kunnen we allemaal lekker in onze auto blijven rijden. Alleen, de woningen die dit kabinet wil gaan ontwikkelen, hebben allemaal een hele lage parkeernorm. Dus mensen hebben straks een parkeerprobleem in hun eigen straat; ruzie met de burens om die laatste plek. Dat moeten we dan toch niet willen?

Minister Harbers:

Daar hebben we ook afgelopen maandag het debat over gevoerd. De inrichting van de woonwijken is bij uitstek een taak voor de gemeenten. Toen uw motie afgelopen maandag aan de orde was, heb ik deze om die reden ontraden. Ik heb wel gezegd dat er op zichzelf natuurlijk heel veel liefde voor de auto uit spreekt. We weten dat in drukke stadscentra bij de inrichting van woonwijken de parkeernorm lager is. In heel veel buitenwijken en wijken aan de rand van de stad en daarbuiten wordt in Nederland over het algemeen met fatsoenlijke parkeernormen gebouwd, ook omdat we weten dat daar relatief veel mensen komen wonen die een auto bij hun huis hebben staan. Dat laten we echt aan de gemeenten over, die daarbij denk ik ook wel in hun achterhoofd houden dat je er ook voor moet zorgen dat de woningen die je daar bouwt aantrekkelijk zijn voor de mensen die daar komen wonen. Als je woningen wilt hebben die het goed doen bij de bewoners, moet je op heel veel plekken toch wel ervoor zorgen dat de auto daar geparkeerd kan worden. Ik denk dat dat goed is.

Ik was bij de vraag van mevrouw Van Ginneken over deelmobiliteit. Zij vroeg of dit meegenomen kan worden in Betalen naar Gebruik in de vorm van een gereduceerd tarief. Dat lijkt mij niet mogelijk. We hebben als basis genomen om de huidige motorrijtuigenbelasting om te vormen van een belasting op bezit naar belasting op gebruik. Dat hebben we ook in het coalitieakkoord afgesproken. Je zou in de motorrijtuigenbelasting nog de optie hebben van een vlak tarief. Ook noem ik de vrijstellingen en verlaagde tarieven die we in de huidige motorrijtuigenbelasting kennen, naar gewicht en brandstofsoort. Het kabinet moet zich er nog in verdiepen en we moet nog de keuze maken of we dat willen doen. Maar deelauto's hebben nu geen gereduceerd tarief in de motorrijtuigenbelasting. We willen vooral de complexiteit van de invoering van Betalen naar Gebruik niet verder vergroten door nieuwe uitzonderingen te introduceren.

Er werden meer vragen gesteld over Betalen naar Gebruik, bijvoorbeeld over de afstanden in steden en daarbuiten. Onder anderen de heer Van der Molen vroeg daarnaar. Ik wijs erop dat wij komend jaar uitvoerig komen te spreken over de voornemens voor Betalen naar Gebruik. We zitten op dit moment in de fase dat het kabinet een aantal zaken laat onderzoeken, bijvoorbeeld: hoe is de uitwerking van Betalen naar Gebruik in de verschillende regio's in het land? Wat betekent het voor de toegankelijkheid van autovervoer? We zijn ons ook aan het verdiepen in de mogelijke techniek die ervoor gebruikt kan worden.

Een van de thema's was gisteren het verschil tussen stedelijke gebieden en plattelandsgebieden. De staatssecretaris van Financiën en ik hebben recentelijk een onderzoek naar de hoofdvarianten en de effecten naar de Kamer gestuurd. Uit dat onderzoek bleek dat per auto in particulier bezit in landelijk gebied op jaarbasis gemiddeld juist minder kilometers gemaakt worden dan in sterk stedelijk gebied.

Natuurlijk kun je nog heel veel meer en diepere analyses loslaten op de vraag waar dat dan in zit, maar in de basis, gewoon het gemiddelde, is het niet zo dat er op het platteland juist meer gereden zou worden dan in stedelijke gebieden. Je ziet vaak dat ook in de stedelijke gebieden mensen toch nog behoorlijke afstanden rijden, bijvoorbeeld naar een baan in een andere stad.

We zijn op dit moment de effecten van Betalen naar Gebruik op de koopkracht aan het uitzoeken, evenals eventuele verdelingseffecten. Dat wordt nu allemaal in vervolgonderzoek gedaan. Begin volgend jaar hopen we als kabinet met de verdere uitwerking bij de Kamer langs te komen. Daarmee heb ik ook de vraag van de heer Van Haga gehad, die er overigens op wees dat het juist een manier zou zijn om elektrische auto's te stimuleren. Dat zijn keuzes die het kabinet nog moet maken. Maar de kern van de afspraak is juist dat we een Betalen naar Gebruik-systeem willen, waarbij alle auto's, dus ook elektrische auto's, weer gaan meebetalen aan het gebruik van de weg. Dat is ook logisch want zeker als je verder in de jaren dertig bent, zullen er in overwegende mate elektrische auto's zijn en zijn er anders geen auto's meer over die nog belasting op de weg betalen.

De heer Koerhuis vroeg tegelijkertijd of dan ook de bpm afgeschaft kan worden. Dat zit niet in het palet van mogelijkheden die het kabinet nu heeft. Datzelfde geldt voor de vrachtwagenheffing. Vrachtauto's betalen een andere belasting, de bzm, en die wordt al vervangen door de vrachtwagenheffing. Daar wordt hij dus gelijk bediend.

Voorzitter. De heer Alkaya van de SP vroeg naar de parkeer mogelijkheden voor vrachtwagenchauffeurs. We werken daarvoor samen met de provincies en de branchevertegenwoordiging Truck Parking. Onlangs hebben we een nieuw onderzoek "toekomstbeeld truckparkings" gestart. We hebben in de afgelopen tijd een aantal grote truckparkings gerealiseerd. Ook zijn er recent bij het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoer afspraken gemaakt voor aanvullende truckparkings, bijvoorbeeld in Brabant en Limburg. We kijken nu nog naar kansrijke locaties elders. Nog voor het kerstreces stuur ik de Kamer een reactie op de petitie van de chauffeurs en de aanpak om het tekort aan parkeerplekken verder terug te dringen.

Voorzitter. Ik zei het al in de inleiding: we gaan aan de slag, maar ik geef er ook een winstwaarschuwing bij, want grondstoffen worden schaarser, prijzen stijgen en steeds vaker is er een tekort. Ook in de vooruitblik naar de komende jaren houden we daar rekening mee. Eerder op de dag heb ik u gemeld dat een lopende aanbesteding bij de A27 Houten-Hooipolder tot een hogere inschrijving heeft geleid dan waar wij rekening mee hebben gehouden. Dat zal, vrees ik, de komende jaren nog vaker een beslag doen op de schaarse middelen die we hebben, ook vanwege de bijzondere tijden waarin we verkeren.

Stikstof is daarbij voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Toch blijven we werken aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Ik wijs er ook op dat door het schoner worden van het wegverkeer, uiteindelijk de totale stikstofdepositie door wegverkeer in Nederland de komende jaren aanzienlijk kan dalen. De heer Van Raan vroeg of we nog een plan B achter de hand houden voor de 25 kilometergrens. Dat is niet het geval, aangezien het kabinet van mening is dat we een solide onderbou-

wing hebben voor die 25 kilometer. Wij zijn op dit moment in afwachting van de beoordeling daarvan door de bestuursrechter.

Voorzitter. Tot slot in het blokje wegen zijn er nog een paar vragen gesteld over concrete wegprojecten. Ik begin bij de Westerscheldetunnel. Het is een beetje de overgang van de Algemene Beschouwingen in september naar dit debat, omdat toen een motie is ingediend om de Westerschelde-tunnel in ieder geval voor het personenvervoer tolvrij te maken. De heer Stoffer vroeg: kunnen we niet in één keer ook de vrachtwagens meenemen? We werken de motie uit september van de heer Stoffer van de SGP uit, die vroeg om het in ieder geval voor personenauto's te doen en te kijken of vroegtijdige afschaffing ook mogelijk en verstandig is voor vrachtvervoer. Precies dat onderzoeken we op dit moment met de provincie. We willen de tunnel uiterlijk 2025 tolvrij maken voor personenvervoer. Op dit moment kijkt de provincie Zeeland wat er aan aanvullende maatregelen nodig is, bijvoorbeeld op milieugebied. Het kan ook zijn dat een toenemende verkeersstroom bijvoorbeeld nog een stikstofopgave met zich meebrengt. De provincie pakt dat op. Tegelijkertijd kijken we ook wat erbij komt kijken als de tunnel tegelijk voor vrachtvervoer tolvrij wordt gemaakt. De Kamer wordt daar volgend jaar, hopelijk in het eerste kwartaal, verder over geïnformeerd.

Welke problemen levert het uitgesteld onderhoud van de A4 bij Leiden op? Daar vroeg de heer Van Haga naar. Bij projecten die zijn of worden uitgesteld, betekent het in zijn algemeenheid dat het, als het heel lang duurt, de levensduur van de bestaande infrastructuur raakt. Maar we proberen natuurlijk wel te voorkomen dat kunstwerken, wegen, et cetera voortijdig het loodje leggen. Veel vaker zal de gewenste kwaliteitssprong op een later moment worden gerealiseerd. Om die reden kijken we de hele tijd goed naar onze prioriteitstelling bij al het onderhoud en alle vervanging die gedaan moeten worden.

Voorzitter. Tot slot vroeg onder anderen mevrouw Van Ginneken om het intrekken van het tracébesluit bij Amelisseweerd. Dat gaan we niet doen, omdat we heel nauwgezet de afspraak uit het coalitieakkoord uitvoeren. Die stelt in ieder geval dat de regio aan zet is om een alternatief aan te bieden. Vervolgens zullen we dat netjes beoordelen op gelijkwaardigheid met het bestaande tracébesluit.

Tot slot. De heer Van Haga vroeg naar het LEV-kader om de e-step op de weg te krijgen. Ik heb ook in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat we daar volop aan werken. De komende tijd worden de volgende stappen gezet om het beleidskader voor lichte elektrische voertuigen om te zetten in wetgeving en om de RDW bevoegd te maken om als goedkeuringsinstantie te dienen. Ik wijs er overigens op dat e-steps op dit moment al toegelaten kunnen worden. Daar hebben we al beleidsregels voor. We zijn er wel streng op om te zorgen dat e-steps aan alle eisen voldoen, zodat ze daadwerkelijk veilig kunnen opereren. In het kader van het vergroenen van het personenvervoer wordt ook woonwerkverkeer met lichte elektrische voertuigen onderzocht. U krijgt daar volgend jaar nadere informatie over.

Voorzitter. Tot zover over de weginfrastructuur in Nederland. Dan ga ik naar de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, kort en puntig.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ja, kort en puntig, maar ik heb even een correctie op wat de minister zei. Ik heb niet gepleit voor het intrekken van het tracébesluit bij Amelisweerd. Ik heb gevraagd om een ...

De voorzitter:

Prima. Het is genoteerd.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Maar nu het punt. Ik heb de minister gevraagd om een ambitie uit te spreken wat betreft het stoppen van de groei van het aantal auto's en het investeren in 500.000 deelauto's per 2030. Ik vond het antwoord van de minister in de schriftelijke beantwoording wat teleurstellen. De minister zegt: vanwege demografische ontwikkelingen kan ik er niks over zeggen. Maar ik ben echt op zoek naar een soort principe-uitspraak. Als we de ambitie willen om meer in te zetten op deelauto's en minder op de groei van het aantal privéauto's, dan hoor ik daarover van de minister graag een principe-uitspraak. Ik hoor ook graag passende oplossingen, zoals hij net zelf aangaf in zijn inleiding. Dat is bijvoorbeeld toch de verplichting om nieuwe deelauto's elektrisch te maken vanaf 2025. Kan de minister daar alsnog even op reflecteren?

Minister Harbers:

Een beetje terzijde moet ik u heel eerlijk bekennen dat ik dacht, toen ik mevrouw Van Ginneken gisteren hoorde pleiten voor 500.000 extra deelauto's: nou, dat telt wel op, boven op de 9 miljoen auto's die we toch al verwachtten.

Kijk, het ingewikkelde is de vraag wat je dan precies zou moeten doen. Op zichzelf zijn deelauto's hartstikke toegelaten. Ze worden ook in veel steden aangeboden. Volgens mij is het probleem ook niet dat gemeenten terughoudend zouden zijn in bijvoorbeeld het creëren van laadpalen of parkeerplekken voor deelauto's. Maar in de praktijk zie je dat het gebruik achterblijft. Uit een recent onderzoek bleek dat er weliswaar veel abonneementhouders zijn, maar dat het gemiddelde gebruik dat ze van de deelauto's maken toch behoorlijk beperkt is. Uiteindelijk moet je het aan marktpartijen overlaten om een aantrekkelijk product te gaan bieden.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Als je deelauto's introduceert, weet je dat andere auto's van de weg gaan. Daarin zit de winst. Het gaat om dertien auto's minder per deelauto. Dat levert dus behoorlijk wat op. Daarom denk ik dat je die markt zou moeten stimuleren en faciliteren om beter te groeien, door het recht hebben op voorrang voor een laadpaal en dat soort oplossingen op gemeentelijk niveau. Ik ben dus echt op zoek naar een minister die met dit soort oplossingen komt om deelmobiliteit ook echt die impuls te geven.

Minister Harbers:

Op zichzelf hebben we een aantal van die stimulerende maatregelen. De staatssecretaris gaf net aan dat zij daarover zo nodig ook iets kan zeggen in haar beantwoording.

De voorzitter:

Prima. Ik doe zeven interrupties per fractie. Dat had ik nooit moeten zeggen, want mensen staan meteen op. Ik breng ze trouwens wel financieel in rekening. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ja voorzitter, dan ben ik er meteen bij, dank voor de mogelijkheid. We hebben het bij het MIRT-debat ook al gehad over de beperkte stikstofruimte en de keuzes die dan ook bij lenW gemaakt moeten worden. We zien natuurlijk dat er bij Landbouw gezegd is dat we de grootste uitstoters bij de boeren zo snel mogelijk moeten uitkopen. Zou ook lenW niet met een lijstje moeten komen van de projecten die we in de toekomst willen doen? Ik denk dan aan Lelystad Airport en Amelisweerd. Welke keuzes moeten we daar maken binnen de ruimte die we hebben? Ik wil dat we daar als Kamer zicht op hebben en dat we daar gericht keuzes in kunnen maken. Bijvoorbeeld een Lelystad Airport of een Amelisweerd zou dan kunnen afvallen, maar dat is dan in beeld gebracht, zodat wij er als Kamer eventueel ook iets over kunnen zeggen.

Minister Harbers:

Dit valt in twee delen uiteen. Ten eerste hebben we voor concrete projecten stikstofruimte nodig. Het kabinet heeft afgelopen vrijdag in zijn brief ook aangegeven hoe het daarmee om wil gaan. Maar het betekent op korte termijn vooral dat de natuur robuuster hersteld moet worden en dat we met een regeling willen komen om piekbelasters te kopen. Maar die ruimte gaat wel prioritair naar PAS-melders en het laat dus de eerste tijd voor andere activiteiten weinig andere ruimte.

Maar het is niet zo dat de infrastructuurprojecten die de heer De Hoop noemt, nutteloos zouden zijn. Ik wijs er alleen maar op dat we heel veel woningen gaan bouwen. En ook de ring rond Utrecht is van levensbelang voor de ontsluiting van heel veel woonwijken, niet alleen in en bij Utrecht, maar eigenlijk in een breder gebied in Midden-Nederland.

Tot slot. We hebben het er afgelopen maandag ook over gehad, maar wij kijken natuurlijk wel naar wat de huidige stikstofproblematiek de komende tijd betekent voor de prioriteitstelling bij de infrastructuurprojecten. Zoals ik maandag al aangaf, denk ik dat ik de Kamer daar bij dat strategiedebat in maart over zal kunnen informeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb ook een vraag over stikstof en de A27. Ik dacht bijna dat dit debat het nieuws zou brengen dat D66 pleit voor het intrekken van de A27.

Minister Harbers:

Sorry, dat was u. Ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar ik heb eigenlijk de volgende vraag. We hebben het er tijdens het MIRT-debat over gehad en het besluit ligt nu bij de Raad van State. De kans is heel groot dat dat besluit vernietigd wordt, omdat bij dat besluit gerekend is met de oude stikstofregels. Maar als dat gebeurt, kan de minister dan garanderen dat er pas op de plaats wordt gemaakt, dat er dus ook geen nieuw tracébesluit wordt voorbereid en dat de Kamer kan gaan kijken hoe we die stikstofruimte gaan gebruiken? Die boerderijen zijn al aangekocht, maar een goed debat over hoe we de stikstofruimte het beste kunnen benutten, zou wel zinnig zijn.

Minister **Harbers**:

Dan geef ik hetzelfde antwoord als afgelopen maandag. In de eerste plaats: mocht het tracébesluit in deze vorm niet goedgekeurd worden, dan denk ik dat je die stikstofruimte nog steeds nodig hebt, omdat de verkeersdruk in Midden-Nederland niet weg is. Ik denk zelfs dat een alternatief van de regio waarschijnlijk zal betekenen dat je stikstofruimte nodig hebt. Ik heb mevrouw Kröger verder afgelopen maandag al gezegd dat het kabinet sowieso eerst gaat kijken wat ons te doen staat als de rechter dit besluit vernietigt. Twee jaar geleden werd op het onderdeel stikstof het vorige tracébesluit vernietigd en toen heeft mijn voorganger ook gewoon de Kamer geïnformeerd over hoe we daarmee verder zouden gaan. Dat laat dus altijd ruimte voor de Kamer om daar iets van te vinden.

De **voorzitter**:

We gaan nu een beetje het MIRT van afgelopen maandag herhalen en dat duurde van tien uur 's ochtends tot acht uur 's avonds. Laten we dat alsjeblieft niet doen. De heer Madlener heeft mijn hartenkreet niet gehoord. Dan geef ik hem het woord maar even.

De heer **Madlener** (PVV):

Sorry, maar ik heb een korte vraag. De minister zegt heel terughoudend te zijn met e-steps. Dat beleid ken ik, want er mag eigenlijk niks in Nederland. Maar de realiteit is dat half Nederland inmiddels rondrijdt op die dingen. Het nadeel van zo streng zijn terwijl de praktijk anders is en mensen het toch doen, is dat mensen onverzekerd blijven rondrijden. Je kunt die e-steps immers overal kopen. Is dat beleid niet een beetje achterhaald? Kunnen we niet beter iets soepeler zijn en zeggen "je moet een verzekering hebben en dan kan je lekker rijden op die dingen"? Dat is beter dan dat iedereen er illegaal op rijdt, omdat er toch niet wordt gehandhaafd.

Minister **Harbers**:

De heer Madlener geeft het zelf al aan: het is illegaal en daardoor ben je dus ook onverzekerd. Maar belangrijker is dat mensen wel een risico nemen. E-steps zijn immers niet voor niets niet goedgekeurd. Je ziet het ook in sommige steden in het buitenland: daar rijden ze, maar dat is niet altijd even veilig. We hebben er in het beleidskader in Nederland voor gekozen om niet te sjoemelen met de veiligheid van die e-steps.

De **voorzitter**:

Dat is een mooi bruggetje naar het blokje verkeersveiligheid.

De heer **Madlener** (PVV):

Inderdaad. Ik heb, denk ik, wel genoeg gezegd.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij ook. Tot volgende week.

Minister **Harbers**:

Over verkeersveiligheid zal ik kort een paar dingen zeggen, want ook daarover hebben we binnenkort een commissievergadering. Maar ik zal heel eerlijk zijn: net als velen van u gisteren in het debat, heb ik echt zorgen over de verkeersveiligheid. In de afgelopen tien jaar is het steeds drukker geworden op de weg. We zijn met meer mensen in Nederland. Op het fietspad zien we steeds meer verschillende soorten fietsen. Ik noem e-bikes, bakfietsen, Canta's en dat vaak ook nog met verschillende en vaak hogere snelheden. Mevrouw Den Haan wees er gisteren ook al op dat daar veel oudere mensen bij zitten. Ondertussen blijft de smartphone om aandacht hengelen en ook drugsgebruik en verkeersdeelname blijft een hardnekkige combinatie. Dat levert een cocktail op. Dat is trouwens een ongelukkige woordkeuze, maar ik zeg dat wel bewust. Dit vraagt om extra investeringen in verkeersveiligheid. Ieder jaar vallen er bijna 600 doden. Er waren 582 slachtoffers in 2021. Er raken ook veel mensen gewond bij verkeersongelukken. Dat zijn geen cijfers, dat zijn geen verkeersslachtoffers, maar dat zijn mensenlevens. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Het zijn zonder uitzondering mensen van wie de geliefden, de naasten, de kinderen hadden verwacht dat ze 's avonds weer veilig thuis zouden komen.

Om die reden blijft verkeersveiligheid een speerpunt van het beleid. Dan gaat het om drie zaken. De eerste is veilige en voorspelbare straten en wegen. De tweede betreft veilige voertuigen. De derde gaat over veilig gedrag. Laat ik maar beginnen met de hardware, dus met die veilige straten en wegen. We zien dat er op N-wegen relatief veel verkeersslachtoffers vallen. Daar is gisteren veel aandacht voor gevraagd. Door bijvoorbeeld de berm aan te pakken, kan de veiligheid op die wegen beter worden. Dat werk aan de veiligheid op de rijks-N-wegen gaat na 2023 door. In totaal is er 200 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de periode tot en met 2026, naast de 25 miljoen euro die er al was voor het veiliger maken van de N-wegen.

De heer Stoffer vroeg in hoeverre medeoverheden in staat zijn om de verkeersveiligheidsopgave te financieren. Juist omdat daar knelpunten zitten, is er een pot van 500 miljoen euro beschikbaar gemaakt waarop gemeenten en provincies naar rato over het land een beroep kunnen doen. Dit is gedaan om investeringen in veiligere wegen, rotondes, fietspaden te helpen financieren.

De heer Van Haga vroeg nog naar de wegvakken die recent tragisch in het nieuws waren, zoals knooppunt Empel en de N50 Kampen-Kampen Zuid. Die hebben de aandacht. Bij Empel wordt nu onderzocht hoe dat ongeluk heeft kunnen gebeuren. Over Kampen-Kampen Zuid hebben we het afgelopen maandag nog gehad. Het heeft mijn grootste

aandacht om ook de tijdelijke maatregelen daar zo snel mogelijk uit te voeren.

Voorzitter. We zien dat de meeste verkeersslachtoffers fietsers zijn. We hebben recent besloten om 50 miljoen van de investeringsimpuls van 500 miljoen beschikbaar te stellen voor meer fietsveiligheid. We werken met dat geld in de hand aan een meerjarenplan fietsveiligheid. We werken overigens ook aan wetgeving om licht-elektrische voertuigen, e-bikes et cetera, in al hun soorten en maten veilig aan het verkeer te laten deelnemen. Dat doen we naast de vele gedragsprogramma's die we hebben om met name senioren en kinderen te helpen om veiliger in het verkeer deel te nemen, ook als ze fietsen of e-bikes hebben.

Mevrouw Den Haan vroeg ook nog hoeveel gemeenten in Nederland werken met seniorproof wegontwerp. We weten niet precies hoeveel gemeenten dat zijn. Met het Plan veilige mobiliteit ouderen 2021-2025 hebben we wel wegbeheerders gestimuleerd om meer aandacht te hebben voor een veilige weginrichting bij het ontwerp van bestaande en nieuwe infrastructuur, met name gericht op ouderen. We brengen die informatie actief onder de aandacht van gemeenten. Ik verwacht dat in ieder geval alle gemeenten bekend zijn met seniorproof wegontwerp. Maar in de praktijk kom ik veel wethouders tegen en spreek ik veel gemeentebesturen die daar gelukkig actief mee bezig zijn.

De scootmobielen vormen een aparte groep voertuigen. Wij werken ook aan een kader daarvoor. We kijken daarbij ook naar de technische eisen, zoals hoe de remmen veilig functioneren, ook voor mensen met een beperking. Denk tegelijkertijd aan het voorbeeld dat werd gegeven over contra-intuïtief gedrag. Waar je normaal moet knijpen, moet je bij een scootmobiel juist loslaten. Dat heeft een reden. Het houdt namelijk rekening met het feit dat oudere gebruikers van de scootmobiel soms verminderde spierkracht in hun handen hebben. Dat is dus precies omgekeerd aan hoe jongere mensen remmen. Maar het blijft een zaak dat we ons ervoor inspannen om scootmobielen veilig te laten gebruiken.

Bij de hardware hoort ook dat we bijvoorbeeld een samenwerking aangaan waarin navigatiesystemen de data van wegbeheerders kunnen gebruiken, zodat het navigatiesysteem de bestuurder ruim van tevoren met een rood kruis informeert wanneer deze een ongeval nadert, wanneer er hulpdiensten langs moeten of wanneer een weg is afgesloten.

Voorzitter. Werken aan die hardware is een eerste stap. Maar verkeersdeelname is mensenwerk en vraagt de volle aandacht, want er zit nog weleens een smartphone tussen en het rijden onder invloed van alcohol of drugs is heel erg toegenomen. De bewustwordingscampagnes, zoals Bob en MONO, gaan dus door. En MONO-zakelijk, waarvoor we alle werkgevers in Nederland oproepen om zich erbij aan te sluiten.

Voorzitter. Als ik het heb over het gedrag op de weg, kom ik ook bij roekeloos rijgedrag, waar de heer Koerhuis aandacht voor vroeg. Ik deel de zorgen — ik merkte gisteren in het debat dat die veel gedeeld werden — over roekeloos rijgedrag en de risico's daarvan voor de verkeersveiligheid. Ik denk dat het wel goed is dat de heer Koerhuis een onderscheid maakt tussen gevaarlijk rijgedrag en roekeloos

rijgedrag. Gevaarlijk rijgedrag, zoals rijden met hoge snelheid, rijden op de verkeerde rijbaan of door rood rijden, kan al zeer ernstige verkeersongevallen tot gevolg hebben en vormt een gevaar voor de verkeersveiligheid. Roekeloos rijgedrag is echter een andere categorie, waarbij er bewust op mensen wordt ingereden of bewust veel te hard wordt gereden. Daarbij zijn mensen structureel een gevaar voor anderen in het verkeer.

Ik ben het met de heer Koerhuis eens dat we de laatste jaren steeds vaker geconfronteerd worden met hartverscheurende verhalen over slachtoffers van roekeloze bestuurders. Ik heb het signaal van de heer Koerhuis zo opgevat dat ik nog eens goed ga kijken wat ons hier te doen staat, of er aanvullende mogelijkheden nodig zijn in het bestuursrecht dan wel strafrecht. Gisteren in het debat is ook al opgemerkt dat dat natuurlijk ook tot de bevoegdheden hoort van de collega-minister van Justitie en Veiligheid. Ik ben bereid die handschoenen op te pakken en met haar in gesprek te gaan om te kijken hoe we dit roekeloze gedrag een halt kunnen toeroepen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb persoonlijk de opmerking van de heer Koerhuis iets specifiekker ervaren. Het was een heel concreet voorstel om een levenslange rijontzegging mogelijk te maken in een beperkt aantal gevallen, bij zware overtreddingen. Ik vind het fijn dat deze minister zijn collega van Justitie en Veiligheid zal opzoeken om te kijken wat er nog gedaan kan worden, maar hoe staat hij tegenover het concrete voorstel voor een levenslange rijontzegging?

Minister Harbers:

Ik onderscheid twee dingen. Op bestuursrechtelijk terrein kunnen wij zelf vanuit het ministerie van IenW al via verschillende maatregelen onveilig gedrag aanpakken. We hebben regels voor handhaving op de rijbewijsvoorwaarden. Ook als de politie vermoedt dat iemand verminderd of niet rijvaardig is, kan het CBR dat onderzoeken en dan kan het rijbewijs ongeldig verklaard worden door het CBR. Soms is dat een permanente maatregel. Ik heb het zo begrepen dat je met de maatregelen die de heer Koerhuis voorstelt, namelijk het lang of levenslang opleggen van een rijontzegging of een rijverbod, in de sfeer komt van het strafrecht. Juist omdat het strafrechtelijke maatregelen zijn, wil ik dit met de minister van Justitie en Veiligheid opnemen, om te kijken hoe dat dan in het strafrecht past en wat daar de mogelijkheden zijn. Ik heb niet voor niets net gezegd dat ik de zorgen over roekeloos rijgedrag deel, dus ik wil die vraagstelling aan Justitie wel serieus oppakken.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil graag doorvragen op dit punt. Wat ook aan de orde is gekomen in de interruptiedebatten met de heer Koerhuis, zijn de mensen die nu al met een ongeldig rijbewijs of zonder rijbewijs de weg op gaan. Dat is een punt dat het CBR raakt en daarmee ook deze minister. Hoe ziet hij zijn rol daarin? Dat is namelijk ook iets waar ik me heel erg zorgen over maak en waar we misschien wel direct wat mee kunnen.

Minister Harbers:

Dat is een terecht punt. Degene die zonder rijbewijs de weg opgaat, of diegene nou het rijbewijs ontzegt is of überhaupt niet in het bezit is van een rijbewijs, is in overtreding, want dat mag niet. Dat moet wel geconstateerd worden. Dat wordt ook geregeld geconstateerd. Eerder dit jaar hebben we het al gehad over een pilot waarbij het CBR zelf met een soort deurwaarder die rijbewijzen gaat ophalen. In het verleden moesten mensen dat actief inleveren. Net als bij alle andere dingen die niet mogen van de wet, vinden op dit gebied overtredingen plaats. Dan is het een kwestie van handhaven om ervoor te zorgen dat dat zo goed mogelijk bestreden wordt. Ik geef niet de garantie dat het nooit meer zal voorkomen, maar uiteindelijk is degene die het doet wel in overtreding. Als hij staande wordt gehouden, zal de politie daar natuurlijk op ingrijpen. Binnenkort hebben we overigens wel dat commissiedebat, waar we het ook verder over de handhaving zullen hebben. Dan is de minister van Justitie er ook bij.

De voorzitter:

Ja, en dat debat is aanstaande dinsdag al, dus zullen we naar het blokje over water gaan?

Minister Harbers:

Voorzitter, dat lijkt me een heel goed idee. Daar was ik net beland.

Water is een primaire levensbehoefte. Water is altijd bepalend geweest voor de vorm en de mogelijkheden van ons land.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf heeft nog een vraag over het vorige punt? We zijn al bij het blokje water, hè.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ja, ik hoorde het u zeggen. Toen dacht ik: ik zwaai. Maar ik moet bij deze voorzitter gewoon heel snel naar voren lopen.

De voorzitter:

Juist.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

U heeft het mij dus geleerd, voorzitter.

Het ging over verkeersveiligheid. Ik wil heel graag aandacht vragen voor de deelscooters. Daar heb ik in de eerste termijn ook aandacht voor gevraagd. Bij het vraagstuk van de overlast speelt verkeersveiligheid ook een rol. De minister heeft gezegd: ik kom aan het einde van het jaar terug op waar we nu mee bezig zijn, om te kijken wat we kunnen doen. Ik zou de minister willen vragen of hij bereid is om samen met de VNG te kijken hoe we gemeenten op dit punt een stap extra kunnen helpen door hun een handelingskader te bieden. Op die manier kunnen gemeenten opties krijgen. Wat moeten we doen als deze dienst zich in onze gemeente wil aanbieden? Wat kunnen we daartegen doen? Ik weet dat er in gemeenten wordt gezocht naar instrumenten om in te zetten, instrumenten die nu gewoon best wel knellend

lijken te zijn binnen wet- en regelgeving. Is de minister bereid om daar ook naar te kijken? Wat gebeurt er als gemeenten parkeerkosten in rekening willen brengen, of kiezen voor een lokale heffing? Dat lijkt nu gewoon heel vaak niet mogelijk te zijn. Is de minister bereid om met gemeenten te kijken wat hij daaraan zou kunnen doen?

Minister Harbers:

Toen ik gisteren het betoog hoorde, bekreep me ook wel even het gevoel om de vraag te stellen wat er nog zou ontbreken aan de regelgeving om gemeenten hierop te laten sturen. Ik kijk alleen al naar mijn eigen woonplaats, Rotterdam. Ik zie daar dat er allerlei manieren zijn waarop de gemeente dat reguleert. Ze heeft plekken aangewezen waar je de deelscooters wel mag plaatsen en plekken waar je ze niet mag plaatsen. Scooterbedrijven zelf stellen verplicht dat je een foto maakt van waar je het voertuig hebt achtergelaten. Zo kunnen de bedrijven ook controleren of het op de juiste plek staat. Er zijn apps die ervoor zorgen dat je het voertuig niet kunt afsluiten als het verkeerd geparkeerd staat. Er zijn dus ook voorbeelden van gemeenten, zoals mijn eigen stad Rotterdam, die gewoon een heel actief beleid hebben richting de scooteraanbieders. Dus ik zou niet precies weten waar het aan schort. Ik denk dat de gereedschapskist voor gemeenten goed gevuld is, maar mochten er in gemeenteland nog wensen zijn, mocht men zeggen dat men bepaalde dingen nu niet kan omdat dat bekneld wordt door wet- en regelgeving, dan ben ik natuurlijk bereid om die vraag te stellen aan de VNG. Maar nogmaals, ik denk dat er al heel veel mogelijk is om daarop te reguleren.

De voorzitter:

Afrondend, kort.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik ben het met de minister eens dat er al heel veel kan, maar het punt is dat er nu een lappendeken aan regelgeving ontstaat en dat gemeenten eigenlijk best wel worden overvallen. Men denkt: o help, hoe pakken we dit aan? Iedereen heeft soms het gevoel dat ze zelf het wiel moeten uitvinden. Ik weet dat er gewerkt wordt aan een standaard-APV en dat daarin bijvoorbeeld ook de mogelijkheid van een vergunningsplicht zou kunnen worden opgenomen. Dat zou zo'n concreet voorbeeld kunnen zijn. Ik weet dat gemeenten lokale heffingen en parkeerbelasting wel willen, maar dat er daaromheen vraagstukken zijn waardoor het nu niet altijd lukt. Dus daar zie ik ruimte voor verder overleg.

Minister Harbers:

We zullen aan de VNG vragen hoe dat speelt en hoe dat leeft.

De heer Koerhuis (VVD):

Voor mij is deelmobiliteit een goede aanvulling op andere manieren van vervoer. Ik ben blij met de toezegging van de minister. Ik was van plan een motie hierover in te dienen, maar dat hoeft nu niet meer. Dank u wel.

Minister Harbers:

Ik denk dat de voorzitter blij is.

De voorzitter:

We gaan nu interrupties plegen om mee te delen dat we moties niet gaan indienen? Oké.

Minister Harbers:

Dat scheelt toch twee minuten aanstaande dinsdag.

Voorzitter. Ik vertelde al dat water altijd bepalend is geweest voor de vorm en voor de mogelijkheden van ons land. Tegelijkertijd merken we steeds meer hoe bepalend water is. Afgelopen zomer was de vierde in vijf jaar waarin er sprake was van extreme droogte. Het neerslagtekort van dit jaar deed veel pijn in onze natuurgebieden, zorgde voor hoofdbrekens bij de landbouw, de industrie, de binnenvaart. Dijken kunnen bij droogte uitdrogen, en bodem en water kunnen verzilten. Vorig jaar, toen het niet zo droog was, zagen we de andere kant. Limburg kampte met enorme wateroverlast. Tegelijkertijd was het in andere regio's in ons land droog. Zowel de droogtejaren als dit extreem natte jaar zijn waarschijnlijk geen toevallige excessen, maar een soort voorbode van een veranderend tijdperk.

De Limburgse en Brabantse ondernemers die door het hoogwater van vorige zomer fors omzetverlies hebben geleden, kunnen een beroep doen op de speciale tegemoetkomingregeling voor omzetzerving. Er werd gisteren ook gevraagd naar de stand van zaken rondom die regelingen. Ondernemers kunnen nog tot en met 5 december een aanvraag daarvoor indienen. Vervolgens wordt die door de minister van Economische Zaken en Klimaat afgedaan, in samenwerking met de provincie Limburg. Ik heb gisteren, voorafgaand aan de stemmingen, per brief de laatste stand van zaken aan de Kamer doen toekomen. Daarbij is het de instelling van de overheid om deze aanvragen zo voortvarend mogelijk af te doen.

Tegelijkertijd zitten we in een nieuw tijdperk. Daarin moeten we onze relatie met het water opnieuw vormgeven. Daar zijn we vorige week in het wetgevingsoverleg ook op ingegaan. Zoals toen is aangekondigd, hebben we afgelopen vrijdag vanuit het kabinet de Kamer geïnformeerd dat water en bodem sturend moeten zijn bij de ruimtelijke inrichting. In één zin komt het erop neer dat we bij de inrichting van ons land rekening moeten houden met water, bodem en een veranderend klimaat. We kunnen niet meer alles naar onze hand zetten. We kijken voortaan naar wat het water wil. Daar bouwen wij op voort.

Meneer De Hoop van de PvdA vroeg of de doelen van de Kaderrichtlijn Water nog haalbaar zijn. Daarbij zeg ik hem dat het sowieso hard werken is. Dat is het geval voor alle betrokken partijen. De verwachting is dat als we alle benodigde maatregelen tijdig uitvoeren — dat zijn de maatregelen die in de stroomgebiedbeheerplannen staan; die zijn begin dit jaar vastgesteld — Nederland voldoet aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water. Dat zal overigens niet betekenen dat het resultaat voor ieder criterium eind 2027 al behaald zal zijn. Ook nu worden projecten al getoetst op de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Dat blijft zo. Het belangrijkste wat dat van ons vraagt, is dat we alle maatregelen tijdig invoeren. Gisteren werd gezegd dat we dossiers

zouden opbouwen om ons er te zijner tijd onderuit te wurmen. Dat is niet het geval. We bouwen dossiers op om inzichtelijk te kunnen maken welke maatregelen we allemaal hebben genomen. We doen dat bijvoorbeeld ook om inzichtelijk te kunnen maken welke vervuiling uit het buitenland naar Nederland komt. Die vervuiling is namelijk van dusdanige aard dat wij die er onmogelijk uit kunnen zuiveren. Ik zeg daarbij dat we in Nederland ook nog altijd meer vervuiling toevoegen dan dat er al binnenkomt in ons land. Er is dus veel werk aan de winkel.

Dan is er gevraagd of het drinkwater deze kabinetsperiode betaalbaar blijft.

De voorzitter:

U heeft tussendoor even een vraag van de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

De minister gaf aan dat het niet zeker is dat we alle onderdelen van de KRW-doelen in 2027 gaan halen. Is de minister bereid om de Kamer te informeren wat de risico's zijn voor de ontwikkeling in specifieke gebieden — denk aan de bouwsector of de wegenbouwsector — op de korte termijn?

Minister Harbers:

Laat ik één ding corrigeren. Ik zei niet dat we de doelen niet gaan halen. Ik zei dat de resultaten van de maatregelen niet allemaal in 2027 behaald kunnen zijn. Het duurt soms wat langer. Het doel is dat je maatregelen hebt ingevoerd. Dat is wat de Kaderrichtlijn Water van ons vraagt. Ik schat het risico dat we generiek op slot gaan, bijvoorbeeld in vergunningverlening, veel minder groot, omdat de doelen van de Kaderrichtlijn Water veel diverser zijn. Ze zijn veel meer toegespitst op gebieden. Ze zijn veel meer toegespitst op de eigenschappen van een gebied. Bij stikstof is dat anders. Daar heb je namelijk met depositie over het hele land te maken. Maar hier zie je bijvoorbeeld al dat er voor een beek andere eisen gelden dan voor een veengebied. Dat zal dus veelal regionaal zijn.

De voorzitter:

U continueert.

Minister Harbers:

Dan de vraag of het drinkwater deze kabinetsperiode betaalbaar blijft. Daarop is het antwoord "ja". In de Kamerbrief water en bodem sturend is aangekondigd dat als water schaarser wordt, daar een antwoord op moet komen. Dat begint voor mij bij het bieden van alternatieven. Denk aan het grijswatercircuit voor laagwaardige toepassing in huishoudens. Dat is dus voor het doorspoelen van de wc of voor het sproeien van de tuin. Je moet ook goed kijken naar grootverbruikers. Hebben zij voor al hun taken daadwerkelijk drinkwater nodig of kan dat ook met minder gezuiverd water? In de Beleidsnota Drinkwater is aangegeven dat er een verkennend rapport over instrumenten voor drinkwaterbesparing wordt opgesteld. Dat bevindt zich in de afrondende fase. Het vraagstuk van beprijzing is daarin een van de onderwerpen. Zodra het klaar is, zal ik dat naar de Kamer toezenden. Het is daarbij niet de intentie om de kosten van noodzakelijk drinkwatergebruik van huishoudens

te laten stijgen. Met een kleine asterisk: het neemt niet weg dat de kosten van drinkwater wel kunnen stijgen als gevolg van toenemende productiekosten van drinkwaterbedrijven. Maar daar gaan de drinkwaterbedrijven zelf over. Om aan waterbesparing te gaan doen, is er echt een waaier aan mogelijkheden. We kunnen alternatieven bieden en kijken hoe we het gedrag zo kunnen veranderen dat we minder drinkwater gebruiken, dus ik kan de heer Madlener denk ik geruststellen.

Dan had ik nog een paar vragen op het gebied van water. De heer Stoffer vroeg aandacht voor veengebieden. Hij vroeg of maatregelen als drukdrainage en uitrijden van klei op veen ook onderdeel zijn van de gereedschapskist. Vooropgesteld: een verhoging van het waterpeil is nodig, ook om bodemdaling beheersbaar te maken. Je hebt dan verschillende mogelijkheden. Die worden in de gebiedsprocessen allemaal uitgewerkt en ook de door de heer Stoffer genoemde maatregelen kunnen onderdeel uitmaken van het pakket aan maatregelen.

Tegelijkertijd zul je ook zien dat het verdienmodel van bijvoorbeeld de melkveehouderij ook onderwerp is van die gesprekken. Het zijn uiteindelijk allemaal vraagstukken die terechtkomen in de gebiedsgerichte processen in het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Ieder gebied is daarin weer anders. Het heeft ook te maken met hoe groot het vraagstuk van bodemdaling is, hoeveel andere bebouwing er is, hoeveel andere watergebruikers er zijn en hoeveel andere bedrijvigheid er in een omgeving is. Tegelijkertijd hebben we gezegd dat je op lange termijn moet streven naar een waterpeil van 20 tot 40 centimeter onder het maaiveld. Maar dat moet ook haalbaar zijn met de aanvoer van zoet water. Op een aantal plekken zou je 20 centimeter waarschijnlijk niet kunnen halen. We weten dat de huidige agrarische activiteiten bij een peil van 40 centimeter onder het maaiveld over het algemeen goed mogelijk zijn. Er is dus echt een waaier aan mogelijkheden, met als rode draad dat het echt gebiedsgericht zal moeten worden ingevuld, en vanzelfsprekend met inachtneming van verdienmodellen. Daarvoor biedt ook het transitiefonds voor het Nationaal Programma Landelijk Gebied mogelijkheden.

De heer Stoffer (SGP):

Dank voor het uitgebreide antwoord. Ook schriftelijk was daar al redelijk uitgebreid op ingegaan. Er zit voor mij één vraag aan vast, maar misschien zou die op het eind wel naar boven komen. Al die opties en mogelijkheden gaan natuurlijk heel wat kosten. Zit dat qua budget dan allemaal in dat transitiefonds waarover de minister zojuist aan het eind sprak of moet daar nog een aparte pot geld voor gerealiseerd worden?

Minister Harbers:

In de brief van vrijdag kondigden wij ook aan dat wij vooralsnog uitgaan van de bestaande middelen voor de verschillende onderdelen. Dit is ook zo'n vraag die je nu niet kan beantwoorden, want dat heeft gewoon heel veel te maken met wat er precies in een gebied gebeurt. Het heeft ook te maken met de vraag of er in een gebied piekbelasters zouden gaan stoppen. Het heeft ook te maken met het aantal bedrijven dat doorgaat en met de alternatieven die er zijn. Maar vooralsnog kijken we daarvoor naar de middelen die

in het transitiefonds beschikbaar zijn. De precieze optelsom kun je waarschijnlijk pas over een jaar of wat gaan maken.

De heer Stoffer (SGP):

Is het dan wel helder dat de boer dat niet betaalt, maar dat de overheid die kosten voor haar rekening neemt? Zo kan ik dat hier wel zeggen, toch?

Minister Harbers:

Dit gaat misschien wel één tand te ver. We laten het op dit moment echt even bij die gebiedsgerichte processen. Er zijn daarin natuurlijk meer regelingen. Maar als we naar de verdienmodellen voor de landbouw gaan, denk ik dat we een voorschot nemen op het begrotingsdebat van volgende week.

Dan de verzilting. De heer Stoffer vroeg of technische maatregelen, bijvoorbeeld sluizen in de Nieuwe Waterweg, de tweede zeekering, de Hollandkering, daar ook nog mogelijkheden voor kunnen zijn. Ik gaf al eerder aan dat we ook met het Kennisprogramma Zeespiegelstijging in de hand kijken naar de langetermijnsenario's. Tegelijkertijd zijn een tweede kustlijn en een tweede waterkering ook wel weer projecten voor een heel eind verder in de tijd: tweede helft van deze eeuw en verder. Ik vrees een heel klein beetje dat we op een aantal plekken in Nederland al eerder problemen krijgen met verzilting. Als we ieder jaar een droge zomer zouden hebben zoals deze zomer, komen we op een gegeven moment wel wat zoetwater tekort in Nederland.

Voorzitter. Dan het onderwerp maritieme zaken. U begrijpt dat dit mij, als oud-havenwethouder van Rotterdam, ook erg aan het hart gaat. De maritieme sector is van oudsher een ijzersterke sector, met grote zeehavens aan de maritieme poorten van Europa, en is een stevige pijler onder de welvaart van ons land. Ook onze zeevaart, binnenvaart en havens zijn onderweg naar een duurzame toekomst. Ze spelen daarbij nu al een belangrijke rol. Alle grote uitdagingen van deze tijd, digitalisering, herstel na de coronacrisis, verstoring van de logistiek door de oorlog in Oekraïne, verduurzaming en veiligheid, zijn voor de maritieme sector misschien nog wel groter dan gemiddeld.

Toch zie ik dat de maritieme transport- en logistieke sector een topprestatie levert. Een paar weken geleden was ik bij het Maritime Awards Gala in Rotterdam. Als je ziet dat ze dit jaar toch behoorlijk wat voor de kiezen hebben gehad – denk alleen al aan de lage waterstanden in de Rijn, maar ook aan verstoorde logistieke ketens na de coronapandemie – is het toch indrukwekkend om te zien hoe zo'n sector niet klaagt, maar de schouders eronder zet. Het is indrukwekkend wat daar aan innovaties werd gepresenteerd. Die gaan van het gebruiken van ijzerpoeder als brandstof tot een boxkoeler, die de biologische aangroei op het schip tegengaat, tot een soort van vangrails op zee, ontworpen door ons topinstituut MARIN, om de veiligheid op de Noordzee te verbeteren.

Kortom, onze waterwegen zijn cruciaal voor een groot deel van het goedertransport. Met 3.500 kilometer aan rivieren en kanalen benutten we natuurlijk ook alle mogelijkheden voor de binnenvaart. Die zorgt in zijn traditionele vorm al voor drieënhalf keer minder uitstoot dan het wegverkeer. Tegelijkertijd zijn we op weg naar emissieloze scheepvaart,

waarbij we sinds vorig jaar al een volledig elektrisch binnenvaartschip in de vaart hebben. Dat worden er snel meer. Eind 2025 moeten dat er al 45 zijn.

Vanuit het Nationaal Groeifonds is ruim 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor elektrisch varen in de binnenvaart. De heer Koerhuis vroeg daarnaar. Hij vroeg om nog veel meer cijfers. Die hebben we in de schriftelijke beantwoording gegeven. Voor dit bedrag zullen er tussen nu en 2026 14 laadstations worden gebouwd en 72 batterijcontainers worden aangeschaft. Met dit soort stappen wordt goederen-transport over het water niet alleen efficiënter, maar ook echt een duurzamer alternatief voor transport over de weg.

In dat opzicht zie ik ook de oproep van de heer Koerhuis over het in 2030 halen van ambities voor het goederenvervoer als een stevige aansporing. We hebben zojuist, een week of wat geleden, de Kamer de toekomstvisie op de binnenvaart toegestuurd. Daarin hebben we uiteengezet welke structurele maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat dat goederenvervoer over de binnenwateren ook in de toekomst geborgd is. Het gaat onder andere om het meer en beter delen van data tussen de havens en Rijkswaterstaat, zodat we heel efficiënt met logistieke uitdagingen om kunnen gaan, ook in het geval van laagwatersituaties zoals we afgelopen zomer hadden. De ambitie is groot. Op dit moment is men al bezig om in de komende maanden alle voornemens uit te werken in een concrete actieagenda.

Voorzitter. Waar grote belangen en successen zijn, zijn ook de kwetsbaarheden dichtbij. Terecht vroeg de heer Van der Molen er aandacht voor dat waar Chinese handel is, er ook invloed is van de Chinese overheid. De kwestie van de Chinese investering in de haventerminal van Hamburg een paar weken geleden is daarvoor exemplarisch. China heeft belangen in ongeveer twintig havens in Europa. Ruim de helft van de containerterminals in de Rotterdamse haven is in handen van bedrijven uit China en Hongkong. Het is dus terecht dat de heer Van der Molen daar vragen over stelde. Ik vind dat onze havens hun belangrijke maritiem logistieke functie voor onze economie onafhankelijk en veilig moeten kunnen uitoefenen. Waar Chinese economische aanwezigheid dat belang in gevaar brengt, moeten we in actie komen. Afstemming met onze buurlanden en de Europese Commissie is in dat opzicht essentieel. Vanuit het ministerie van IenW hebben we al het voortouw hierin genomen door zowel in de Europese Commissie als bij Duitsland de problematiek aan te kaarten en die te bespreken, met als doel om tot een gezamenlijke Europese aanpak te komen. Tegelijkertijd ligt dit vraagstuk voor een deel ook op het vlak van de collega's van Economische Zaken en Klimaat, Justitie en Veiligheid, en Buitenlandse Zaken. Ik betrek hen hier dus ook nadrukkelijk bij. Maar ik zeg de heer Van der Molen toe dat we aan de slag gaan met de buurlanden en de aandacht in Europa om hierin tot een gezamenlijke Europese aanpak te komen.

Ik had nog een aantal andere vragen van de heer Koerhuis, die ook inzicht bieden in de hoeveelheid geld die naar walstroom en andere zaken gaat. Dat heb ik net al gezegd. Ik verwijs daarvoor kortheidshalve naar de schriftelijke beantwoording.

De heer Stoffer vroeg nog naar de tijdelijke verduurzaming van binnenvaartschepen en hoe die regeling verruimd gaat worden. Dat gebeurt onder andere door het maximale

subsidiebedrag te verhogen van €200.000 naar €400.000. Ook komt er een mogelijkheid om naast een katalysator een roetfilter aan te schaffen met subsidie. Die regeling staat open voor alle typen binnenvaartschepen, inclusief de kleine en kleinere binnenvaartschepen.

Dan de vlootvervangingsprogramma's. Daar hebben we eerder dit jaar over gedebatteerd. De stand van zaken is dat Rijkswaterstaat momenteel, vooruitlopend op besluitvorming over het gehele vlootvervangingsprogramma, werkt aan de aanbesteding van een drietal prioritaire projecten. Dat betreft drie trailerbare meetvaartuigen en de voorbereiding van de aanbesteding van twee series van multipurpose vaartuigen, dus in het Nederlands zijn dat vaartuigen met meerdere doelen. De uitvoering van die prioritaire projecten zal parallel aan de voorbereiding van de besluitvorming over het nieuwe vlootvervangingsprogramma worden voortgezet. Ik zal u nog dit jaar, voor het kerstreces, nader informeren over de voortgang en het tijdspad van het vervolg. Dan ga ik ook in op de betrokkenheid van de maritieme sector bij de vlootvernieuwing, waarvoor de Kamer aandacht vroeg.

De voorzitter:

Prima. Ik wil naar de luchtvaart, maar eerst de heer Stoffer nog even.

De heer Stoffer (SGP):

Precies over dit laatste heb ik een vraag. Net voor het kerstreces is mooi, maar we hebben volgende week donderdag het commissiedebat Maritiem. Het zou toch wel geweldig zijn als we dat hierbij zouden kunnen betrekken. Zou "voor het kerstreces" kunnen zijn: uiterlijk volgende week woensdagavond? Dan hebben we het ruim voor het kerstreces, maar dan is het ook nog een beetje praktisch. Anders gaat het me te lang duren om het er nog met elkaar over te kunnen hebben.

Minister Harbers:

Ik weet niet precies hoe het daarmee staat, maar ik doe m'n best.

De voorzitter:

Prima. Luchtvaart.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Neenee!

De voorzitter:

Wat, "neenee"? Haha. Is dit een manier om tegen een voorzitter te praten? Maar goed. Mag dit? Mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Sorry, voorzitter. Ik had toch nog een vraag. De minister gaf in zijn schriftelijke antwoorden aan dat de beleidsverantwoordelijkheid voor de maritieme maakindustrie bij EZK ligt, maar IenW kan wel grote invloed hebben op die maritieme maakindustrie. De minister van IenW gaat namelijk

over de Rijksrederij. Dit klonk een beetje als een soort van over de schutting gooien, zo van "dit hoort bij EZK en daar ga ik niet over". Omdat deze twee ministeries daarbij betrokken zijn, lijkt het mij nou juist belangrijk om hierbij wel goed samen te werken en goed invloed uit te oefenen. Dit gaat namelijk om een sector die toch 30.000 mensen aan het werk houdt, met name in de regio's: in Zeeland, in de Drechtsteden, in het noorden van het land. Ik wilde vragen welke invloed de minister gaat aanwenden om deze sector wel te beschermen.

Minister Harbers:

Overigens ging hier ook de vraag van de heer Stoffer van zojuist over, want het betreft het vlotvervangingsprogramma van de Rijksrederij. Daar maken we dus een paar prioritaire projecten mogelijk. We zijn aan het kijken hoe we de sector daarbij kunnen betrekken. Daarin ga ik ook in op de mogelijkheden en onmogelijkheden binnen het aanbestedingsrecht. Dat is precies waar ik binnenkort op terugkom. De liefde voor de Nederlandse maritieme sector voel ik ook in mijn hart, maar dat betekent nog altijd niet dat ik wet- en regelgeving kan passeren.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Neenee, dat snap ik. Maar goed, alles begint met passie. Dat is al een heel goed uitgangspunt. Mevrouw Beckerman zit nou heel hard te lachen. We gaan door, want de voorzitter wil op tijd afsluiten. Kijk, ik ben een beetje bang voor het volgende. In Nederland zijn wij toch best wel een beetje geneigd om te zeggen "ah, het is maar een kleine sector; dat kan ook wel allemaal in het buitenland". Maar in de afgelopen decennia hebben we gezien hoe de hele maakindustrie in Nederland is verdwenen. Daardoor zijn we afhankelijk geworden van het buitenland. Dat zie je ook bij de scheepsbouw en de treinen. Dan komt er spul hiernaartoe — ik noem de Fyra, maar ook de Wesp, de nieuwe trein die in Nederland moet gaan rijden — en dan zitten daar allemaal gebreken aan. Dat wordt allemaal in andere landen gemaakt. Het is dus niet alleen voor de sociale verbinding, de gemeenschap en de samenleving, maar natuurlijk ook voor de kwaliteit belangrijk dat die sectoren worden behouden en dat we gewoon spullen in eigen huis kunnen maken. Bij de mondkapjes en het gas hebben we gezien hoe het kan lopen als we die niet in eigen huis maken.

Minister Harbers:

Klopt. Tot mijn spijt is de laatste treinbouwer in Nederland 50 jaar geleden al gesloten. Gelukkig hebben we in Nederland nog wel scheepsbouw. Alleen al om die reden kijken we daarnaar. Als ik verwijs naar de minister van Economische Zaken en Klimaat, denk ik niet "laat haar het maar oplossen". Ik heb het daar geregeld met haar over en ik ga ook samen met haar kijken wat we voor de maritieme sector in Nederland kunnen doen.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Tot slot, voorzitter. Dat is dus exact mijn punt. Het is weg. We kunnen het zelf niet meer maken, dus het moet naar het buitenland. De kwaliteit is minder, er treedt allemaal vertraging op, dat kost dan weer miljoenen extra en hier worden allemaal mensen ontslagen. Dat is dus exact mijn punt. Laten we de scheepsbouw in Nederland — de trots

van Nederland, al sinds de middeleeuwen — behouden en daar echt ook alles aan doen, hoe klein de sector ook is.

Minister Harbers:

Dat ben ik met mevrouw Van der Plas eens. Ik was zo adembenemend trots een paar weken geleden op die avond toen de hele sector in weerwil van hoe moeilijk dit jaar is elkaar ook vrolijk awards zat uit te reiken voor de meest baanbrekende technologieën. Het was echt prachtig om te zien.

Voorzitter. Dan de luchtvaart; u wees er al op. Ik heb eerder dit jaar aangegeven dat we balans willen brengen tussen de belangen van reizigers en de luchtvaart. Dat zijn de Nederlanders die ook een grote verbondenheid met de wereld hebben. Sterker nog, de enorme verbondenheid die de luchtvaart ons heeft gegeven, maakt ook wel dat wij een van de meest internationaal georiënteerde volkjes zijn. Het betreft de balans tussen de belangen van reizigers, van de mensen die dicht bij luchthavens wonen en van het klimaat en de natuur. Daarom hebben we eerder dit jaar besloten om de geluidsproblemen rond Schiphol met voorrang aan te pakken en het aantal vluchten terug te brengen tot 440.000. Als eerste stap daarvan wordt komend jaar het anticiperend handhaven beëindigd. In gewoon Nederlands betekent dat dat we niet langer toezien op overtredingen van de geluidsnorm. Daarmee krijgen omwonenden meer rechtszekerheid. Tegelijkertijd gaan we dan ook aan de slag om een nieuw geluidstelsel te ontwerpen, zodat Schiphol zich binnen milieugrenzen kan ontwikkelen. Het is wat mij betreft overigens niet een begin. We zetten gewoon netjes in op die 440.000 vluchten.

Dat gaat niet vanzelf. Daar hebben we ook ambtelijke inzet voor nodig. Er is al een aantal keer gesuggereerd dat medewerkers van lenW de natuurvergunningen zouden voorbereiden en al dan niet zouden verstrekken, maar ik wijs er nogmaals op dat Schiphol zelf verantwoordelijk is voor het verkrijgen van de natuurvergunning en eventuele mitigatie. Het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, waarop gewezen wordt in de begroting, is verantwoordelijk voor het proces en de raakvlakken van de natuurvergunning met het Luchthavenverkeerbesluit, dat nog gemaakt moet worden. Dat betreft regulier ambtelijk werk dat vanuit lenW wordt gedaan in het kader van de verantwoordelijkheid voor Schiphol. Als je kijkt naar het kabinetsbesluit van eind juni, dan zie je tegelijkertijd dat er nog heel veel meer werkzaamheden zijn die erbij komen om dat op een goede manier in te kunnen voeren. We moeten het actieplan geluid opstellen. We hebben eerder dit jaar al aangegeven dat we de regeling voor het basispakket voor de isolatie van woningen uitbreiden. We zullen een ministeriële regeling moeten maken ten behoeve van het stopzetten van dat anticiperend handhaven. We zullen de "balanced approach"-procedure met de Europese Commissie moeten doorlopen. We zullen een nieuw systeemconcept voor geluid moeten gaan ontwikkelen. We hebben de NOVEX-aanpak Schiphol, waarbij we de bredere vraagstukken rond de leefomgeving oppakken die in de regio spelen. We zijn daarnaast ook met regionale luchthavens in gesprek om samen te werken aan duurzaamheid, innovatie en het terugdringen van hinder voor de omgeving. Dat is een veelheid aan activiteiten die nieuw zijn, die bijkomend zijn, die meer inzet vragen, juist ook om de besluiten die het kabinet dit jaar heeft aangekondigd op een goede manier te verankeren.

Ik noemde al de regionale luchthavens, waar we ons ook voor inzetten. De vragen spitsen zich met name toe op Maastricht Aachen Airport, waarvan Schiphol recent heeft aangekondigd daarin te willen participeren. Tegelijkertijd speelt rond Groningen Airport Eelde ook nog dat men ook daar een nieuw luchthavenbesluit moet hebben en de businesscase nader probeert te onderbouwen. Bij Eelde is door Schiphol aangegeven dat ze de mogelijkheden voor strategische samenwerking verkennen, dat ze de wijze en vorm van een mogelijke samenwerking de komende periode verder bespreken en kijken welke onderbouwing daar gegeven kan worden aan een toekomstige businesscase.

Daarmee heb ik volgens mij ook mevrouw Van der Plas bediend, die ook nog wees op het belang van vliegveld Eelde voor bijvoorbeeld het UMCG in Groningen.

De heer Koerhuis en de heer Van der Molen hebben gewezen op infrastructurele knelpunten; dat zijn concreet een aantal wegen rondom Eelde en Maastricht Aachen Airport. Zoals eerder is aangegeven, zijn daar in het Mobiliteitsfonds geen middelen voor beschikbaar. Dat waren mijn opmerkingen over de regionale luchthavens.

Dan ga ik naar de huidige arbeidsomstandigheden op Schiphol. Schiphol heeft onder leiding van de nieuwe CEO, Ruud Sondag, een reeks aan acties ingezet om de problemen in de operatie op te lossen. Hij heeft zelf aangegeven dat hij oog heeft voor de tol van de afgelopen tumultueuze tijd en dat hij in noodtempo van de luchthaven weer een plek wil maken waar iedereen graag werkt en waar passagiers graag willen komen. Wij houden vanuit het ministerie nauw contact met Schiphol over de voortgang. Wij blijven de Kamer daar periodiek over informeren, zoals wij ook in de afgelopen maanden hebben gedaan.

Voorzitter. Dan verduurzaming. Net als alle andere sectoren zal ook de luchtvaart moeten transformeren naar een duurzame vervoersvorm. Universiteiten en de luchtvaartsector werken samen aan duurzame brandstoffen, elektrificatie op de grond en in de lucht en aan stillere en lichtere toestellen. Dat zijn de eerste stappen. Met nieuwe ideeën, concepten, ontwerpen en businessmodellen wordt samen gewerkt aan het luchtverkeer van de toekomst. Via het Nationaal Groeifonds is daarvoor 383 miljoen euro gereserveerd; daarvan is 264 miljoen euro onvoorwaardelijk toegekend. Dat is over de komende periode van acht jaar beschikbaar voor het project Luchtvaart in Transitie, een nationaal luchtvaartinnovatieprogramma om met name het vliegen op waterstof en waterstofelektrisch vliegen te versnellen. De sector legt gelukkig een vergelijkbaar bedrag in, zodat nieuwe technologieën en innovaties kunnen worden ontwikkeld. Het project Luchtvaart in Transitie heeft onder andere tot doel om innovaties rondom waterstofelektrisch vliegen ... Sorry, dat zei ik net al. Het project Luchtvaart in Transitie staat aan de start van de uitvoeringsfase. Dat is het antwoord op de vraag van de heer Koerhuis, die vroeg waar het precies staat.

Daarnaast maken we concrete afspraken voor een duurzame luchtvaartsector. Er komt een verplichte bijmenging van duurzame brandstoffen en we werken aan een CO₂-plafond, waar ook mevrouw Kröger en mevrouw Van Ginneken vragen over stelden. Daar is het volgende aan de hand. Het hoofdlijnenbesluit over Schiphol van 24 juni heeft de context waarin we dat CO₂-plafond bestuderen en uitwerken

veranderd. Het kostte even wat extra tijd om die effectenstudie te actualiseren met dat 440.000 vliegbewegingenbesluit in het achterhoofd. Tegelijkertijd werden de laatste stand van zaken van het "Fit for 55"-pakket uit Europa en de uitkomsten van de algemene vergadering van ICAO in september meegenomen. Dat wordt nu allemaal bij elkaar gebracht. Dat betekent dat kort na de jaarwisseling de effecten, de actualisatie en de achterliggende rapporten met de Kamer gedeeld worden, waaronder ook een juridische beoordeling. Met dat in de hand is het de bedoeling dat we in het kabinet in het eerste kwartaal van komend jaar een principebesluit nemen over de invoering van het plafond om de doelen voor het beperken van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te borgen. Ik ben er overigens blij mee dat het ook op mondiaal niveau gelukt is om verdere afspraken te maken over verduurzaming van de luchtvaart, bijvoorbeeld met de recente vaststelling van het langetermijndoel door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, ICAO.

De voorzitter:

Dat lijkt mij een mooie afsluiting van het blokje luchtvaart.

Minister Harbers:

Maar dan mist u nog de privéjets. Dat is het laatste onderwerp daarin.

De voorzitter:

Daar is niemand in geïnteresseerd, dus dat kunnen we gewoon overslaan. Zullen we om de boel op te warmen eerst even naar de heer Van Raan gaan luisteren? Nee, we gaan dan toch eerst nog even naar de privéjets.

Minister Harbers:

Ja, een paar woorden tot slot over de privéjets. De Kamer wijst erop dat die nog niet volledig meegenomen worden in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Wij zullen vanuit het kabinet de wenselijkheid en de mogelijkheden onderzoeken om privévliegtoelagen daar nog meer onderdeel van te maken. Dat doen we snel. Ook hierover komt informatie in het eerste kwartaal van volgend jaar. Mijn collega, de staatssecretaris van Financiën, heeft de Kamer ondertussen al toegezegd om te onderzoeken hoe ook passagiers van privévliegtoelagen meegenomen kunnen worden in de vliegbelasting. Dat tot slot over de privéjets, voorzitter.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik waardeer uw poging om het tempo erin te houden, voorzitter. Mijn vraag is de volgende. In de stikstofbrief van vorige week staat letterlijk, ik citeer: het kabinet zet in op het met voorrang sturen op de gebruiksmogelijkheden van emissieruimte om concurrentie tussen partijen te voorkomen. Oftewel, het kabinet neemt de regie. In de beantwoording zegt de minister dat Schiphol zelf verantwoordelijk is voor het verkrijgen van stikstofruimte. Wat is het nou? Voert het Rijk nu regie of niet?

Minister Harbers:

Op dit moment is het zaak dat alle initiatiefnemers in Nederland stikstofruimte zien te verwerven voor hun activi-

teiten. Dat geldt ook voor Schiphol, net als voor andere bedrijven in Nederland. Het kabinet heeft afgelopen vrijdag besloten tot een aantal aanpassingen in het stikstofbeleid, bijvoorbeeld met betrekking tot extern salderen en een eerste recht van koop door de overheid. Dat zijn maatregelen die de komende weken en maanden verder worden uitgewerkt en in nieuwe regels voor extern salderen zullen worden vervat. Dat loopt op dit moment.

De heer Van Raan (PvdD):

Dus het Rijk neemt de regie, en niet Schiphol. Zelfs al kan de minister die vreemde tegenstrijdigheid verklaren, feit blijft dat Schiphol voor twee derde een staatsdeelneming is. Met andere woorden, als we niet willen dat Schiphol bijvoorbeeld gaat concurreren met de boeren, dan moet daar ingegrepen worden. Is de minister het daarmee eens?

Minister Harbers:

Dit is allemaal onderwerp van de uitwerking van wat afgelopen vrijdag aan de Kamer is gemeld. We hebben een aantal aankondigingen gedaan, waaronder dat eerste recht van opkoop, het registreren van bijbehorende stikstofruimte en regie op de uitgifte daarvan. Het kabinet moet de verdere details nog uitwerken.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb eigenlijk geen antwoord gehoord op mijn vraag. Ik zie dat een deel van de loonsverhoging van de beveiligers alweer op de tocht staat, dat bagage- en passagiersafhandelaars nog geen loonsverhoging hebben gehad, dat beveiligers tien verschillende begintijden hebben en dat bagage-afhandelaars geen goede automatische tilhulpen hebben. Ik zou toch graag iets meer regie van de minister willen. Ik snap ook enigszins dat hij lijdend voorwerp is. Misschien moeten we die nieuwe Schipholtopman maar eens in de Kamer uitnodigen, maar ik wil toch nog een poging doen met een oproep aan de minister om hier meer regie op te pakken.

Minister Harbers:

Vanuit het kabinet spreken wij Schiphol aan op het gestand doen van het sociaal akkoord dat men eerder deze zomer met de vakbonden heeft afgesloten. Blijkbaar is er ondertussen ook nog een landelijke cao voor de particuliere beveiliging afgesproken. Daar heeft Schiphol geen rol bij, want die geldt niet uitsluitend voor de beveiligers op Schiphol. Ik weet op Schiphol op de hoogte is van de huidige impasse en zich er ook voor inspant dat alle partijen met elkaar in gesprek gaan om dit probleem op te lossen. Wat de tilhulpen betreft, heb ik met collega-minister Van Gennip recent een bezoek gebracht aan Schiphol. Ik heb de Kamer daar ook over gerapporteerd. Samen met haar zien wij erop toe dat de arbeidsomstandigheden nadrukkelijker worden nageleefd op Schiphol en dat die verbeterd worden.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb ook vragen over dit punt gesteld. Ik zie in de schriftelijke beantwoording dat de minister de verantwoordelijkheid vooral legt bij Schiphol. Maar ook het Rijk heeft een verantwoordelijkheid. We zien in recente Wob-verzoeken dat er

nog steeds gestuurd wordt op rendement. Als u dan toch die verantwoordelijkheid bij de Arbeidsinspectie en bij Schiphol neerlegt, hoe vindt u dan dat dat de afgelopen tijd is gegaan?

De voorzitter:

Hoe vindt de minister dat dat is gegaan?

Minister Harbers:

Er is een wereld te verbeteren op Schiphol. Ik wijs erop dat ik eerder in het vragenuur heb weerlegd dat wij op dit moment sturen op rendement bij Schiphol. Wij hebben juist gezegd dat het rendement even geen sta-in-de-weg moet zijn bij het verbeteren van de arbeidsomstandigheden op Schiphol. Wij spannen ons dus ook verder in om alle stappen te zetten om tot vermindering van het aantal afhandelingsbedrijven te komen. Er is daar veel werk aan de winkel.

De heer De Hoop (PvdA):

Dan naar de Arbeidsinspectie. We zien dat de inspectie twaalf jaar lang niet controleerde op zwaar werk van bagage- en vrachtmedewerkers. Ik vraag mij af of de minister dat acceptabel vindt.

Minister Harbers:

Ik heb al eerder aan de Kamer gemeld dat de Arbeidsinspectie onafhankelijk werkt. Zij beoordeelt onafhankelijk de arbeidsomstandigheden en is in de tussenliggende periode voor een aantal inspecties ook wel op Schiphol geweest. Daar hebben we Kamer eerder ook al schriftelijk over geïnformeerd. Bij mijn weten is de Arbeidsinspectie op verzoek van de minister van Sociale Zaken aan het kijken wat haar op dit moment op Schiphol te doen staat.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik weet wel dat de Arbeidsinspectie daarvoor verantwoordelijk is, maar ik vraag de minister naar het volgende. Het bedrijf Schiphol is voor het grootste gedeelte, namelijk voor 70%, in handen van het Rijk. Daar wordt dan maar één keer in de twaalf jaar gecontroleerd op de arbeidsomstandigheden van mensen die daar werken. Daar moet de minister toch wat van vinden? Als dat gebeurt, vindt hij dan ook niet dat hij daar zelf een grotere rol in zou moeten spelen? Ik vind het onacceptabel ten opzichte van de mensen die daar werken dat er maar één keer in twaalf jaar is gecontroleerd. Ik wil dat gewoon niet nog een keer.

Minister Harbers:

Er zijn allerlei zaken aan de hand op Schiphol waar we bovenop moeten zitten. Het is overigens zo dat de ILT daar dagelijks is en haar inspecties uitvoert op de operaties op het platform. Ik wijs erop dat de Arbeidsinspectie onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van SZW valt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch even over de regie op stikstofruimte. Daar komt toch een heel wollig antwoord op. Schiphol moet het zelf doen, maar we willen niet dat Schiphol op eigen houtje boeren gaat uitkopen en we een soort wildwestpraktijk krijgen van

stikstofaankopen. Dus moet de overheid de regie pakken. Betekent dit nou dat de ambtenaren bij lenW niet voor Schiphol aan het zoeken zijn hoe ze die stikstofruimte kunnen vinden? Zorgt de overheid ervoor dat Schiphol niet op eigen houtje stikstofruimte gaat kopen?

Minister Harbers:

Schiphol zal zelf in stikstofmitigatie moeten voorzien. Dat doen de ambtenaren bij lenW niet. Ik wijs erop dat afgelopen vrijdag in de brief van het kabinet nieuwe beleidsvoornemens zijn aangekondigd, die nog uitgewerkt moeten worden. Dat zal eerst gedaan moeten worden, om te kijken hoe dit over een x-aantal weken of maanden in regels wordt vervat. Het zijn op dit moment voornemens, die we als kabinet nog verder moeten uitwerken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zegt de minister nu dat Schiphol op dit moment door kan gaan met het uitkopen van boeren en dat dit staande praktijk blijft? Dat kan toch niet? We moeten nu toch pas op de plaats maken en met elkaar een discussie hebben over hoe we die stikstofruimte eerlijk gaan inzetten? Dan kan Schiphol nu toch niet boeren blijven uitkopen? Dat kan deze minister toch niet accepteren?

Minister Harbers:

Als minister van lenW kijk ik naar de exploitatie van Schiphol. Schiphol heeft zelf tot taak om een natuurbeschermingsvergunning aan te vragen, die uiteindelijk door het bevoegd gezag, de minister voor Natuur en Stikstof, beoordeeld en afgegeven moet worden. Zoals ieder bedrijf in Nederland moet Schiphol zelf aan de slag om te kijken hoe aan de voorwaarden van de natuurvergunning tegemoet te komen. Als regels in de toekomst veranderen, heeft Schiphol met de in de toekomst veranderde regels te maken.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik ga er nog wel even op door. De minister zegt: nee, dat doen onze ambtenaren niet. Strikt formeel doen ze dat misschien niet, maar ze geven misschien wel adviezen. Ik kom nog even terug op de vacature senior beleidsmedewerker lenW, waarin gewoon stond dat een van de taken van de beleidsmedewerker was om te kijken hoe Schiphol een natuurvergunning kon krijgen. Mijn klomp brak figuurlijk. Ik dacht: het ministerie is toch verantwoordelijk voor het beoordelen van vergunningen en gaat toch geen beleidsmedewerker aannemen die Schiphol gaat helpen aan een natuurvergunning? Ik heb de vraag al eerder gesteld, ook aan de minister voor Natuur en Stikstof: krijgt nu elke PAS-melder dan ook zijn eigen beleidsmedewerker om te kijken hoe hij een vergunning kan krijgen? Dat klopt toch niet?

Minister Harbers:

Dat is ook niet het werk dat ambtenaren doen. Schiphol moet zelf een aanvraag doen voor een natuurvergunning. De ambtenaren op het ministerie hebben een andere taak. Er moet een luchthavenverkeersbesluit komen en er moet voor worden gezorgd dat we eisen stellen aan dat luchthavenverkeersbesluit, alsmede aan de onderbouwing in de MER. Die eisen moeten corresponderen met de eisen die gesteld worden op het gebied van de Wet natuurbescher-

ming. Maar het is niet zo dat ambtenaren bij lenW Schiphol aan een vergunning helpen, dat zij een en ander invullen en dat zij helpen bij het opkopen van bedrijven of wat dan ook. Dat behoort niet tot de taken van het ministerie.

De voorzitter:

Prima. Mevrouw Van der Plas is door haar interrupties heen. Nee, u heeft de zevende behaald. Mevrouw Kröger, afrondend.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan doen we dit even in goede samenwerking. De minister trekt nu wel heel makkelijk zijn handen ervan af. Er ligt een beleidsvoornemen en er ligt een keiheldere brief van afgelopen vrijdag. In heel Nederland kijken boeren en iedereen hoe het nu verder moet met die stikstof. Eigenlijk zegt de minister: als Schiphol wil doorgaan, dan kan dat totdat de regels veranderen. Maar we zijn aandeelhouder van Schiphol. Dan kan toch gewoon de opdracht aan Schiphol gegeven worden dat ze stoppen met het opkopen van boeren voor stikstofruimte? Is de minister bereid om met het kabinet ervoor te zorgen dat Schiphol stopt met het opkopen van boeren voor stikstofruimte?

Minister Harbers:

Schiphol heeft eerder van het bevoegd gezag de opdracht gekregen om een natuurvergunning aan te vragen en om aan de voorwaarden daarvoor te voldoen. Dat is een opdracht vanuit het bevoegd gezag, waar Schiphol als bedrijf invulling aan moet geven. Dat is de positie die ik ook uitdraag. Schiphol is een nv. Er wordt hier toch wel wat verwarring gesticht door te zeggen dat de overheid gedeeltelijk aandeelhouder is. Er zijn meer aandeelhouders. Maar het is uiteindelijk aan Schiphol als nv en als bedrijf, dat erop aangesproken is dat het een natuurvergunning moet aanvragen, om ervoor te zorgen dat die vergunning er ook daadwerkelijk komt. Dat is de taak van het bedrijf, net zoals dat van vele bedrijven in Nederland die een natuurvergunning nodig hebben.

De heer Van der Molen (CDA):

De minister schetst steeds de feitelijke situatie en hoe het juridisch in elkaar zit. Dat is interessant, maar er is ook nog een politieke werkelijkheid. Mevrouw Van der Plas zei al dat haar klomp een beetje brak. Dat geldt ook voor het CDA. We hebben een enorme opgave rond de PAS-melders. Daar hebben we ruimte voor nodig. Vervolgens zien we een probleem bij Schiphol en de oplossing zou het uitkopen van boeren zijn. Daar heb ik grote politieke moeite mee, zeg ik namens het CDA. Ik zou graag een andere houding van de minister willen zien. Het kabinet heeft gezegd dat PAS-melders vooraan in de rij komen te staan, omdat de overheid nog wat goed te maken heeft. Graag daar een reactie op.

Ik zou nog op een ander punt willen terugkomen, namelijk op het punt van de heer De Hoop over de arbeidsomstandigheden. Ook daar kregen we een juridisch antwoord op. Wij zijn grootaandeelhouder. Wij — Kamer en minister — hebben kritiek op de arbeidsomstandigheden op Schiphol. Het minste wat de minister kan zeggen, is toch dat hij het doodnormaal vindt dat de komende jaren de Arbeidsinspec-

tie jaarlijks langsgaat om te kijken of Schiphol doet wat wij willen dat Schiphol doet? Waarom kan daar niet gewoon een helder antwoord op komen, ook al gaat deze minister niet in directe zin over de Arbeidsinspectie?

Minister Harbers:

Op dat tweede: we hebben het in Nederland zo georganiseerd dat de Arbeidsinspectie onafhankelijk is. Overigens is dat ook nog geen onderdeel van het ministerie van IenW. Zowel de minister van SZW als ik heeft, toen we daar op werkbezoek waren, ook publiekelijk overduidelijk gemaakt dat wij vinden dat de arbeidsomstandigheden op Schiphol op een veel hoger peil moeten komen. Wij zullen er de komende jaren vanuit onze rollen ook op toezien dat Schiphol daar alle noodzakelijke maatregelen voor neemt.

Op de eerste vraag van de heer Van der Molen: ja, het kabinet heeft ook gezegd dat PAS-melders bij voorrang gelegaliseerd moeten worden in de komende tijd. Dat is een grote opdracht, ook vanuit het kabinet. Tegelijkertijd zijn er vele activiteiten in Nederland, niet alleen rond Schiphol, maar ook rond verkeer en woningbouw, die we de komende jaren mogelijk willen maken. Juist om die reden heeft het kabinet aangekondigd om daar regie op te gaan voeren.

De voorzitter:

Heel goed. Ik denk dat we klaar zijn, meneer de minister.

Minister Harbers:

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris. Het woord is aan haar. Maar eerst heeft mevrouw Kröger nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Over de privéjets.

De voorzitter:

Over de privéjets.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag aan de minister over privéjets. Ik begrijp uit het antwoord van de minister dat onderzocht wordt hoe we de privéjets in het klimaatbeleid kunnen vatten. Mijn vragen waren echter wel flink wat specifiek. Het ging er namelijk over of het mogelijk is om vluchten binnen Nederland te verbieden. Andere landen om ons heen hebben dat ook gedaan. Volgens mij is dat Europees juridisch-technisch mogelijk. Dat is de eerste vraag.

Mijn tweede vraag is of privéjets meegenomen kunnen worden in de slotcoördinatie, opdat ze onder dezelfde regels komen te vallen als andere vliegtuigen.

Minister Harbers:

Wat betreft de laatste vraag, of privéjets onder de slotcoördinatie kunnen vallen, zeg ik: kleine commerciële vluchten vallen al onder het slotcoördinatiesysteem. Dat betreft dus commerciële vluchten met kleine toestellen via slotgecoördineerde luchthavens. De grootte van de toestellen die luchtvaartmaatschappijen inzetten, is daarvoor niet relevant. Als het geen commerciële vluchten zijn, zijn privéjets niet slotgecoördineerd. Ze vallen dan qua regelgeving gewoon onder vlieg scholen, sportluchtvaart en andere maatschappelijke vluchten.

Dan de eerste vraag, over binnenlandse vluchten. Het is onder de Europese regelgeving niet mogelijk om die categorisch te verbieden. Er zijn landen die dat wel hebben gedaan, maar dat was dan onderdeel van bijvoorbeeld een steunpakket in het kader van de coronapandemie. Ik weet dat dat in Frankrijk is gebeurd, net zoals wij in Nederland aan KLM ook aanvullende eisen voor de steun hebben gesteld. Maar het ging in dit geval, in Nederland, om een maatschappij die geen binnenlandse vluchten uitvoert. Bij de kortereafstandsvluchten, bijvoorbeeld naar Brussel, hebben we in dat kader al de afspraak gemaakt dat ze eraan werken om die om te zetten naar de trein.

De heer Van Raan (PvdD):

Toch nog even over de stikstofruimte. De minister geeft steeds antwoorden. We hebben het van verschillende kanten geprobeerd. We krijgen een technisch antwoord, waarin ook nog een keer wordt verwezen met "we kijken wel wat dat wordt, omdat de regels veranderd zijn". Het volgende wil ik de minister echt klip-en-klaar voorleggen. Een feit is toch dat er nu geen natuurvergunning is voor Schiphol. Die moet er komen. Er moet worden teruggekeken naar de laatste vergunde juiste vergunning. Dat was rond 2008 of 2009. Daar wil ik vanaf zijn. Dan is de hoeveelheid vluchten waarvoor nu een vergunning wordt aangevraagd, toch veel hoger dan in de laatste bekende vergunde situatie? Dat betekent toch per definitie een toename van de stikstofuitstoot? Dat kan niet anders, want er zijn veel meer vliegtuigen bij gekomen. Dat betekent toch dat er in dit geval opgekocht moet worden om de stikstofruimte te vinden? Dat is één. Het zou fijn zijn als de minister dat erkent. Het is dus niet zo dat het noodzakelijk is, of dat het een natuurwet is, dat Schiphol die vergunning voor 400.000 vliegbevingen moet hebben. Dat is helemaal geen natuurwet.

Kan de minister ten eerste klip-en-klaar bevestigen dat dat de constructie is? Een toename ten opzichte van de laatste vergunde situatie is een toename van stikstof. Dat moet worden gevonden in bijvoorbeeld het opkopen van boeren. Dat gebeurt nu ook.

En kan de minister bevestigen dat dat in strijd is met het zelf regie nemen en het gelijkelijk verdelen van de stikstofruimte? Dat zou heel fijn zijn, want dat is tenminste duidelijk.

Minister Harbers:

Het is uiteindelijk gewoon een technisch verhaal. Schiphol moet een natuurvergunning aanvragen en heeft van het bevoegd gezag uitgangspunten meegekregen waaraan die aanvraag moet voldoen en naar welke referentiesituaties je terug moet. Vervolgens moet Schiphol zelf invulling geven aan het voldoen aan de voorwaarden voor die

natuurvergunning. Schiphol kan daarbij putten uit tal van maatregelen. Dat zijn eigen verduurzamingsmaatregelen, intern salderen en extern salderen. Dat is niet aan mij als minister van IenW. Het is aan het bedrijf Schiphol om daaraan te voldoen en om dat dusdanig te doen dat het bevoegd gezag in staat is om daarvoor een natuurvergunning af te geven. Dat bevoegd gezag ben ik in dit geval niet.

De voorzitter:

Prima. Is het niet handig, meneer de minister, om in de eerste termijn even de amendementen te recenseren?

Minister Harbers:

Dat zou ik kunnen doen. Op het terrein van mijn portefeuille zijn dat twee amendementen, namelijk het amendement op stuk nr. 54, van de heren Koerhuis en Van der Molen, over de wegen rond Eelde en Maastricht Aachen, en het amendement op stuk nr. 55, van de heer Koerhuis en mevrouw Van der Graaf, over de veiligheid van de N18. Beide amendementen zijn van een dekking voorzien, ook van een deugdelijke dekking. Ik ontraad ze allebei, aangezien het kabinet andere keuzes heeft gemaakt voor dat geld. Ik begrijp verder dat de reservering voor de tol op de Blankenburgverbinding en de ViA15 bij de overwegingen in beide amendementen is betrokken. Ik snap op zichzelf de redenering dat die middelen met de invoering van Betalen naar Gebruik waarschijnlijk niet langer nodig zullen zijn. Maar het kabinet had ervoor gekozen om ze nog wel te reserveren, want Betalen naar Gebruik moet wel worden ingevoerd. Ik ga ervan uit dat we met z'n allen Betalen naar Gebruik op tijd afronden, want anders valt er wel een gat na 2030. Maar ik moet deze amendementen in technische zin ontraden, omdat wij als kabinet andere keuzes hebben gemaakt voor dat geld.

De voorzitter:

Helder. Dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris. Het woord is aan haar.



Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Dank allereerst aan de Kamer voor de inbrengen en de vragen die zijn gesteld. Ik zal de beantwoording doen in een aantal blokken. Ik begin met een algemene inleiding. Daarna heb ik een blokje over ov en spoor. Vervolgens ga ik verder met een blokje over duurzame mobiliteit. En dan circulaire economie en een breder blokje over milieu, een gezonde, schone en veilige leefomgeving, en handhaving en toezicht daarop.

Het is voor mij toch wel een bijzonder moment, want het is mijn eerste begrotingsbehandeling van IenW. Over veel onderdelen hebben we de laatste tijd ook al apart gedebatteerd met elkaar. Eerder deze week hebben we het bijvoorbeeld nog gehad over de grote MIRT-investeringen. Maar bij de begrotingsbehandeling komen natuurlijk alle onderwerpen van deze dynamische en gevarieerde portefeuille bij elkaar. Dat hebben we gister ook al gemerkt in het debat.

Daarom een paar opmerkingen over de bredere samenhang en mijn inzet daarop. Allereerst hebben we met deze begroting een stevige basis gelegd om heel hard aan de

slag te gaan om de bereikbaarheid te verbeteren in héél Nederland. Mensen willen zich kunnen verplaatsen naar hun werk, naar school, naar zorgvoorzieningen, naar studie, naar vrienden, naar familie en ze willen op vakantie. Mobiliteit is dan ook een hele wezenlijke basisbehoefte, die overal betaalbaar en toegankelijk moet zijn.

Meerdere Kamerleden hebben ook gewezen op het belang van het voorkomen van vervoersarmoede en dan met name in de regio's. Ik kan u verzekeren dat we daar keihard aan werken. Hoogwaardig openbaar vervoer in en tussen de regio's is cruciaal. U kunt dan bijvoorbeeld denken aan de investeringen die we doen in de RegioExpres om zo de bereikbaarheid van de Achterhoek te verbeteren. En in Zeeland kijken we samen met de regio hoe we tot een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor de regio kunnen komen om ervoor te zorgen dat ook een relatief dunbevolkt gebied als Zeeland een goed openbaarvervoersysteem behoudt en voor de rest ook nog een verbeterd systeem krijgt. Het is een onderwerp dat mij raakt en ik wil me er de komende periode ook voor gaan inzetten.

Het verbeteren van de bereikbaarheid geldt natuurlijk ook voor de woningen die er nog moeten komen. We staan voor een hele grote bereikbaarheidsopgave. We willen de komende tien jaar in totaal 900.000 woningen toevoegen, maar we willen die ook heel erg goed bereikbaar maken. Dus daarom zetten we vanaf nu grote stappen om die woningen vanaf het moment dat de eerste heipalen de grond in gaan, zo goed en duurzaam en bereikbaar mogelijk te maken.

Daarbij is er een cruciale rol voor het ov en de fiets. Ik ben heel blij met de enorme impuls die we daaraan kunnen geven met maatregelen in heel Nederland voor ov en fiets. Er is een goede balans tussen regionaal ov en het hoofdspoor netwerk. Dat is één. Twee is dat urgentie ook geboden is voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Oftewel schone buurten, zeg ik eigenlijk via de heer Minhas tegen de heer Haverkort. Er liggen namelijk nog forse uitdagingen op het gebied van gezonde bodem, schone lucht en het tegengaan van geluidshinder. Ook daarmee zijn we aan de slag gegaan, onder andere met een uitwerking van de Europese Green Deal, de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord, een steviger VTH-stelsel en het nieuwe Nationaal Milieu Programma.

Er is ook urgentie op het terrein van de circulaire economie. Ik zeg het wel vaker: een circulaire economie is geen nice to have, maar een need to have. Het is onmisbaar als we de klimaatdoelen willen halen en het is ook onmisbaar voor de leveringszekerheid van grondstoffen. Internationaal is ons land een koploper op het gebied van een circulaire economie. Ik heb dat opnieuw gemerkt toen ik bij de COP in Egypte was. Daar was heel veel belangstelling voor onze inzet, bijvoorbeeld van de Amerikaanse klimaatgezant John Kerry. Hij complimenteerde ons zelfs nog over onze voortrekkersrol op het gebied van circulaire economie. Maar ook collega's van grote landen als Japan en Turkije zijn enthousiast over wat we doen. Om onze eigen ambities op het gebied van circulaire economie waar te maken, zullen we er nog een flinke schep bovenop moeten doen. Begin 2023 kom ik daarom met een nieuw programma: het Nationaal Programma Circulaire Economie.

Ik zou graag een opmerking maken wat betreft mijn inzet op alle onderdelen. Ik kom zelf uit de lokale politiek. Het

mooie daarvan is dat het je dwingt om altijd alle opgaven waar je mee bezig bent te vertalen naar: wat betekent het voor de inwoner en voor de ondernemer? Ik zal dat in Den Haag ook blijven doen. Het maakt mij niet uit wie het zijn, waar mensen wonen of waar bedrijven zitten. Het gaat erom dat mensen overal in Nederland op een goede manier van A naar B kunnen gaan. Het gaat erom dat we het mensen gemakkelijker kunnen maken om bijvoorbeeld de keuze te maken om duurzame kleding te kopen of om minder plastic te gebruiken. Het gaat er ook om dat we ondernemers helpen die circulair willen gaan ondernemen.

Mijn tweede uitgangspunt bij alles wat ik hier probeer te doen, is dat ik wil kijken naar de lange termijn. Hoe kunnen we nou ons land en ons milieu op een gezondere en schonere manier doorgeven? Daarom is de kern van ons Nationaal Milieuprogramma dat we nu schade willen voorkomen in plaats van deze achteraf te moeten repareren. Bij de circulaire economie gaat het erom dat we er nu voor zorgen dat toekomstige generaties nog voldoende grondstoffen hebben. Ook onze bodem vraagt meer aandacht. Net als bij water zal de bodem zelf sturend worden voor de activiteiten die we gaan uitvoeren. Dat wordt het nieuwe uitgangspunt. Onze bodem is de basis van alles. Ik ben een Limburgse, dus ik zat nog te denken dat je het kunt vergelijken met een vlaai. Daarbij gaat het niet alleen om de vulling — dat is niet alleen het geheim — maar gaat het altijd om de combinatie met de bodem en de kwaliteit daarvan. Ik denk dat dat tot verbeelding spreekt en ons allemaal inspireert om zuiniger te zijn met onze bodem.

De voorzitter:

Geldt ook voor de heer Madlener dat hij die vlaai een beetje visualiseert?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal voor de heer Madlener, of misschien voor de commissie — dat is sowieso wel leuk — een keer een echte Limburgse vlaai meenemen. Dan snapt u dat die combinatie van vulling en bodem helemaal moet kloppen. Dat is iets anders dan de vlaai die je hier in het westen kunt krijgen. U zult gaan merken hoe belangrijk dat is. Dat is alweer mijn eerste toezegging. Ik ben er sowieso heel goed voor om toezeggingen te doen, zeker voor de zomer.

De voorzitter:

Dat is genoteerd door de Griffie.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, tot slot in dit blokje. Er is heel veel om mee aan de slag te gaan. Dat kan alleen dankzij de inzet van heel veel medewerkers: op en langs het spoor, in de trams, in de bussen en in de metro's. Maar denk ook aan de omgevingsdiensten, de ILT, Rijkswaterstaat, het KNMI, ANVS, en mijn — ik mag wel "onze" zeggen — eigen mensen, die elke dag samen met ons werken aan een mooier Nederland. Zij geven ons beleid handen en voeten en dat vraagt om heel veel inzet en kennis. Dat is af en toe best wel een uitdaging. Ik ben trots op ieders inzet en ik wil heel graag vanaf deze plek mijn waardering daarvoor uitspreken.

Dan wil ik nu graag overgaan naar het blokje over spoor. Een maand geleden toen we een debat hadden over het

spoor, was er een extra zaal nodig om de mensen te huisvesten die wilden meeluisteren naar het debat over de aanbesteding van ons hoofdrailnet. Die enorme belangstelling zegt heel veel over de betekenis van ons spoor, maar ook over ons ov in zijn totaliteit. Ons ov is cruciaal voor onze samenleving. Het is zelfs het fundament onder onze samenleving, zoals mevrouw Bouchallikh eerder heel mooi heeft verwoord.

Het Nederlandse spoor is van een hoog niveau, maar er zijn ook genoeg zaken waarmee we aan de slag moeten gaan. De bereikbaarheidsopgaven — die heb ik al genoemd — de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de invoering van ERTMS en het beheer en onderhoud zijn een aantal grote opgaven waarvoor we staan. Ik noem in het bijzonder ook nog de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Het ov moet echt voor iedereen toegankelijk zijn. Dat kan nog een stuk beter. Daarom ben ik wel blij met het bestuursakkoord dat we nog niet zo lang geleden hebben afgesloten. Ik weet zeker dat mevrouw Van der Graaf daar ook blij mee is, want zij pleit al jaren voor een beter toegankelijk openbaar vervoer.

We willen die zaken doen die het eerst moeten, zodat we de vervoervraag tijdig kunnen opvangen, zowel van het personenvervoer als van het goederenvervoer. Met het coalitieakkoord is er extra geld beschikbaar, en dat helpt. Tegelijkertijd zit het spoor wel in een complexe en lastige fase. Meerdere Kamerleden hebben daar hun zorgen over uitgesproken. Het gaat dan met name over een lager reizigers dan voor corona en aanzienlijke afschaling van het treinaanbod, met name door personeelstekorten bij de vervoerders. Dat leidt tot drukke treinen, vertragingen en een slechtere kwaliteitsbeleving door de reizigers. Ik ben regelmatig in overleg met NS en andere vervoerders om te kijken waar ze dat zo snel mogelijk kunnen verbeteren, want het belang van de reizigers staat vanuit mijn portefeuille natuurlijk echt voorop. Het moet beter en daar is onder andere NS zich ook zeer van bewust.

Helaas zijn de reizigersaantallen in het ov nog steeds niet op het niveau van voor corona. Het ov heeft daarom om een garantstelling gevraagd. We hebben een transitie-regeling kunnen aanbieden voor 2023. Ik zeg nadrukkelijk tegen de heer Van der Molen, die daarnaar vroeg, en ook tegen de heer Alkaya dat de voorgestelde transitie-regeling de ov-bedrijven zekerheid biedt voor de meest sombere prognose van de reizigersaantallen in 2023. Zij hebben zelf een aantal scenario's doorgerekend en in het slechtste scenario zouden ze 150 miljoen nodig hebben voor dat transitievangnet. Met die regeling staan wij dus als ministerie garant voor een maximumbedrag van 150 miljoen euro. Met die regelingen voor het ov wordt ook invulling gegeven aan de motie-Geurts.

Met dat vangnet zijn natuurlijk niet alle naweeën van de pandemie en de uitdagingen voor het ov verholpen. Dat realiseren we ons allemaal. De sector dient 2023 dan ook te benutten om zich zo optimaal mogelijk voor te bereiden op het nieuwe normaal, waarvan we hopen dat dat in 2024 toch wel ingaat. Daarbij is het van groot belang om extra aandacht te hebben voor de huidige personeels- en capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer, want die hebben op verschillende plaatsen in ons land enorme impact op de dienstregelingen. Het onderwerp wordt regelmatig besproken door de daarvoor verantwoordelijke partijen in

het NOVB. Dat is een overleg dat wij zeer regelmatig hebben.

De heer **Alkaya** (SP):

De 500 miljoen die wij vragen voor het openbaar vervoer, hebben wij natuurlijk niet zelf bedacht. Er stonden tientallen en volgens mij zelfs honderden handtekeningen van wethouders, van vervoerders onder die zeiden: dat bedrag hebben wij nodig. Nu zegt de staatssecretaris dat 150 miljoen ook voldoende is. Waar zit het verschil van inzicht dan in?

Staatssecretaris **Heijnen**:

In de gesprekken die ik met de sector heb gehad, werd ook gezegd: wij vinden het belangrijk om ook weer bepaalde investeringen te doen en we willen ook weer winst kunnen maken. Daar is dat transitievangnet niet voor bedoeld. Wij willen graag dat er een vangnet is om het vervoer voor de reiziger zo goed mogelijk op peil te houden en een bepaalde basiskwaliteit te garanderen, maar het is wel heel erg van belang dat het komende jaar gebruikt wordt door de ov-bedrijven om na te denken over toch wel een beetje het nieuwe normaal. Want ook ov-bedrijven zien dat er een verschuiving is van de momenten waarop mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Je ziet bijvoorbeeld dat waar er eerder door de week heel veel piekmomenten waren, nu mensen in het weekend iets meer gebruikmaken van het openbaar vervoer. Ze zijn dus ook zelf aan het nakijken hoe ze ervoor kunnen zorgen dat ons ov-systeem zo goed mogelijk ingeregeld kan worden op de nieuwe vraag die is ontstaan doordat we bijvoorbeeld op een andere manier werken.

De heer **Alkaya** (SP):

Als ik verder niemand anders zou spreken, zou ik de woorden die de staatssecretaris nu uitsprekt best geruststellend kunnen vinden. Ik krijg alleen heel andere signalen van de mensen die ik spreek. Vooral de SP'ers die in de Provinciale Staten zitten, zeggen "tegen ons wordt gezegd dat er wordt afgeschaald vanwege dat gebrek aan een vergoeding" of dat het te weinig is geweest en dat het ook voor volgend jaar de weinig is. Dus het wordt wel degelijk als argument gebruikt om ook lijnen te schrappen, dus niet om alleen maar bepaalde ritten op bepaalde momenten te schrappen, maar om hele lijnen te schrappen. Is de staatssecretaris bereid om daar extra goed naar te kijken? Want ons bereiken echt heel andere signalen dan wat zij nu zegt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is sowieso heel erg van belang om een vinger aan de pols te houden, want het is voor ons allemaal van belang dat Nederland op een goede manier bereikbaar blijft en dat reizigers bijvoorbeeld naar hun werk kunnen. Ik heb het hele riedeltje eerder al opgenoemd vanavond. Daarom hebben we het overleg in NOVB-verband. Er zijn natuurlijk meerdere factoren die een rol spelen. Er is ook inflatie, er is personeelstekort. Er kunnen dus ook andere redenen zijn dan puur corona en de naweën daarvan om vervoerders te helpen. We hebben echter zelf onderzoek laten doen, ook samen met die vervoerders. We hebben naar het worstcasescenario gekeken om die basisvoorzieningen op een goede manier in stand te houden. Daar komt uit dat er 150

miljoen euro nodig zou zijn. Daar gaan wij dus nu van uit. Maar omdat we zo intensief met partijen aan tafel zitten, zijn er genoeg momenten waarop ook vervoerders bij mij aan de bel kunnen trekken als het voorzieningenniveau er echt onder zou gaan lijden.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik heb in mijn inbreng gezegd dat als je in Nederland echt de sjaak wilt zijn, je én een laag inkomen moet hebben, én op het platteland moet wonen, én aangewezen moet zijn op openbaar vervoer. Nou heeft de minister zonet gezegd: we gaan iets doen met dat rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. Daarin staat: je moet niet alleen naar je systeem kijken, maar ook naar hoe die bereikbaarheid nou overal eerlijk verdeeld is. Ik zou graag van de staatssecretaris willen horen of zij straks met die visie ook naar het openbaar vervoer wil kijken. Want wat is nou verschraling? Op de ene plek kun je wat missen en op de andere niet, maar iedereen heeft wel recht op bereikbaarheid. Kan ik van deze staatssecretaris verwachten dat zij straks in die lijn van de uitwerking van dat rapport, ook de vinger bij het openbaar vervoer legt? Gaat zij dan ook kijken hoe dat ov verbeterd kan worden om mensen meer kans op werk te geven, of sneller bij de zorg te kunnen laten zijn, of eerder op school?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, daar kan de heer Van der Molen honderd procent van verzekerd zijn, want dat is iets wat mij na aan het hart gaat. Ik heb zelf aangegeven, ook op het ministerie, dat ik vind dat we een onderzoek moeten doen naar een goede bereikbaarheid en mobiliteit voor iedereen. Ik verwacht de resultaten van dat onderzoek ergens in het voorjaar. Vervoersarmoede is ook al eerder aan de orde geweest. Aan de hand van de resultaten wil ik bekijken hoe je ervoor kunt zorgen dat mensen alle kansen krijgen in de samenleving, ongeacht de plek waar ze wonen of vandaan komen. Dat is dus een onderwerp dat mij zeer na aan het hart ligt. Collega Harbers en ik zijn allebei van oorsprong kinderen van de regio, dus we hebben daar gewoon vanuit onze eigen achtergrond al heel erg veel feeling mee. We zijn daar al mee bezig, ook in de keuzes die nu gemaakt zijn, ook bijvoorbeeld in de MIRT-rondes. Natuurlijk kunnen wij niet alles zomaar ineens oplossen, maar meneer Van der Molen mag er zeker van zijn dat dit heel hoog op onze prioriteitenlijst staat.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De staatssecretaris sprak net over de dreigingen waar het ov mee te kampen heeft. Ik heb er in mijn inbreng gisteren eentje aan toegevoegd waar ik even op wil doorvragen. In de schriftelijke beantwoording was het antwoord op mijn vraag over energievergoeding: "Met de Najaarsnota heeft het kabinet recentelijk besluiten genomen over die energievergoeding, en voor de ov-sector is het nog niet duidelijk of zij daar gebruik van kunnen maken." Eigenlijk is mijn vraag dus welke regeling het precies is waar de staatssecretaris over sprak. En wanneer wordt dan wél duidelijk of het ov daarvoor in aanmerking komt? Is dat nog op tijd voor de enorme stijgingen van de energieprijzen, waar sommige vervoersconcessies volgend jaar al mee te maken hebben?

Staatssecretaris Heijnen:

Kan ik nog één keer horen naar welke subsidies u dan verwijst?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik verwees naar het antwoord waarin het kabinet zegt: "Met de Najaarsnota heeft het kabinet recentelijk besluiten genomen over energiecompensatie, en voor de ov-sector is het nog niet duidelijk of zij daar gebruik van kunnen maken." Het werd ook wel een "generieke regeling" genoemd. Ik ben ook een beetje zoekende. Waar hebben we het hier precies over? En wanneer wordt nou duidelijk of het ov er ook echt op kan rekenen? Want voor sommige vervoerders is het wel echt knellend.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat dit ook iets is waar we samen met EZK naar moeten kijken. Ik zal dat ook oppakken en ik kom daar schriftelijk bij mevrouw Van Ginneken op terug.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank.

De voorzitter:

Heel goed. Kunnen we naar het blokje over mobiliteit?

Staatssecretaris Heijnen:

Nou, ik ben bijna zo ver. Ik heb nog ongeveer twee pagina's in het huidige blokje, maar het is een groot lettertype, dus dat helpt.

De voorzitter:

Dat scheelt weer.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik wilde toch nog even antwoorden op een vraag van de heer Stoffer. Hij vroeg naar het op peil houden van goed ov, met name in het buitengebied. Dat is ook een onderwerp dat heel erg leeft in de Kamer. Voor nieuwe concessies is veel geld nodig, dat de provincies vaak niet hebben. De heer Stoffer vroeg of ik daarover in overleg kan treden. Samen met de partners in het NOVB is dus de afgelopen jaren hard gewerkt om een regeling voor die beschikbaarheidsvergoeding, en vervolgens de transitievergoeding in het leven te roepen. Daarmee heeft het ov op verschillende manieren een vitale rol gehad bij het op gang houden van ons land in coronatijd. Langzaam maar zeker herstelt de ov-sector zich wel. Om ov-reizigers zo goed mogelijk te bedienen, wordt in verschillende regio's steeds meer flexibel vervoer aangeboden. Een goed voorbeeld daarvan is TwentsFlex. Tientallen vrijwilligers voorzien daarbij in de bereikbaarheid, in dit geval van de gemeente Rijssen-Holten.

Meneer Koerhuis vroeg nog specifiek naar het doelgroepenvervoer in de regio. Kunnen we de verschillende manieren van ov niet integreren? Kunnen we die niet goedkoper maken? Het doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van VWS, het ministerie van OCW en gemeentes zelf. Het ministerie van lenW treedt als

systeemverantwoordelijke voor het ov uiteraard regelmatig in overleg met die ministeries over de raakvlakken van het Wmo-vervoer, het leerlingenvervoer en het openbaar vervoer. Ik vind het heel erg interessant om het voorbeeld van de provincie Zeeland te zien. Daar kijken ze heel erg hoe je maatwerk kunt toepassen. Zij hebben gezegd: "We stoppen met het rijden met lege bussen. Mensen kunnen bij ons op afroep toegang krijgen tot vervoer." Wij gaan binnenkort een grote conferentie medeorganiseren. Daarbij is het de bedoeling dat iedereen zo goed mogelijk in staat is om kennis met elkaar te wisselen, zodat best practices — ik zeg het even in goed Nederlands — kunnen worden uitgewisseld.

Meneer Stoffer vroeg nog naar specifieke aandacht voor regionale bereikbaarheid. Ik kan hem wat dat betreft geruststellen. We hebben in de contourennota mobiliteitsvisie aangegeven dat de bereikbaarheid in het landelijk gebied en in grensregio's vraagt om een adequaat aanbod. Het onderwerp staat dus op ons netvlies. Ik heb dat net ook al in de richting van de heer Van der Molen gezegd. Dat geldt niet alleen maar voor onze visies en vergezichten. Dat geldt ook heel erg qua concrete maatregelen.

Voorzitter. Ik zit op de grens van het blok over het openbaar vervoer. Daarom wil ik toch nog een paar zinnen zeggen over grensoverschrijdend openbaar vervoer. Ik wil daar de komende jaren namelijk ook echt stappen in gaan zetten. Ik weet zelf heel goed hoe het voelt om in een grensregio te wonen. Als je in een grensregio woont, dan voel je je verbonden met de regio, ook al bestaat die uit twee verschillende landen. Ik had daar laatst ook nog een heel leuk debat over met de heer Madlener. We hadden het toen over de trein naar Aachen. Ik hoop dat we daar nog eens een keertje in zullen zitten. Ik ben benieuwd wie er dan voor de rest nog allemaal in die trein zit. Als je in een bepaald gebied woont, dan vallen de verschillen tussen de landen vallen vaak weg. Daarom zet ik me er ook heel erg voor in om het grensoverschrijdende vervoer te verbeteren. Dat kan en moet echt beter. Zo heb ik bijvoorbeeld ook deze MIRT-ronde 30 miljoen euro vrijgemaakt voor het zetten van de eerstvolgende stap op het traject Zwolle-Münster.

Voorzitter. Ik ga zo meteen over naar het volgende blokje: elektrisch vervoer.

De voorzitter:

Maar u heeft eerst nog een vraag van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ja, nog even in de rebound op de grens van dit blokje. Ik heb nog een vraag over de energiekosten van de vervoersbedrijven. Ik vraag me af of de staatssecretaris in de toegezegde brief het volgende ook wil meenemen. Is het een optie om gebruik te maken van de indexatie van een aantal budgetten waartoe het kabinet besloten heeft, zoals het Gemeentefonds en lenW-budgetten? Kunnen we die bijvoorbeeld compenseren qua inflatie?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal ervoor zorgen dat dat meegenomen wordt in de brief.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik neem aan dat spoorgoederenvervoer ook binnen dit blokje valt. Ik heb daar namelijk geen apart blokje over gehoord. Ik vind het jammer dat de staatssecretaris daar niet wat dieper op ingaat. Ze heeft mijn vraag namelijk wel beantwoord. Daaruit blijkt dat de staatssecretaris van mening is dat de tarieven van het spoorgoederenvervoer gelijk zijn getrokken met die van Duitsland. Dat is natuurlijk niet helemaal waar. Als je kijkt naar de parkeerheffingen in Nederland, dan zie je dat die bijna 800% duurder zijn dan in Duitsland. Dat is een van de redenen waarom het spoorgoederenvervoer in Nederland uit de markt wordt geprezen. Ik ben vooral benieuwd hoe de staatssecretaris haar antwoord ziet in relatie tot deze constatering.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Duurzaam goederenvervoer is natuurlijk heel belangrijk. We proberen dat ook heel erg te stimuleren. Als je kijkt naar de manieren waarop je groot vrachtvervoer kunt vervoeren, dan zie je dat dat via de weg, het spoor en het water kan. We willen een shift maken richting spoor. We willen ervoor zorgen dat er meer spoorgoederenvervoer gaat plaatsvinden. Wij hadden bepaalde compensaties en die vallen inderdaad de komende tijd weg. Ik heb binnenkort ook een overleg met de sector om te kijken wat het nou precies betekent, want het zijn enorme bedragen die de ronde doen. Ik hoor die natuurlijk ook, maar ik wil echt even in alle redelijkheid met ze bespreken wat het nou precies voor hen betekent. We zijn namelijk ambitieus in de doelen voor het spoorgoederenvervoer, dus die doelen moeten we uiteraard ook halen.

De **voorzitter**:

U heeft nog drie blokjes te gaan. Ik zou het waarderen als die iets puntiger kunnen dan de vorige blokjes. U hoeft niet noodzakelijkerwijs elk project te noemen dat het ministerie onder zijn hoede heeft. Het wordt wel gewaardeerd, maar ...

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja. Ik heb de hint begrepen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel goed.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal proberen me wat te beperken.

Dan het blokje over elektrisch vervoer. Het is eigenlijk maar een hele kleine stap van spoor naar duurzame mobiliteit. In het coalitieakkoord zijn nieuwe afspraken gemaakt om het terugdringen van de uitstoot van mobiliteit naar een volgend niveau te tillen. We zijn ambitieus om de uitstoot van het vervoer naar beneden te brengen.

We blijven ook steeds kijken naar nieuwe maatregelen, zeg ik tegen mevrouw Kröger, die daarnaar vroeg. Daarom is op 30 september ook het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat van start gegaan. Mijn inzet is en blijft daarbij dat we iedereen, dus burgers, bedrijven, mee moeten nemen in die noodzakelijke transitie. We boeken voortgang.

Ik had hier een paar voorbeelden staan, voorzitter, maar die durf ik nu bijna niet meer op te noemen.

Er zijn steeds meer elektrische auto's op de weg. Een op de vijf nieuwe auto's rijdt volledig elektrisch. In anderhalf jaar is het aantal elektrische auto's in het wagenpark met meer dan 60% gestegen, naar 300.000 auto's. Dat is wel nog steeds maar 3,5% van het totale wagenpark, dus we hebben nog genoeg te doen. De tweedehandsmarkt van elektrische auto's is ook heel snel aan het groeien, net als het aantal nieuwe modellen op de markt. Die tweedehandsmarkt stimuleren we, zeg ik ook via de voorzitter tegen de heer Koerhuis, vooral door een snellere ingroei van betaalbare nieuwe elektrische voertuigen. Die stimuleren we, want dat zijn ook de nieuwe tweedehandsauto's van de toekomst. Tot 2025 biedt het kabinet diverse maatregelen om elektrisch rijden te stimuleren, zoals een subsidie voor particulieren voor de aanschaf van elektrische leaseauto's en gebruikte elektrische auto's. Elektrische rijders hebben nog steeds een vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting. Zakelijke rijders ontvangen een korting in de bijtelling. Mede daardoor wordt het elektrisch rijden steeds aantrekkelijker en komen er dus ook steeds meer elektrische auto's op die tweedehandsmarkt.

De beleidsopties voor stimulering van elektrisch vervoer na 2025 zijn we nog aan het uitwerken. We kunnen ook nog steeds zeggen dat Nederland het land is met de dichtste laadinfrastructuur van Europa. De laadinfrastructuur mag nooit een belemmering zijn voor toekomstige elektrische rijders. Er zit ook beweging in het vrachtverkeer. Tijdens de COP in Egypte hebben tien nieuwe landen zich achter ons initiatief geschaard om vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen schoon te laten rijden. Het is heel erg mooi dat ook grote spelers, zoals de Verenigde Staten, dat MoU hebben ondertekend, met name omdat de VS qua aantal vrachtwagens het tweede land ter wereld zijn. Dat zet dus meer zoden aan de dijk dan wanneer we dat alleen in Nederland doen.

Nederlandse bedrijven profiteren van onze vooraanstaande positie, want het aantal banen in de sector is ook flink gestegen en de omzet van de sector steeg met 44%. Die schiet dus ook voor het eerst ruim door de grens van 1 miljard euro. Een mooi Nederlands voorbeeld is het testcentrum Elaad. Een tijdje geleden mocht ik bij de opening zijn van al de tweede versie van het testcentrum. Daar worden vrachtwagens, bussen, vliegtuigen en bouw materieel getest. Het is een centrum dat wereldwijd vooroploopt. Daar mogen we dus ook trots op zijn.

Het is belangrijk dat we blijven werken aan ontwikkelingen die elektrisch rijden stimuleren, maar we moeten ook kijken naar andere vormen van schone brandstoffen, zoals waterstof. Dat doen we ook samen met bedrijven, kennisinstellingen en technische universiteiten. In die hele transitie naar verduurzaming van het vervoer spelen ook werkgevers een hele belangrijke rol. We hebben daar onder andere een regeling voor CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit in het leven geroepen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg mij of ik die regeling van iets meer ambitie wil voorzien. Ik kan haar geruststellen, want die regeling zit al vol ambitie. Het ontwerpbesluit gaat over personenmobiliteit die aan het werk is gerelateerd. Dat betreft meer dan de helft van de totale mobiliteit van

personen. Werkgevers hebben daarmee een enorm belangrijke sleutel in handen om de personenmobiliteit te verduurzamen. Dat is niet alleen door technische maatregelen, zoals het wagenpark, maar ook door medewerkers minder of anders te laten reizen. Dat is belangrijk voor het klimaat en ook voor de schone lucht in ons hele land. Met de betrokken partijen zijn daarover hele duidelijke afspraken gemaakt. Ik wil me daar ook graag aan houden. Voor nu vind ik het belangrijk dat de regeling zo snel mogelijk van kracht wordt en dat werkgevers zicht krijgen in hun bewegingen. Dat is een nieuwe werkwijze, ook voor werkgevers. Ik wil mevrouw Van Ginneken wel nog toezeggen dat haar verzoek tot aanscherping van het doel van 1 megaton in 2030 wil meenemen in de evaluatie van 2025.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik dacht even dat ik weer kon gaan zitten, maar ik kom toch weer naar voren. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat zij dat het voorstel om de ambitie te verhogen meeneemt in de evaluatie van 2025. Alleen het punt is dan dat we daar pas over een tijdje over gaan besluiten, namelijk na die evaluatie. Er is op die manier veel minder tijd om die extra ambitie te realiseren. Dan krijgen de werkgevers ineens een best wel veel ingewikkelder opdracht. Als je echt ambitie wil tonen, waarom wordt dan niet nu al besloten om die ambitie nu al uit te breiden? We wachten al lang op die regeling. Ik ben ook heel benieuwd wat de staatssecretaris nog kan doen om die te versnellen, maar laten we wel meteen die ambitie vanaf dag één heel hoog zetten.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb geprobeerd mevrouw Van Ginneken duidelijk te maken dat de regeling echt al ambitieus is en dat ik bereid ben om deze te evalueren na twee jaar. Dat is relatief snel. We hebben nu de mogelijkheid om deze snel op te starten. Anders moet je ook weer een beetje van voren af aan beginnen en ga je weer opnieuw in gesprek met iedereen om te kijken hoe je tot goede afspraken kunt komen. Laten we nou gewoon van start gaan, want we praten al zo veel. Dan denk ik: laten we het gewoon doen. Vervolgens kunnen we kijken of we het nog verder kunnen versnellen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het is een bestaand instrument dat al met alle betrokkenen is afgesproken. Het enige dat eraan verandert, is dat de doelstelling iets ambitieuzer wordt. Volgens mij hoeft je daarvoor niet het hele proces opnieuw te doen. Ik daag de staatssecretaris dus uit om die ambitie toch te verhogen, zeker omdat die regeling vanwege de vertraagde Omgevingswet nog niet per 1 januari in lijkt te gaan. Laten we het moment dan gebruiken om de ambitie te verhogen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik kan toezeggen dat we het sowieso meenemen in de evaluatie. Ik beloof mevrouw Van Ginneken dat ik er nog even naar kan kijken of een versnelling mogelijk is, zonder dat ik dat echt kan beloven.

De voorzitter:

Prima. Dan kunnen we naar het blokje over circulaire economie.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. In Nederland werken we er hard aan om onze economie circulair te maken. Dat is een economie met zo weinig mogelijk afval dat verbrandt of gestort wordt, en waarin afval weer een grondstof is. Ik vond het heel erg mooi om te horen dat verschillende Kamerleden die noodzaak ook zien. Zij houden mij heel erg scherp op versnelling op dit thema. Het is ook mooi dat ze actief meedenken om daar handen en voeten aan te geven. Ik noem in dat opzicht bijvoorbeeld de initiatiefnota over textiel van mevrouw Hagen. Die werd vrijdag gepresenteerd. Ik vind het heel bijzonder om te zien hoe betrokken de Kamer is bij dit onderwerp; een compliment daarvoor.

De wereldbevolking groeit. We zijn inmiddels met 8 miljard mensen. Dat was twee weken geleden in het nieuws, maar we groeien nog steeds door. De vraag naar grondstoffen neemt daardoor heel stevig toe, ook omdat wereldwijd de welvaart groeit. Maatregelen om tot een circulaire economie te komen, zijn dan ook hard nodig, ook om de klimaatdoelen te halen. Ik spreek nou eenmaal graag in voorbeelden. Door het circulair inkopen van wegen en kantoormeubilair is in twee jaar tijd bijna 300.000 ton materiaal bespaard. Daarmee is 27.000 ton broeikasgas voorkomen. In het Nationaal Programma Circulaire Economie zal ik aangeven wat nodig is en waar we als Rijk op in gaan zetten om de transitie naar een circulaire economie te versnellen.

Om in 2050 volledig circulair te zijn, is er nog heel veel werk nodig. Dat werk kunnen we niet alleen. We moeten dus veel meer gaan samenwerken, niet alleen binnen Nederland maar ook in Europees en mondiaal verband. Er is vooral ook Europese wetgeving nodig om de impact te vergroten en een gelijk speelveld te creëren. Onze inzet werkt. Zo publiceerde de Europese Commissie gisteren nog het voorstel om de wetgeving voor verpakkingen te herzien. Nederland heeft daarop aangedrongen. De Commissie doet voorstellen om te komen tot minder verpakkingen, meer hergebruik, meer recycling, en meer gerecycled materiaal en gerecyclede verpakkingen. Ik ben heel bij dat voorstel nu op tafel ligt. Het kabinet zet in op een ambitieuze uitkomst van de onderhandelingen daarover.

Mevrouw Van der Graaf pleitte nog voor betere repareerbaarheid. Ze vroeg ook hoe het staat met de uitvoering van het recht op reparatie, of er een wetsvoorstel in de maak is en wat er in de EU op dat vlak gebeurt. Er wordt inderdaad op Europees niveau gewerkt aan een voorstel met betrekking tot het recht op reparatie. Dit voorstel heeft helaas vertraging opgelopen en wordt naar verwachting in de eerste maanden van 2023 gepresenteerd door de Europese Commissie. Naast dat voorstel zijn er ook nog andere initiatieven die reparatie bevorderen. Bijvoorbeeld in het kader van ecodesign zijn er voor diverse apparaten al maatregelen getroffen om ze beter repareerbaar te maken en om ervoor te zorgen dat reparatieonderdelen beschikbaar zijn. Dat wordt naar steeds meer producten uitgebreid. Er komt vanaf volgend jaar naar verwachting een reparatiescore voor smartphones en tablets. Die zal worden weergegeven op het energielabel dat er ook voor die producten komt. In aanvulling op de Europese inzet werken we op nationaal niveau om toegang tot reparatie te bevorderen, bijvoorbeeld via ondersteuning aan circulaire ambachtscentra en de ontwikkeling van een reparateursregister, zodat iedereen heel snel met een kapotte knoflookpers of anderszins naar een reparateur kan.

De heer Minhas stelde nog een vraag over het verbranden van recyclebaar plastic afval. Hij vroeg daarbij om meer sturing van het ministerie. Die sturing is er. Wat dat betreft kan ik hem geruststellen. Het ministerie werkt aan een aanpak om dit te voorkomen. Daarbij wordt voor elke stap in de afvalketen — het weggooien, het inzamelen, het sorteren, het verwerken — gekeken welke maatregelen nodig zijn om verbranding van recyclebaar plastic te voorkomen. Die inzet zal ook onderdeel uitmaken van het Nationaal Programma Circulaire Economie. Het vraagt ook dat producten zo worden ontworpen dat ze recyclebaar zijn. Ook daar zetten we op in. Dit is het einde van dit blokje.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Het is goed om te horen wat de ontwikkelingen zijn op het gebied van het recht op reparatie. Het is jammer dat dit iets vertraging oploopt, maar het zit eraan te komen, over niet al te lange tijd. Ik vraag de staatssecretaris of zij bereid is om in de aanloop naar die Europese richtlijn — dat zal het volgens mij worden — alvast een aanvang te maken met de implementatiewetgeving, zodat we ook in Nederland zo snel mogelijk het recht op reparatie in onze eigen wetten hebben opgenomen.

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Het is sowieso belangrijk om te weten dat wij in Europa bij dit soort voorstellen vaak vooroplopen. Wij proberen eerder andere landen mee te nemen, erbij te betrekken en enthousiast te krijgen dan andersom, maar ik zal hier zeker aandacht voor hebben.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dat is mooi. Dan zou ik diezelfde vraag willen stellen met betrekking tot een andere richtlijn waarover wordt gesproken, namelijk de Ecodesignrichtlijn, de antiavalwet. Daarbij gaat het om het zo snel mogelijk regelen van het verbod op het vernietigen van niet-verkochte goederen. Ik zou willen vragen of de staatssecretaris in navolging van Frankrijk en in de aanloop naar de richtlijn die er komt, alvast een aanvang wil maken met nationale wetgeving. Dan hoeven we niet met ons wetgevingstraject te wachten totdat dit op Europees niveau is uitonderhandeld en dan zijn we eigenlijk al klaar.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ben er altijd een groot voorstander van om dingen te regelen op het laagste daarvoor geschikte niveau, of dat nou het niveau van een gemeente, een provincie of de landelijke overheid is. En daarna komt Europa. An sich is het wel slim, ook met pakketjes en dat soort zaken, om te kijken wat je in Europees verband kunt doen. Ik zeg altijd dat wij in Nederland op een postzegel wonen. Daarmee wil ik onszelf en de impact die wij hebben echt niet tekortdoen, maar het heeft nou eenmaal een vele malen grotere impact als je dingen ook op Europees niveau regelt. Nou ja, laat ik in elk geval zeggen dat ik weleens zal bekijken hoe we bepaalde dingen in Nederland al wél zouden kunnen doen zonder dat we onszelf in de voet schieten omdat we te veel vooruitlopen op Europees beleid, want daarbij moeten we misschien wel dingen aanpassen in onze eigen regelgeving, en dat is ook niet altijd even prettig. Wat vaak tegen mij wordt gezegd, ook door het bedrijfsleven, is: wij willen

graag mee met de transitie, maar ben wel consequent en laat ons richting een stip aan de horizon samen optrekken. Dan helpt het natuurlijk niet als je de regeling om de haverklap aanpast. Als dat het geval zou zijn, dan wil ik daarover nog wel graag met mevrouw Van der Graaf het gesprek voeren. Als ik mogelijkheden zie om te versnellen en als daar een meerderheid en draagvlak voor is, dan ben ik altijd bereid te kijken wat we kunnen doen, want wat je af en toe ziet — je hebt een schroefje besteld, maar je krijgt het in een heel grote doos — is gewoon onnozel. Dat dat concept niet wenselijk is, delen we wel met elkaar en dat moet gewoon veranderen.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dan weet ik niet of de staatssecretaris mij goed heeft begrepen. Dat zou ook aan mij kunnen liggen. Niet-verkochte goederen worden nu vaak vernietigd. Het gaat erom dat er wetgeving in de maak is om dat te verbieden. Daar wordt op Europees niveau aan gewerkt. Dat gaat dus gebeuren. Dat gaat eraan komen. Dat is sowieso een richtlijn die moet worden omgezet in nationale wetgeving. Daar moet dus weer wat mee. Ik vraag de staatssecretaris om alvast te beginnen met het maken van onze nationale wet, zodat we daarmee niet hoeven te wachten totdat dit op Europees niveau helemaal is uitonderhandeld. Dat verzoek zou ik voor deze twee voorstellen willen doen. Is de staatssecretaris bereid om daarmee een aanvang te maken?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ben bereid om daarnaar te kijken. Hierbij geldt eigenlijk hetzelfde als wat ik net al aangaf, maar als we kunnen versnellen en als er genoeg draagvlak is in de Kamer, dan ben ik altijd bereid om te kijken hoe we dat kunnen doen.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik heb misschien een procedurele vraag. Ik wou iets over statiegeld vragen. Dat kan natuurlijk bij het blokje circulaire economie, maar dat ook bij het blokje milieu.

De voorzitter:

Probleem, probleem.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik wou dus even vragen bij welk blokje ik die vragen kan stellen.

De voorzitter:

U kunt het ook dinsdag doen.

Staatssecretaris Heijnen:

Nou, het is prima als mevrouw Van Esch dat nu al doet, voorzitter.

De voorzitter:

Zullen we het nu doen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, hoor.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Alles kan, voorzitter. Dat is waar, maar voor dinsdag heb ik nog geen gaatje gevonden. Ik ga het toch nu, om 22.15 uur 's avonds, doen. Statiegeld is volgens mij een belangrijk onderdeel om tot die circulaire economie te komen. We hebben in onze eigen bijdragen aangegeven dat wij vinden dat de statiegeldwetgeving niet loopt zoals die zou moeten lopen. We hebben gevraagd of de staatssecretaris wil kijken om dat weer terug te nemen. Ik las in het antwoord niet wat de staatssecretaris vindt van het feit dat we nu al hebben gehoord dat de industrie zelf aangeeft het statiegeldsysteem pas per 1 juli 2023 volledig gereed te willen hebben en dat 1 april nu zelfs al als een transitieperiode wordt beschouwd. Ik merk dat deze industrie er zelf constant een paar maandjes bij aan het snoepen is. Ik ben benieuwd naar de reactie daarop.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb inderdaad in de eerste termijn gehoord dat mevrouw Van Esch daar een reflectie op heeft gevraagd. Het is mij duidelijk dat statiegeld veel emoties oproept. Iedereen heeft er mening over en weet ook vaak hoe dingen beter of anders zouden moeten. Ik geloof er echt in dat we een solide systeem aan het neerzetten zijn, zeker als je iets meer op de lange termijn kijkt. Dat wil ik graag wat verder toelichten. We zitten nu in de situatie dat er brede steun is voor statiegeld op plastic flesjes en op blikjes. Nog niet zo lang geleden werd er serieus opgeroepen om al het statiegeld af te schaffen. Wat dat betreft zien we nu ook dat statiegeld werkt. Vrijwel direct na de invoering van statiegeld op kleine flesjes vonden we al veel minder van die flesjes terug in het zwerfafval. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat dat ook gaat gelden voor blikjes. Dat vind ik positief.

Ik weet ook dat niet iedereen helemaal gelukkig is met de regeling zoals die eruitziet. Ik wil ook ingaan op de zorgen van onder anderen mevrouw Van Esch, bijvoorbeeld over de wens voor een inzamelplicht. Ik snap het. Dat klinkt ook heel erg sympathiek. Waar je een flesje koopt, moet je de lege fles ook weer kunnen inleveren. Daarmee verleg je de verantwoordelijkheid echter naar de verkopers, waaronder bijvoorbeeld een sportkantine, een kiosk op de hoek of de ijscoman die ook een flesje water verkoopt. Ik leg de verantwoordelijkheid heel erg bewust bij degenen die het product op de markt brengen en die er ook het meeste aan verdienen. Dat zijn de producenten. Ik vind ook dat zij het moeten regelen. Zij moeten zorgen dat 90% van wat er verkocht wordt, ook weer wordt ingezameld. Het is daarmee ook in hun eigen belang om het systeem daarvoor goed te regelen. Gaat alles dan van een leien dakje en gaat het zonder horten en stoten? Nee, helemaal niet. Zo zegt het verpakkend bedrijfsleven dat ze het systeem voor statiegeld dus niet op tijd klaar hebben. Daar hebben we ook het een en ander over gewisseld. Ik ben er naar het bedrijfsleven en ook naar de Kamer toe heel helder over geweest dat dat voor ons niet acceptabel is. De wettelijke verplichting gaat gewoon in op 31 december. Als het verpakkend bedrijfsleven zich er niet aan houdt, dan gaat de ILT daarop handhaven; dat heeft zij al laten weten. Zo werkt het ook. Bij verantwoordelijkheid horen ook de consequenties en de verplichtingen als die niet worden nagekomen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Afrondend. Ik vroeg om een statement. Wat vindt deze staatssecretaris ervan dat het bedrijfsleven constant weer opnieuw, ook nu weer, net doet alsof ... Eerst zeggen ze 1 april en nu zeggen ze zelfs 1 juli — 1 juli! Dat is een halfjaar later dan de wet hen oproept om het systeem te hebben ingevoerd. Ik neem aan dat het ministerie ook vindt dat we hier met elkaar de wet zouden moeten respecteren. Ik zou wel willen horen wat de staatssecretaris vindt van een bedrijfsleven dat op die manier gewoon de wet aan de kant zet.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb aangegeven dat ik het niet acceptabel vind. Er is ook vanuit de ILT aangegeven dat ze gaan handhaven. We leven nou eenmaal in een rechtsstaat en in een rechtsstaat mag je bezwaar en beroep aantekenen en naar de rechter stappen. Dat hebben ze gedaan. Of dat mijn keuze zou zijn geweest, laat ik even in het midden. Ik heb aangegeven dat het duidelijk is. We hebben al een aantal keren uitstel gegeven in het verleden. Ze hebben tijd zat gehad om zich voor te bereiden; dat is mijn mening. Nu geven zij aan dat het ze niet lukt. Daar mogen ze bezwaar en beroep tegen aantekenen of een rechtszaak over beginnen. De boodschap vanuit het ministerie is helder: 31 december gaat de regeling gewoon in.

De **voorzitter**:

Prima. Het blokje over het milieu.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, voorzitter. Het zorgen voor en het bewaken van een schone en veilige leefomgeving is een van de kerntaken van ons ministerie. Dat onderwerp leeft in de Kamer — er zijn verschillende Kamerleden die daarover regelmatig hun zorgen uiten — maar het leeft vanzelfsprekend ook bij een heleboel inwoners van Nederland zelf. Dat merk ik op heel veel werkbezoeken die ik breng, of het nou gaat om omwonenden van Tata Steel die zich zorgen maken over de luchtvervuiling of de gezondheidskwaliteit, of om mensen in Deurne die geuroverlast ervaren of om varkenshouders die erover nadenken hoe zij hun verantwoordelijkheid kunnen pakken op dat gebied. Zij zijn ook aan het innoveren; dat mag ook gezegd worden. Het is dus belangrijk dat wij met z'n allen oog hebben voor alle kanten van het verhaal.

Mevrouw Van Esch heeft gevraagd of de gesprekken die ik vorige week had met omwonenden van Tata Steel, gaan leiden tot ander beleid. Ik heb een heel goed gesprek gehad met de omwonenden, met de mensen van stichting Dorpsraad Wijk aan Zee en met stichting Frisse Wind, met name over de manier waarop hun gezondheid op een goede manier wordt meegewogen in de verduurzaming van Tata Steel. Er leven oprechte zorgen bij de omwonenden. Ik vond het heel fijn aan dat gesprek dat er ontzettend veel kennis in huis is, ook bij hen, over de situatie en over wat Tata Steel eventueel allemaal uitstoot. We hebben met name gekeken hoe we ervoor kunnen zorgen dat ook de omwonenden een goede plek aan tafel krijgen in het hele traject

dat we met elkaar gaan doorlopen, ook met Tata Steel. Ik denk dat we daar op een goede manier uit gaan komen.

De vraag is nog heel eventjes hoe je ervoor zorgt dat je dat doet met respect voor ieders rol en verantwoordelijkheden, maar op basis van het gesprek dat ik heb gehad, heb ik goede hoop dat we daar binnenkort duidelijkheid over kunnen geven. Als we wat meer zicht hebben op hoe we stappen vooruit gaan zetten, zal ik daarvoor een terugkoppeling aan de Kamer geven.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Het is misschien fijner om hier nu meteen op te reageren. Ik heb begrepen dat er in het gesprek is gesproken over het samenstellen van expertteam, met onder andere deskundigen vanuit de omwonenden. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris kan reageren op het voorstel om dat te gaan starten. Ik ben benieuwd of dat gaat gebeuren, want omwonenden hebben daar zelf specifiek om gevraagd.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat klopt. Ik snap die vraag, want daar hebben we het inderdaad over gehad. Ik heb daarover aangegeven dat er heel veel verschillende partijen zijn die allemaal kennis in huis hebben waarmee je uiteindelijk kunt komen tot een heel goed plan. Iedereen moet op een goede manier worden betrokken en aangehaakt. De expertise van de bewoners, de omwonenden en de betrokkenen die spreken namens de bewoners en omwonenden, moet gewoon een plek krijgen in het geheel. Moet dat precies in een expertisegroep? Ik ben er nooit zo van om te zeggen: zo moet het precies heten. Het gaat erom dat die expertise op een goede manier een plek krijgt. Daar zijn we nu naar aan het kijken. Er is heel goed overleg, ook met de bewoners zelf, over hoe we dat gaan inrichten. Ik heb toegezegd dat we, voordat we iets van een structuur gaan inrichten, aan de voorkant zullen kijken of iedereen zich daarin kan vinden.

Dan toch nog heel eventjes over het milieu in de afgelopen decennia. Sinds het beroemde rapport van de Club van Rome van 50 jaar geleden is het milieu op een aantal punten verbeterd. De lucht en het water zijn schoner en de zure regen is aangepakt, maar er hebben zich nieuwe en complexe vraagstukken aangediend. Denk alleen al aan nieuwe chemische stoffen en stikstof. Daarom zijn we volop bezig een Nationaal MilieuProgramma op te stellen, voor het eerst na twintig jaar. Dat heeft dus even op zich laten wachten. We willen meer regie voor de lange termijn op het gezonder, schoner en veiliger maken van de leefomgeving. We willen milieuschade voorkomen in plaats van achteraf herstellen. Dat is de kern van het nieuwe beleid. Ook milieucriminaliteit willen we steviger aanpakken. Meerdere Kamerleden hebben daarop aangedrongen. We delen de zorgen op dat punt.

We zijn hard bezig met verbetervoorstellen voor het stelsel voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daar hebben we regelmatig debatten over in de commissie. Ik werk in het interbestuurlijk programma aan de versterking van het VTH-stelsel, met de focus op robuuste omgevingsdiensten. Alles is erop gericht om alle omgevingsdiensten voor de toekomst voldoende robuust te laten zien en om tijdig en met voldoende expertise de vergunningen af te handelen. Er worden nu keuzes gemaakt voor een toekomstige

stig Nederland. Denk bijvoorbeeld aan woningbouw, energie en het aanpassen van ons land aan de gevolgen van klimaatverandering. Daarin mogen de consequenties voor ons milieu niet ontbreken. Daarom stuur ik halverwege 2023 het ontwerp-Nationaal MilieuProgramma aan de Kamer. We werken daar op dit moment heel hard aan, in samenwerking met andere overheden en sectoren, maar ook met bewoners en jongeren.

Dan ben ik aan het einde van mijn eerste termijn, voorzitter.

De voorzitter:

O, ik dacht dat u ging zeggen: aan het einde van mijn Latijn. Ik wil heel graag overgaan naar een oordeel over de amendementen. Maar ik zie dat er nog een paar korte vragen zijn.

De heer Koerhuis (VVD):

Mijn vraag gaat over de aanpak van reizigersoverlast. Daar is de minister uitgebreid op ingegaan in de schriftelijke beantwoording. Het valt mij op dat het een beetje twee kanten op gaat. Vliegmaatschappijen houden een zwarte lijst bij en internationale ov-maatschappijen, zoals internationale treinmaatschappijen, doen dat niet. Ik zie daar geen actie op van de minister. Zij lijkt dat als een soort gegeven te accepteren, terwijl je volgens mij in internationale treinen ook een plaats moet reserveren, net zoals dat in een vliegtuig moet, en je dat dus prima gelijk kunt trekken. Dus waarom wordt reizigersoverlast in internationale treinen ook niet aangepakt met zwarte lijsten?

Dan hebben we de bodycams. Ov-personeel mag met bodycams rondlopen, maar dat mag vliegpersoneel dan weer niet. Kunnen we dat niet gewoon gelijk trekken? Kunnen we het bijhouden van zwarte lijsten voor reizigers die overlast plegen en bodycams niet voor zowel vliegtuigen als treinen laten gelden? Kunnen we dat niet gewoon gelijk trekken?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik weet het niet helemaal zeker, maar als ik het goed heb, wordt er in de vliegwereld nu informatie uitgewisseld omdat vliegmaatschappijen zelf ook hebben aangegeven dat ze dat gewoon gaan doen. Ik zal dat nog even goed uitzoeken. Het is sowieso van belang om internationaal opererende bedrijven die vervoer verzorgen van elkaar te laten leren. Als goede voorbeelden vanuit de luchtvaartsector de veiligheid van de ov-sector ten goede zouden kunnen komen, dan zou ik niet weten waarom dat nagelaten zou moeten worden. Ik denk dat het misschien niet helemaal binnen de verantwoordelijkheid van lenW ligt, maar ik kan eens kijken of ik niet wat dingetjes in gang kan zetten.

De voorzitter:

Kort en puntig, afrondend.

De heer Koerhuis (VVD):

Kort en puntig. Het is een goede beantwoording, maar ik mis alleen nog net het kleine zetje richting die internationale treinmaatschappijen, dat die ook gewoon zwarte lijsten

moeten kunnen bijhouden. Misschien wil de staatssecretaris daar nog even in tweede termijn op terugkomen?

De voorzitter:

Mevrouw Van Esch, uw laatste interruptie.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik had meegeteld, dus ik weet dat het de laatste is, voorzitter. Ik heb nog een vraag naar aanleiding van het antwoord over houtstook. Ik vind het lastig. De staatssecretaris verwijst naar de Routewijzer houtstook. Daarin zouden al mogelijkheden staan om overlast van houtstook tegen te gaan. Ik heb het even opgezocht. In de Routewijzer staat juist: er zijn geen algemeen aanvaarde inzichten voor het beoordelen van gezondheidsschade door houtstook. Daardoor kun je dus juist heel lastig handhaven bij houtstook. Ik vraag dus: formuleer nou wel die handhaafbare normen, omdat de Routewijzer juist aangeeft dat die er niet zijn en er dus niet gehandhaafd kan worden. Dat wordt ook door gemeentes en gezondheidsorganisaties gevraagd. Ik snap het antwoord van de staatssecretaris dus eigenlijk niet zo goed. Volgens mij kunnen gemeentes dat dus juist niet, behalve als het misschien zwart staat van de rook. Maar dat is meestal niet het geval. Ik wil dus weten: hoezo? Volgens mij moeten we toe naar die normen, omdat gemeentes daar juist heel erg om vragen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik meen me deze discussie te herinneren uit een van de eerdere commissiedebatten. Het is een vrij technisch antwoord. Wij geven aan waarom het is zoals wij denken dat het is. Volgens mij zijn wij het er ook gewoon niet helemaal over eens. Maar ik kan zorgen dat mevrouw Van Esch nog een keer de schriftelijke toelichting ontvangt waarin wij aangeven waarom wij het zo inregelen. Het is nu eenmaal zo dat er op dit moment geen draagvlak is voor een houtstookverbod. We zijn van alles en nog wat aan het onderzoeken om te kijken wat de impact is en hoe je mensen bijvoorbeeld kunt helpen om slim te stoken. Dat zijn ook gesprekken die we met elkaar hebben gevoerd in de commissie.

De voorzitter:

Dus dat krijgen we schriftelijk?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik kan toezeggen dat ik de technische toelichting waarom we het niet doen zoals mevrouw Van Esch voorstelt, nog een keer schriftelijk doe toekomen. Dat heb ik nu even niet paraat.

De voorzitter:

Heel goed. Daar zien we naar uit. Ik wil heel graag naar de amendementen. De heer Van Houwelingen nog even kort?

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ik plaats deze algemene vraag even aan het einde van de termijn. Kan de minister garanderen, of wil zij zich er ten minste hard voor maken, dat het ook in de toekomst ...

De voorzitter:

De minister is een staatssecretaris.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Sorry, de staatssecretaris. Kan zij zich er hard voor maken dat het ook in de toekomst mogelijk blijft om met een anonieme ov-chipkaart in het ov te betalen? Wij vrezen namelijk dat dat weleens uitgefaseerd zou kunnen worden nu het op steeds meer plekken mogelijk wordt om ook met bankpassen te betalen. Dat is mijn vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zou echt eventjes moeten nagaan hoe dat precies zit. Het is goed om te kijken hoe iedereen zo goed mogelijk vervoerd kan worden. Het is natuurlijk ook belangrijk om te kijken hoe dat dan werkt met een bepaalde abonnementsvorm et cetera. Laat me daar even naar kijken. Dan zal ik vragen waarom dat wel of niet mogelijk is.

De voorzitter:

Ja. Meneer Van Houwelingen, afrondend, kort.

De heer Van Houwelingen (FVD):

De minister komt er dus op terug in brief of iets dergelijks? Daar krijgen we een reactie op? Op steeds meer plekken wordt het mogelijk. Er wordt nu een nieuw type ov-chipkaart ingevoerd, die wellicht wordt gekoppeld aan persoonlijke data. Vandaar dat we dit vragen. We zouden graag uw zienswijze daarover weten.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal die zienswijze toesturen.

De voorzitter:

Ja, gewaardeerd. We gaan naar de amendementen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Ik heb er een aantal. Het eerste is het amendement-Alkaya c.s. op stuk nr. 8 over de transitievergoeding. Dat amendement wil ik ontraden. Voor het voorstel van 350 miljoen is geen dekking beschikbaar in de rijksbegroting. De indieners dragen de algemene middelen aan, maar dat is geen deugdelijke dekking. Er is wel met de sector afgesproken om 150 miljoen ter beschikking te stellen. Er is ook afgesproken dat de sector een transitie maakt naar 2024, waarbij men niet meer zo afhankelijk zal zijn van aanvullende rijkssteun voor het openbaar vervoer. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale ov. Alle partijen zijn het er met elkaar over eens dat we terug moeten naar de gebruikelijke verantwoordelijkheidsverdeling, zonder regelingen voor het regionale ov. Daarom ontraad ik dat amendement.

Dan een amendement van Bouchallikh en De Hoop over het bevriezen van prijzen van het ov in 2023. Dat amendement ontraad ik. De stemmingen over de amendementen op het Belastingplan in de Tweede Kamer hebben al plaatsgevonden.

De voorzitter:
Welk nummer is het?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is het amendement op stuk nr. 36. Er is dus geen ruimte meer om via het Belastingplan dekkingsopties voor 2023 te regelen. De dekking die de indieners aandragen is ondeugdelijk, omdat het kabinet een scheiding tussen inkomsten en uitgaven hanteert. Daarom ontraad ik het amendement.

Dan de motie-Bouchallikh/Van der Graaf op stuk nr. 39.

De voorzitter:
Amendement.

Staatssecretaris Heijnen:

Sorry, het amendement inderdaad. Dat amendement gaat over de financiële ondersteuning van repair cafés. Het oordeel daarover laat ik graag aan de Kamer, met de notie dat ik dat voor drie jaar doe.

Dan de motie op stuk nr. 14. Die wil ik ontraden.

De voorzitter:
Het amendement op stuk nr. 14.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, sorry, voorzitter, het amendement op stuk nr. 14. Ik heb twee amendementen ontvangen die verzoeken om budget voor het aanpakken van het spookknooppunt Meppel. Een van die amendementen is ingediend door de leden Pouw-Verweij en Van der Plas, voor 75 miljoen euro. Het andere door de leden Minhas en Van Ginneken, voor 35 miljoen euro. Beide amendementen beogen dit spookknooppunt, dat ook wel als flessenhals is benoemd, aan te pakken door onder andere de spoor- en perroncapaciteit te verbeteren. Het amendement van JA21 en BBB strekt nog verder en beoogt de overwegveiligheid en de tractie- en energievoorziening aan te pakken. Beide amendementen zoeken hun dekking in het Mobiliteitsfonds. Hoewel ik het met de indieners eens ben dat de verbetermaatregelen bijdragen aan de robuustheid van de enige verbinding van en naar het Noorden, ontraad ik de motie.

De voorzitter:
Het amendement.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, het amendement. Zoals u weet, is de budgettaire situatie in het Mobiliteitsfonds erg krap. De investeringsruimte is praktisch nihil en is volledig nodig om de huidige prijsstijgingen op te vangen. Ook kent de uitvoering altijd autonome tegenvallers die we moeten opvangen. De weinige ruimte die ik heb in het Mobiliteitsfonds zal ik daarvoor moeten inzetten.

Dan heb ik nog zes amendementen over het openbaar vervoer die ook een dekking zoeken in het Mobiliteitsfonds. Het gaat om de volgende amendementen:

- het amendement-Van der Molen/Van der Graaf op stuk nr. 47, om het emplacement Leeuwarden voor 2,5 miljoen aan te pakken;
- het amendement-Minhas/Van Ginneken op stuk nr. 48, om een pilot met Bus Rapid Transit mogelijk te maken;
- het amendement-Van der Graaf/Van Ginneken op stuk nr. 50, om de toegankelijkheid van het ov voor gehandicapten te verbeteren;
- het amendement-Van Ginniken en Van der Molen op stuk nr. 51, voor pilots op het gebied van deelmobiliteit;
- het amendement Van Ginniken/Van der Graaf op stuk nr. 52, om een MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn te starten;
- het amendement-Van der Molen/Minhas op stuk nr. 53, dat voorziet in de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spooraquaduct voor 75 miljoen. Hoewel ik al die wensen heel goed snap en die best zou willen ondersteunen, zie ik daarvoor geen ruimte in het Mobiliteitsfonds. Daarvoor geldt dus hetzelfde als voor de eerdere twee amendementen.

De voorzitter:
Namelijk dat ze ontraden zijn.

Staatssecretaris Heijnen:
Ja, en dan zal ik het daarbij laten.

De voorzitter:
Dan mis ik nog het amendement op stuk nr. 49 van Minhas-Van Ginneken over de spoor- en perroncapaciteit Meppel.

Staatssecretaris Heijnen:
Die zat ook in die reeks.

De voorzitter:
Heel goed. Dan hebben we ze allemaal gehad? Ja, dan hebben we ze allemaal gehad.

Tot zover de termijn van het kabinet. Ik ga kijken of er behoefte bestaat aan een tweede termijn. Het hoeft niet; u bent nergens toe verplicht. Mevrouw Pouw-Verweij heeft gevraagd als eerste te mogen spreken. De heer Madlener is het daarmee eens. Zij heeft beloofd het heel kort te houden.



Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb een hele korte motie. Ik zal daar verder geen woorden aan vuilmaken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Staphorst al jarenlang alles in het werk stelt om een station te realiseren;

constaterende dat deze gemeente aan het lijntje wordt gehouden met wisselende trajecten die van niets naar nergens leiden;

overwegende dat bereikbaarheid van de regio vraagt om het verwezenlijken van stations in plattelandsgemeenten;

roept het kabinet op om te onderzoeken of station Staphorst van de grond kan komen en te bekijken of en hoe de planning naar voren kan worden gehaald, en de Kamer hierover in het voorjaar van 2023 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Pouw-Verweij, Stoffer, Van der Graaf, Van der Molen, Minhas, Madlener, Baudet, Van der Plas en Van Haga.

Zij krijgt nr. 40 (36200-XII).

Mevrouw **Pouw-Verweij** (JA21):

Dank u wel.

De voorzitter:

En u komt het station zelf openen, neem ik aan. Dan de heer Madlener van de PVV.



De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Als eerste de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het openbaar vervoer in Nederland te duur is;

verzoekt de regering om het btw-tarief van 9% op ov te verlagen naar 0%,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener en Edgar Mulder.

Zij krijgt nr. 41 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering bezig is met het treffen van voorbereidingen om betalen naar gebruik (rekeningrijden) in te voeren;

overwegende dat rekeningrijden autogebruik voor heel veel automobilisten duurder zal maken;

overwegende dat het invoeren en exploiteren van betalen naar gebruik hoge systeemkosten en risico's ten aanzien van privacy met zich meebrengt;

verzoekt de regering per direct te stoppen met de voorbereiding van betalen naar gebruik,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 42 (36200-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Dan heb ik nog een motie die oproept om de helmplicht voor snorscooters niet in te voeren per 1 januari, maar dat ga ik op een ander moment doen. Er zal vast volgende week een overleg over verkeersveiligheid komen met een bijbehorend tweeminutendebat.

De voorzitter:

Dat is dinsdag al.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, dan zal ik haar dan indienen.

De voorzitter:

Ja.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan heb ik een laatste motie. Die gaat over de toekomst van ProRail en NS, om die samen te voegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om van ProRail een zbo, een zelfstandig bestuursorgaan, te maken en dat de NS een nv, een naamloze vennootschap, blijft;

van mening dat het belangrijk is dat de regering direct kan bijsturen en ook de tariefbevoegdheid naar zich toetrekt;

overwegende dat marktwerking niet tot een betere dienstverlening op het spoor gaat leiden;

verzoekt de regering om de kansen en mogelijkheden van het Groot Nederlands Spoorbedrijf te onderzoeken, waarbij zowel ProRail als NS zijn gefuseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 43 (36200-XII).

Heel goed. Dank u wel. Dan de heer Koerhuis van de VVD.



De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik houd het kort. Ik begin met de moties. Allereerst de motie over een levenslange rijontzegging.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bestuurders die structureel onder invloed van drank rijden, structureel 70 kilometer per uur te hard rijden in woonwijken of op landwegen, opzettelijk op personen, bijvoorbeeld hulpverleners, inrijden of iemand doodrijden nu na maximaal vijf jaar en bij recidive na maximaal tien jaar weer de weg op mogen;

overwegende dat het hier gaat om bestuurders die opzettelijk het risico nemen zware verkeersongevallen te veroorzaken die de dood tot gevolg kunnen hebben;

overwegende dat het onwenselijk is dat iemand na dit soort zware overtredingen opnieuw de weg op mag en dat de samenleving tegen dit soort zware verkeersovertreders moet worden beschermd;

overwegende dat tussenkomst van de rechter altijd moet plaatsvinden en de rechter altijd een uitspraak kan herbeoordelen;

verzoekt de regering om de Kamer te informeren hoe de Wegenverkeerswet kan worden gewijzigd zodat deze bestuurders een levenslange rijontzegging kunnen krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Alkaya.

Zij krijgt nr. 44 (36200-XII).

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan een motie over laadpalen. Het is de staatssecretaris welbekend dat het mij niet snel genoeg kan gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland de doelstelling heeft om 1,8 miljoen laadpalen in 2030 te hebben geplaatst;

verzoekt de regering om de gemeentelijke plankaarten met locaties van laadpalen op provincieniveau in kaart te brengen voor de komende twee jaar, het groeipad tot 2030 hierbij te betrekken en daarbij onderscheid te maken tussen private en publieke laadpalen en langzaam- en snellaadpunten;

verzoekt de regering de Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2023 en vervolgens halfjaarlijks te informeren, zowel kwalitatief als kwantitatief,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Van Ginneken, De Hoop, Kröger, Van Raan, Alkaya, Van der Graaf, Stoffer, Pouw-Verweij, Van Haga en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 45 (36200-XII).

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb hierbij nog één opmerking. Bij het in kaart brengen van de locaties voor de laadpalen hoort natuurlijk ook de netcapaciteit die daarachter ligt.

Dan doe ik toch nog een oproep aan de minister over de hogere lonen op Schiphol. Ik wil graag dat de minister daar regie pakt. Of laat ik zeggen: ik wil graag dat de minister het in ieder geval mede-oproept aan Schiphol. Ik begrijp ook dat hij hierin een beetje het lijdend voorwerp is. Dat zei ik net ook. Misschien moeten we de nieuwe topman van Schiphol ook naar de Kamer halen.

De Europese Commissie lijkt eindelijk een nieuw geïntegreerd Europees treinticketsysteem te gaan invoeren. Dat gaan wij integreren met het huidige vliegticketsysteem. Ik hoor dat daar één pilot voor loopt. Dat vind ik een beetje weinig. Kunnen er meer pilots gaan lopen?

Dan heb ik nog een vraag over de wettelijke eisen waaraan zee- en binnenhavens moeten voldoen om de beveiliging op niveau te houden. Kan er hierover misschien een brief komen? Ik miste dat stuk namelijk echt in de schriftelijk beantwoording en daarna in de mondelinge beantwoording.

Met betrekking tot een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones en de aanpak van opdrachtgevende pakket- en flitsbezorgingsbedrijven ben ik heel blij met de toezegging van de minister dat de CROW daarnaar kijkt en ons daarover in het eerste kwartaal informeert.

Over de bodycams en de zwarte lijsten hoor ik de staatssecretaris ook nog graag in haar tweede termijn.

De mogelijkheden en de onmogelijkheden om een export-BMW ... Sorry, de bpm! Ik rijd BMW, maar ik bedoel: om de export-bpm in te voeren. Ik hoor de minister daar nog graag over en anders kan dat misschien gewoon in een

brief. Ik hoor een hele discussie in de zaal, maar het is een BMW 1 Serie. Het is gewoon een 1 Serie.

Tot slot, deelmobiliteit. Wij vinden het een goede aanvulling op onze manieren van mobiliteit. We moeten de verkeersoverlast ervan wel aanpakken en daarom ben ik blij met de beantwoording door de minister. Gemeenten kunnen het al. Daar werd ik op gewezen door mijn collega Minhas, want hij is wethouder geweest in Schiedam en Schiedam heeft al een vergunningsstelsel voor deelmobiliteit. En het Rijk helpt ook al. Ik wou een motie mede-indienen, maar dat is daarom niet nodig.

Tot slot, voorzitter. Heel veel dank aan de ambtenaren van lenW. Ik wil dat bij dezen wel doen, want ik vind het heel knap dat de schriftelijke beantwoording zo snel kwam. Verder vind ik het ook heel knap hoe ze de mondelinge beantwoording van beide bewindspersonen hebben voorbereid.

Dank je wel.

De voorzitter:

Ik heb gehoord dat de beide bewindspersonen 49 ambtenaren bij zich hebben vandaag. Dus er gaat straks een hele grote bus terug naar het ministerie. De catering is verder al de hele avond bezig om de ambtenaren te ondersteunen.

De heer Minhas heeft het woord.



De heer Minhas (VVD):

Voorzitter. Ik ben benieuwd hoeveel ambtenaren u heeft meegenomen. Maar dat is iets voor later.

Voorzitter. Ik begin met de moties. De eerste motie gaat over de Kaderrichtlijn Water.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kaderrichtlijn Water (KRW) als doelstelling heeft dat al het water in Europa in 2027 schoon en gezond moet zijn en als Europese regelgeving door alle lidstaten wettelijk is verankerd;

overwegende dat de Europese Commissie forse boetes kan opleggen aan Nederland als de KRW-doelen in 2027 niet zijn behaald;

verzoekt de regering per regio te inventariseren welke specifieke risico's ervoor kunnen zorgen dat de KRW-doelen in 2027 niet zullen worden behaald, en de Kamer hierover voor het tweede kwartaal van 2023 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Stoffer, Van der Molen, Van der Plas, Van Esch en Grinwis.

Zij krijgt nr. 46 (36200-XII).

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het stimuleren van het goederenvervoer over spoor een essentiële rol speelt in het tot stand brengen van de modal shift-transitie;

overwegende dat het spoorgoederenvervoer moet concurreren met het vervoer over de weg en hierdoor gebaat is bij eerlijke concurrentie tussen de verschillende modaliteiten;

overwegende dat goederentreinen op dit moment 650 meter lang zijn en er met een verlenging naar 740 meter de gehele spoorcapaciteit beter wordt benut;

verzoekt de regering in samenwerking met ProRail te komen tot een implementatieplan van de 740 metertrein, inclusief een maatschappelijke kosten-batenanalyse, en de Kamer hierover voor het najaar van 2023 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 47 (36200-XII).

De heer Minhas (VVD):

Tot slot de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kosten van het spoorgoederenvervoer stijgen door aanpassing van de systematiek van de gebruiksvergoeding en de sterke inflatie daarop;

overwegende dat door de invoering van ERTMS de kosten in deze sector nog verder toenemen, waarvoor de goederenvervoerders niet volledig worden gecompenseerd zoals de reizigersvervoerders;

overwegende dat de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten hierdoor verslechtert, terwijl modal shift van weg naar spoor een inzet is van dit kabinet;

verzoekt de regering te verkennen of er aanvullende middelen vrij te maken zijn om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken;

verzoekt de regering daarbij te verkennen of er in Europa steun is om geldende staatssteunregels soepel toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Minhas, Van Ginneken en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 48 (36200-XII).

De heer Minhas (VVD):

Tot slot heb ik nog een vraagje aan de staatssecretaris, voorzitter. De staatssecretaris gaf een heel goed voorbeeld over slim nadenken over openbaar vervoer in de regio. Ze gaf daarbij Zeeland als voorbeeld. Ik ken dat voorbeeld. Ik vind dat een heel goed voorbeeld. Ik wil de staatssecretaris vragen of de schotten die we hebben tussen enerzijds het Wmo-vervoer, het leerlingenvervoer, dat onder uw collega van Sociale Zaken valt, en anderzijds het openbaar vervoer, dat onder uw hoede valt, nu eindelijk eens losgetrokken kunnen worden, zodat we slimmer kunnen nadenken over vervoer in de regio.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

En met "u" bedoelt u de staatssecretaris?

De heer Minhas (VVD):

Uiteraard.

De voorzitter:

Dan de heer Alkaya van de fractie van de SP.



De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de staatssecretaris en de minister voor de beantwoording van onze vragen en de beoordeling van de amendementen. Helaas hebben ze het amendement over het openbaar vervoer en de beschikbaarheidsvergoeding — dat heet tegenwoordig de transitievergoeding — ontraden. Ik vind het wel een beetje potsierlijk worden dat dan de dekking als argument wordt genoemd. Het gaat om 350 miljoen euro. Het kabinet komt hier met voorstellen over tientallen miljarden, waarvan de dekking pas in het voorjaar komt en dan worden de andere amendementen op grond van de dekking ontraden. Ik zou iedereen dus willen oproepen alsnog voor dat amendement te stemmen. Daar hebben heel veel wethouders, lokale bestuurders en vervoerders om gevraagd en het is ook nodig om de zo belangrijke openbaarvervoerlijnen in de regio's in stand te houden.

Daarnaast heb ik nog slechts één motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het amendement van de SP om de btw op openbaar vervoer per 2023 te schrappen is verworpen, en het Belastingplan is vastgesteld;

constaterende dat de ticketprijzen in 2023 zullen stijgen en dat meerdere partijen hun zorgen daarover hebben uitgesproken;

verzoekt de regering de btw op openbaar vervoer per 2024 te schrappen en dit te dekken met een lastenverzwaring op vermogen, winst of de hoogste inkomens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 49 (36200-XII).

De heer Alkaya (SP):

Ik geef ze dus nog een jaar de tijd om met een dekking te komen. Ik stuur ze alleen een bepaalde richting op.

Dank u wel.

De voorzitter:

U bent een goed mens. Mevrouw Beckerman, het woord is aan u.



Mevrouw Beckerman (SP):

Voorzitter, dank u wel. Ik wil graag twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat milieucriminelen zichzelf verrijken over de ruggen van onze gezondheid en ons milieu;

constaterende dat deze milieucriminaliteit de samenleving meer dan 5 miljard per jaar kost;

overwegende dat een harde aanpak van milieucriminelen noodzakelijk is;

verzoekt de regering te werken aan het opstellen van een zwarte lijst voor milieucriminelen en deze ook in Europees verband te delen en daarvoor draagvlak te creëren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Beckerman en Van Esch.

Zij krijgt nr. 50 (36200-XII).

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Ik herhaal het nog eens: 5 miljard per jaar.

De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er binnen het bedrijf van Tata Steel in IJmuiden nog op veel plaatsen asbest en asbesthoudende materialen aanwezig zijn;

constaterende dat er bij Tata Steel regelmatig melding wordt gemaakt van incidenten waarbij werknemers van Tata Steel aan asbest worden blootgesteld;

constaterende dat het gebruik van asbest sinds 1993 wettelijk verboden is, maar dat door de aanwezigheid van asbest en asbesthoudende materialen werknemers van Tata Steel niettemin aan het kankerverwekkende asbest worden blootgesteld;

verzoekt de regering om te laten onderzoeken op welke plaatsen in het bedrijf van Tata Steel asbest en asbesthoudende materialen aanwezig zijn en op basis daarvan ervoor te zorgen dat dit gevaarlijke asbest zo spoedig mogelijk wordt gelokaliseerd en verwijderd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Beckerman en Van Esch.

Zij krijgt nr. 51 (36200-XII).

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Ginneken van D66.



Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Ik wil mijn collega's en natuurlijk de bewindspersonen danken voor een mooi debat. Ik dank natuurlijk ook alle ondersteuning van de bewindspersonen voor de uitgebreide schriftelijke beantwoording. Heel mooi.

Ik heb een viertal moties en daarna nog wat vragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat deelauto's een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan efficiënter gebruik van het aantal auto's en de publieke ruimte in Nederland;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe deelmobiliteit gestimuleerd kan worden onder minima, bijvoorbeeld door een gereduceerd tarief via een stadspas, en hierbij nadrukkelijk aandacht te besteden aan de verschillen tussen landelijke en stedelijke gebieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 52 (36200-XII).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb een amendement om de dekking die nodig zou kunnen zijn voor de pilots, te regelen.

Dan de volgende motie.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Dit is een interessante motie, maar ik vraag mij af of dit niet juist lokaal beleid is. Het minimabeleid inzetten voor de juiste groep is toch juist iets wat gemeentes moeten doen? Dat is toch niet aan het Rijk?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

We hebben hier gisteren in de eerste termijn over gesproken. Wat ik beoog te doen met deze motie, is zicht krijgen op wat nou de onderscheidende factoren zijn waardoor minima in het stedelijk en het landelijk gebied geen toegang hebben tot deelmobiliteit. Op basis daarvan kunnen gemeentes dan vervolgens beleid ontwikkelen. Het is dus juist om gemeentes een basis te geven, aanknopingspunten te geven voor het ontwikkelen van dat specifieke beleid. Daar kunnen ze dan natuurlijk — daar heeft collega Minhas helemaal gelijk in — in hun eigen lokale democratie de juiste afwegingen in maken.

De voorzitter:

Afrondend, kort.

De heer **Minhas** (VVD):

Zeker, voorzitter. Het zijn juist de gemeentes die dat doen. Gemeentes hebben veel meer kennis dan de staatssecretaris over hoe het in de regio werkt en hoe het in de stad werkt.

Ik verbaas me er dus een beetje over dat u deze vraag bij de staatssecretaris neerlegt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor van gemeentes dat ze erg graag kaders krijgen en willen leren hoe ze dit het beste kunnen doen, omdat elke gemeente tegen eigen specifieke uitdagingen aanloopt. Vandaar.

De voorzitter:

Prima. Uw volgende motie.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat deelauto's een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan efficiënter gebruik van het aantal auto's en de publieke ruimte in Nederland;

verzoekt de regering een richtinggevend kader te ontwikkelen ter stimulering van de beschikbaarheid en het gebruik van deelauto's bij nieuwbouwprojecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 53 (36200-XII).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regeling voor CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit 1 januari 2023 in werking had moeten treden en (weer) uitgesteld is vanwege uitstel van de Omgevingswet;

constaterende dat verschillende maatregelen uit het Klimaatakkoord zijn uit- of afgesteld;

constaterende de omvangrijke resterende opgave van de mobiliteitssector in het reduceren van CO₂ in 2030;

verzoekt de regering de regeling voor CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit op de kortst mogelijke termijn,

bijvoorbeeld als onderdeel van het klimaatpakket van de Voorjaarsnota, te voorzien van meer ambitie;

verzoekt de regering deze regeling zo snel mogelijk in werking te laten treden, al dan niet via een alternatief wet- of regelgevend traject,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 54 (36200-XII).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

En dan mijn vierde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fiets een wezenlijk onderdeel is van een duurzaam mobiliteitssysteem;

constaterende dat veel fietsinfrastructuur die in het bezit is van decentrale overheden, een bijdrage kan leveren aan nationale publieke doelen;

constaterende dat decentrale overheden met een permanent afwegingskader die bijdrage kunnen aantonen;

verzoekt de regering een permanent afwegingskader op te stellen met criteria waar een rijksbijdrage aan infrastructuur in bezit van decentrale overheden gepast is, daar waar deze bijdraagt aan nationale publieke doelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 55 (36200-XII).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Nog dank aan de staatssecretaris voor de toezegging over het sturen van een brief over eventuele energie-kostencompensatie voor openbaarvervoerbedrijven. Wat is de generieke regeling en welke ruimte zit er in het indexeren van het budget?

Ik had nog een vervolgvraag, omdat ik daarstraks in een interruptie mijn kans voorbij liet gaan. Die gaat over de Regeling bevordering schone wegvoertuigen van de overheid zelf. In de beantwoording las ik dat de staatssecretaris aangaf: we voeren die regeling uit tot 2025 met de huidige ambities en daarna gaat de ambitie omhoog. Ik heb twee vragen. Vanuit de Europese kaders gaat die ambitie in 2025 inderdaad al omhoog. Bedoelt de staatssecretaris dan te zeggen dat wij hier in Nederland de ambitie hoger gaan zetten na 2025 dan de Europese Unie doet of blijven we op die ondergrens hangen? Is het mogelijk om toch nog een

schepje erbovenop te doen voor 2025 voor de aanbestedingen die de komende twee jaar nog gaan lopen? Misschien kan de staatssecretaris daar nu op reageren, of anders via een brief.

Ik weet niet of ik het nog ga redden, maar ik heb nog één ding. Dat gaat over de jaarverplichting energie voor vervoer. In de regeling Energie voor Vervoer wordt de Renewable Energy Directive nationaal geborgd. Onder die regeling moeten energieleveranciers voldoen aan bepaalde niveaus van bijmengen van duurzame biobrandstoffen of -grondstoffen. Bepaalde grondstoffen of brandstoffen worden extra gewaardeerd via een multiplier. De Kamer heeft een motie aangenomen die vraagt om de maximale multiplier voor waterstofelektriciteit. Die regeling is vorig jaar al vastgesteld en moet aanstaande 1 januari ingaan. Afgelopen weken heeft IenW hiervoor opeens een nieuwe internetconsultatie gestart, en op basis daarvan de multiplier voor zero-emissie-elektriciteit en -waterstof verlaagd. Dat heeft impact op de waterstof- en laadpalenmarkt die naar het idee van D66 niet onderzocht is. Daarom de volgende vragen. Waarom is dit last minute veranderd? Wat zijn de implicaties voor de waterstof- en de laadpalenleveranciers?

Dat waren mijn slotvragen. Dank, voorzitter.

De voorzitter:
Mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw Hagen (D66):
Dank, voorzitter. Veel dank, ook voor de warme woorden over de initiatiefnota. Die worden zeer gewaardeerd. Ik sluit me voor de rest helemaal aan bij alle woorden van dank, ook voor alle medewerkers en alle ondersteuning. Die hebben wij met elkaar hard nodig.

Voorzitter. Ik heb twee moties, en één motie die ik graag alsnog in stemming breng. Daar wil ik mee beginnen. Het gaat om de motie-Hagen/Sneller (22343, nr. 344). Die gaat uiteraard over milieucriminaliteit. Ik verwacht daarvoor nu ook alle steun van de VVD te hebben.

We gaan naar een motie over circulair in de wet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de transitie naar een circulaire economie de oplossing biedt voor veel grote problemen waar we vandaag de dag voor staan, zoals de klimaatcrisis, de biodiversiteitscrisis en de uitputting van onze wereldwijde grondstoffenvoorraad;

constaterende dat Nederland zich als doel heeft gesteld per 2030 het grondstoffengebruik met 50% terug te dringen en per 2050 volledig circulair te zijn;

overwegende dat de ICER in 2021 concludeerde dat een intensivering nodig is omdat het grondstoffengebruik sinds 2010 nauwelijks veranderd is;

overwegende dat er momenteel weinig sturing wordt gegeven in onze wetgeving aan ons grondstoffenbeleid;

verzoekt de regering met een voorstel voor een circulaire-economiewet te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hagen, Agnes Mulder, Van der Graaf, Boucke en Van Esch.

Zij krijgt nr. 56 (36200-XII).

Mevrouw Hagen (D66):

De tweede motie gaat over een budget voor circulaire economie in het Klimaatfonds.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat inzetten op een circulaire economie een effectief middel is in de klimaataanpak, omdat het toepassen van circulaire strategieën de vraag naar grondstoffen omlaag brengt;

overwegende dat desondanks de gelden uit het Klimaatfonds op dit moment vooral op klimaat en CO₂-besparing worden ingezet;

constaterende dat het huidige beleid onvoldoende is om tot een circulaire economie te komen;

overwegende dat toonaangevende circulaire bedrijfsmodellen bijdragen aan klimaatdoelen, omdat ze levensduur verlengend, volledig circulair zijn of een deelservice leveren en daardoor productie van nieuwe producten uitstellen of zorgen dat dit uitblijft;

constaterende dat financiering en garantstelling voor deze bedrijfsmodellen lastig is omdat er geen gestandaardiseerde norm is voor financiële instellingen, waardoor pioniers moeite hebben met het aantrekken van geld van investeerders;

verzoekt de regering om bij de besluitvorming over en binnen de kaders van het Klimaatfonds een regeling uit te werken om circulaire koplopers te ondersteunen en zo de transitie naar een circulaire economie te versnellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hagen, Agnes Mulder, Van der Graaf en Boucke.

Zij krijgt nr. 57 (36200-XII).

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer De Hoop van de Partij van de Arbeid.



De heer De Hoop (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Er leefden bij mij heel veel zorgen over de bereikbaarheid, met name in de regio's en de provincies. Die zorgen zijn er nog steeds. Ik moet echter ook erkennen dat ik blij ben met een aantal amendementen die vandaag zijn ingediend vanuit de coalitie. Ik ben ook blij met het amendement van BBB en JA21. Die amendementen kunnen namelijk met name voor Noord-Nederland een verschil maken. Die zal ik dus ook gaan steunen.

Wat betreft de bereikbaarheid heb ik zelf nog een tweetal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL in het rapport "Toegang voor iedereen?" concludeert dat de bereikbaarheid van basisvoorzieningen zoals de huisarts, werk of opleiding veruit het laagst is met het openbaar vervoer;

constaterende dat deze basisbereikbaarheid de afgelopen jaren verder is afgenomen, ondanks het economische hoogtij waarin we verkeerden;

verzoekt de regering om een landelijke visie te ontwikkelen om een basisniveau van bereikbaarheid mogelijk te maken voor iedereen;

verzoekt de regering om, als onderdeel van deze visie, de door het PBL aangedragen normen voor minimale bereikbaarheid in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 58 (36200-XII).

De heer De Hoop (PvdA):

Een tweede motie gaat meer over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de chauffeurs van buurtbussen vrijwilligers zijn en vaak gepensioneerd;

constaterende dat deze niet ambtshalve verplicht en opgeleid zijn om mensen met een lichamelijke beperking aan boord te helpen;

overwegende dat iedereen toegang zou moeten hebben tot het ov;

verzoekt de regering om er zorg voor te dragen dat ook alle buurtbussen rolstoeltoegankelijk zijn, zonder dat er hulp van chauffeurs nodig is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 59 (36200-XII).

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter. Ik maak mij nog steeds zorgen over de mensen in ons land die heel zwaar werk doen. Dat zijn de mensen die ons land in beweging houden. Dat zijn de mensen bij NS, maar ook de mensen bij Schiphol. Ik was niet tevreden over de beantwoording van minister Harbers op dat punt. Meerdere collega's zijn dat met mij eens. Daarom heb ik een motie over een periodieke controle op de arbeidsomstandigheden bij Schiphol.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de arbeidsvoorwaarden van Schipholmedewerkers ondermaats zijn;

constaterende dat de inspectie twaalf jaar lang niet controlegeerde op zwaar werk van bagage- en vrachtmedewerkers;

constaterende dat de overheid ondanks haar aandeelhouderschap niet voldoende verantwoordelijkheid neemt bij de monitoring op en de controle van de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden op Schiphol;

verzoekt de regering om in overleg te gaan met de NLA en de ILT, samen met het ministerie van SZW, om te verkennen hoe er tot een periodieke controle voor de arbeidsomstandigheden op Schiphol kan worden gekomen;

verzoekt de regering de Arbeidsinspectie te verzoeken tot minimaal een jaarlijkse controle en het resultaat daarvan met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Van der Molen, Kröger, Alkaya, Van Raan, Boucke, Van der Graaf, Koerhuis, Van Haga, Stoffer, Van der Plas, Pouw-Verweij en Graus.

Zij krijgt nr. 60 (36200-XII).

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

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Van der Molen van de fractie van het CDA.



De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank je wel, voorzitter. Ik sta onder de laatste motie van de heer De Hoop. Ik denk dat die motie, met zo veel namen eronder, een heel duidelijk signaal is, ook na de interrupties die op het antwoord van de minister zijn gepleegd.

Voorzitter. Er werd al gezegd dat deze twee bewindspersonen 49 ambtenaren hebben die ondersteuning kunnen geven. Ik was in ieder geval erg blij met de schriftelijke beantwoording. Die was strak, netjes en goed. Daar kunnen we ons werk mee doen. Maar ik maak even van deze gelegenheid gebruik om andere mensen te noemen die ons ondersteunen. Helemaal achterin de zaal zitten, als ik goed geteld heb, zo'n twaalf mensen, die een hele bak aan Kamerleden moeten ondersteunen. Dat betekent dat door deze mensen ook ontzettend veel werk wordt verzet, zodat wij ons werk kunnen doen. Ik noem in het bijzonder Reinder, mijn eigen medewerker, die het mogelijk maakt dat we ons werk kunnen doen. Ik realiseerde me dat toen genoemd werd hoeveel ambtenaren ten dienste staan van de ministers. Wij als Kamerleden kunnen ons werk gewoon niet doen zonder die hele goede ondersteuning.

(Geroffel op de bankjes)

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter. U heeft een oproep gedaan om ons te beperken. Ik had negentien moties, maar er zijn er twee overgebleven!

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL recent het rapport "Toegang voor iedereen?" heeft gepubliceerd;

overwegende dat voldoende bereikbaarheid voor iedereen een uitgangspunt van ons infrastructuurbeleid zou moeten zijn;

verzoekt het kabinet op basis van de PBL-analyse een proeve van normering van gewenste minimumbereikbaarheidsniveaus uit te werken, en deze ter afweging aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen, Van Ginneken en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 61 (36200-XII).

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter. De tweede motie ziet op het punt dat we hebben ingebracht over de invloed die vanuit Chinese bedrijven op de Europese havens kan worden uitgeoefend.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ruim twee derde van de diepzeeterminals in de Rotterdamse haven in Chinese handen is;

overwegende dat wanneer China op deze wijze toezicht heeft op wat ons land binnenkomt, spionage kinderspel wordt en we onszelf kwetsbaar maken voor sabotage;

verzoekt het kabinet om zich in EU-verband in te spannen voor de totstandkoming van een Europese havenstrategie om onszelf enerzijds te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloeden en anderzijds onze havens concurrerend te houden;

verzoekt het kabinet erop aan te dringen dat in die Europese havenstrategie wettelijke afspraken in Europees verband over toegestane maximale participatie door buitenlandse (staats)bedrijven en over de verschillende typen haveninfrastructuur die in publieke en/of Europese handen zouden moeten blijven, worden opgenomen;

verzoekt het kabinet erop aan te dringen dat in die Europese havenstrategie afspraken tussen havens en lidstaten in Europees verband over de omgang met buitenlandse investeringen worden opgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Molen en Koerhuis.

Zij krijgt nr. 62 (36200-XII).

De heer **Van der Molen** (CDA):

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de toekomst van het mobiliteitsbeleid gericht moet zijn op mobiliteit die duurzaam, gedeeld én betaalbaar is om de bereikbaarheid voor alle groepen in de samenleving te vergroten;

overwegende dat ook deelvervoer breed beschikbaar en betaalbaar moet worden voor iedereen;

verzoekt de regering om voor het zomerreces te onderzoeken hoe deelvervoer breed toegankelijk kan worden gemaakt, ook voor mensen met een laag inkomen, mensen met onregelmatige werktijden en mensen die buiten de steden wonen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en De Hoop.

Zij krijgt nr. 63 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gestegen energieprijzen de ov-bedrijven keihard kunnen raken;

constaterende dat de geraamde extra kosten voor alleen al het stad- en streekvervoer voor 2023 mogelijk 180 miljoen bedragen en dat deze hoge kosten mogelijk kunnen leiden tot verdere verschraving van de dienstregeling;

verzoekt de regering om op zo kort mogelijke termijn in gesprek te gaan met de ov-bedrijven om de consequenties van de energiecrisis in kaart te brengen, hierbij af te wegen welke compensatieafspraken door het Rijk mogelijk zijn, en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bouchallikh en De Hoop.

Zij krijgt nr. 64 (36200-XII).

Heel goed, dank u wel. Dan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een viertal moties, dus ik ga heel snel lezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat privéjets veelal luchtreizigers vervoeren net als de grote commerciële luchtvaart;

overwegende dat privéjets net zo goed geluidshinder veroorzaken, het milieu vervuilen en capaciteit op luchthavens gebruiken;

overwegende dat deze capaciteit en deze milieugebruiksruimte schaars is en de verdeling ervan eerlijk moet zijn;

verzoekt de regering om te onderzoeken op welke manier ook kleine passagiersvliegtuigen gereguleerd kunnen worden, bijvoorbeeld door deze onder de slotregeling te laten vallen;

verzoekt de regering om zich in Europa in te zetten voor regulering op het gebruik van privéjets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 65 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat privéjets onevenredig grote overlast en milieuschade aanrichten;

overwegende dat een verhoudingsgewijs groot deel van de vluchten met privéjets binnenlandse reizen zijn die ook makkelijk per trein of auto gemaakt kunnen worden;

verzoekt de regering om regelgeving te maken om fossiel aangedreven privépassagiersvluchten tussen Nederlandse luchthavens te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Raan.

Zij krijgt nr. 66 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de luchtvaartsector onvoldoende betaalt voor zijn overlast, milieuvervuiling, ruimtegebruik en andere maatschappelijke kosten;

overwegende dat true pricing zou leiden tot eerlijke verdeling van kosten;

verzoekt de regering om te onderzoeken welke maatschappelijke kosten die de luchtvaart nu veroorzaakt niet of

onvoldoende worden gedekt door belastingen, heffingen, pacht of andere afdrachten van de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Van Raan, De Hoop, Boucke, Van der Graaf, Stoffer, Dassen en Van der Plas.

Zij krijgt nr. 67 (36200-XII).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Bij deze motie hoort een quizvraag: wie betaalt meer, een auto in de Amsterdamse binnenstad voor 24 uur parkeren of een vliegtuig op Schiphol? Wil je het antwoord op die vraag, moet je voor de motie stemmen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verdeling van schaarse stikstofruimte een maatschappelijke afweging is;

overwegende dat Schiphol stikstofruimte zoekt voor zijn natuurvergunning;

verzoekt de regering te voorkomen dat Schiphol nu boerderijen opkoopt voor stikstofruimte, in afwachting van de nadere uitwerking van de aangekondigde stikstofplannen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Van Raan.

Zij krijgt nr. 68 (36200-XII).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb nog één vraag aan de minister en die gaat over de CO₂-prijzen waarmee gerekend wordt. De minister beschrijft dat gewacht wordt op het aanpassen van die WLO-scenario's in, ik meen, 2024. Waarom kan de CO₂-prijs niet nu al geactualiseerd worden bij het Handboek Milieuprijzen? Wij begrijpen dat dit gewoon mogelijk is. Of je het wel of niet doet, is dus een politiek besluit. Ik hoop dat de minister bereid is dat te doen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U bedankt. Dan mevrouw Van der Graaf van de Christen-Unie.



Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel voor het woord, meneer de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV is getekend;

verzoekt de regering de huidige wet- en regelgeving op de kortst mogelijke termijn in lijn te brengen met de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV, en de Kamer hierover voor de zomer 2023 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Van Ginneken en De Hoop.

Zij krijgt nr. 69 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een Bestuursakkoord Toegankelijk OV is gesloten, waarin is afgesproken uiterlijk in 2040 in elk treinstel een (rolstoel)toegankelijk toilet te realiseren, waar eerder werd gesproken dit te realiseren bij de eerstvolgende concessiewissel;

overwegende dat de provincie Gelderland de enige decentrale ov-autoriteit is waar het nog vele jaren zal duren voordat toiletten in treinstellen gerealiseerd zijn;

verzoekt de regering met de provincie Gelderland in gesprek te gaan om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om alsnog bij de volgende concessiewisseling te komen tot een (rolstoel)toegankelijk toilet in elke trein en te bezien hoe het Rijk daaraan kan bijdragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, De Hoop en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 70 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat deelscooters in toenemende mate een grote bron van overlast zijn;

overwegende dat veel gemeenten worstelen met een adequate aanpak van deze overlast;

verzoekt de regering samen met gemeenten een handelingskader op te stellen waarin concrete maatregelen en goede ervaringen rond het bestrijden van overlast van deelscooters zijn opgenomen;

verzoekt de regering in overleg met de VNG te bezien hoe in de model-APV die wordt opgesteld een vergunningsplicht kan worden opgenomen;

verzoekt de regering voorts in kaart te brengen op welke wijze meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten verwezenlijkt kan worden, waarbij aanscherping van wet- en regelgeving betrokken wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Van der Molen, Kröger, Stoffer, Pouw-Verweij, Van der Plas, Van Raan, Van Ginneken en De Hoop.

Zij krijgt nr. 71 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de omslag naar een circulaire economie ook een rechtvaardige transitie, een just transition, zou moeten zijn;

verzoekt de regering de effecten van de transitie naar een circulaire economie op ontwikkelingslanden in kaart te brengen en te komen met voorstellen om de negatieve effecten daarvan te ondervangen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Kröger.

Zij krijgt nr. 72 (36200-XII).

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik sluit af met een dankwoord aan de bewindslieden en hun ambtenaren. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Van der Molen en een dankwoord aan onze medewerkers voor alle antwoorden die we hebben gekregen. Ik zie uit naar een reactie op onze voorstellen.

De voorzitter:

Overal in dit gebouw zijn ook nog ambtenaren van de Tweede Kamer aanwezig. Laten we die niet vergeten.

Mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.



Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb heel veel moties — sorry daarvoor — dus ik ga heel snel praten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering structurende keuzes heeft gepubliceerd om water en bodem sturend te laten zijn;

constaterende dat de voorgenomen keuzes nog geen wettelijke verankering hebben;

constaterende dat door een te vrijblijvende aanpak de doelen van de Kaderrichtlijn Water de afgelopen 22 jaar nauwelijks dichterbij zijn gekomen;

verzoekt de regering bij de uitwerking van de structurende keuzes vrijblijvendheid zo veel mogelijk te vermijden, en de Kamer halfjaarlijks te informeren over de uitwerking én gekozen wettelijke borging,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch.

Zij krijgt nr. 73 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het veehouders is toegestaan om de "stankruimte" die gewonnen wordt door het nemen van stankreducerende maatregelen weer voor 50% op te vullen met het houden van extra dieren (de zogenaamde 50%-regeling);

constaterende dat het kabinet zich, onder andere naar aanleiding van de motie-Ouwehand (36200, nr. 35), beraadt op het aanscherpen van de stankwetgeving, maar heeft aangegeven dat dit traject jaren kan duren;

verzoekt de regering in ieder geval op zo kort mogelijke termijn, uiterlijk 1 februari 2023, een wetswijziging aan de Kamer voor te leggen om de 50%-regeling te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Beckerman.

Zij krijgt nr. 74 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vorig jaar de motie-Leijten/Van Raan is aangenomen over geen nieuwe subsidierelaties zonder harde afspraken over gezondheidswinst (32813, nr. 824);

constaterende dat uit het recente RIVM-rapport blijkt dat de hoeveelheden kankerverwekkende stoffen die neerdalen in de omgeving van Tata Steel niet af zijn genomen sinds 2020;

overwegende dat het sluiten van de meest vervuilende onderdelen de snelste manier is waarop er gezondheidswinst kan worden gerealiseerd;

verzoekt de regering om de sluiting van de meest vervuilende onderdelen van Tata Steel op korte termijn af te dwingen en een sluitingsdatum vast te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Bouchallikh en Beckerman.

Zij krijgt nr. 75 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de uitvoering van het innamesysteem is neergelegd bij de industrie;

constaterende dat de industrie niet van plan is zich aan de statiegeldwetgeving te houden en er zelfs op voorsorteert om pas per juli 2023 een volledig innamesysteem voor statiegeldblikjes gereed te hebben;

verzoekt de regering de regie op de uitvoering van het innamesysteem voor statiegeldblikjes terug te nemen, als de industrie op 31 december 2022 geen innamesysteem gereed heeft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch, Beckerman en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 76 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er nog geen handhaafbare normen zijn vastgesteld waaraan gemeenten overlast door houtstook kunnen toetsen;

verzoekt de regering voor het volgende stookseizoen handhaafbare normen te (laten) ontwikkelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Bouchallikh.

Zij krijgt nr. 77 (36200-XII).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik kon zelfs nog heel relaxed uitspreken dat dit mede ingediend is door mevrouw Bouchallikh.

De voorzitter:

U kunt weer ademen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel. Het moet sneller kunnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de startnota van kabinet-Rutte IV bleek dat er 60 miljoen was vrijgemaakt voor een programma-organisatie voor de aanpak van stikstof en geluidhinder rond Schiphol;

constaterende dat het coalitieakkoord-Rutte IV zegt dat alle sectoren evenredig moeten bijdragen aan de reductie van stikstof, maar Schiphol juist voorsorteert op een hogere stikstofuitstoot;

constaterende dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de kabinetsaanpak ondermijnt door bijvoorbeeld een onderzoeksbureau te betalen dat inventariseert hoe Schiphol de extra stikstofuitstoot kan compenseren;

verzoekt de regering op geen enkele wijze nog geld of middelen te besteden aan het helpen realiseren van een natuurvergunning voor Schiphol die meer stikstofuitstoot omvat dan de huidige laatst vergunde situatie toestaat, omdat dit strijdig is met het coalitieakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Van der Plas, Kröger en De Hoop.

Zij krijgt nr. 78 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een klimaat-, stikstof- en biodiversiteitscrisis is;

constaterende dat privévluchten een disproportioneel hoge CO₂-uitstoot hebben;

verzoekt de regering te komen tot een verbod op commerciële privévluchten én vluchten die te vervangen zijn door een lijnvlucht of treinreis;

verzoekt de regering verder overige privévluchten te laten meetellen bij het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Alkaya en Kröger.

Zij krijgt nr. 79 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Luchtvaartnota slechts het doel stelt dat de uitstoot van de luchtvaart in 2030 gelijk is aan die van 2005;

constaterende dat om de 1,5 graad opwarming binnen bereik te houden, krimp van de luchtvaart onontkoombaar is;

spreekt uit dat het wenselijk is om nog tijdens deze kabinetsperiode te komen tot een wetsvoorstel dat resulteert in minstens 55% reductie van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart in Nederland in 2030 ten opzichte van 1990 en 100% reductie in 2050,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 80 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Luchtvaartnota Verantwoord vliegen naar 2050 nog altijd stelt dat er in 2030 ongeveer 11 megaton CO₂ uitgestoten mag worden;

constaterende dat om de 1,5 graad opwarming binnen bereik te houden, krimp van de luchtvaart onontkoombaar is;

verzoekt de regering de Luchtvaartnota op de kortst mogelijke termijn te herzien om duidelijk te maken hoe de sector gaat voldoen aan de emissiereductie van ten minste 55% in 2030 ten opzichte van 1990,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 81 (36200-XII).

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

Ik hoop eigenlijk stilletjes, heel stilletjes, op een interruptie. Nou, kijk eens aan.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Ik voldoe daar graag aan. De heer Baudet kan er helaas niet bij zijn; ik vervang hem. We hebben een vraag gesteld en we zijn heel benieuwd naar het antwoord. We hebben gehoord dat u een mooi antwoord heeft voorbereid, dus hierbij uw kans.

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

Nou, dank u wel. Dat gaat een minuut of twee duren.

De voorzitter:

Maar dat kan sneller. Gaat uw gang.

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

Dat verwacht ik eigenlijk niet.

De heer Baudet vroeg mij in de eerste termijn naar het herstel van het Great Barrier Reef. Ik kom daar graag op terug, om twee redenen. Ten eerste om een inhoudelijke reden en ten tweede vanwege zijn stelling. Ik citeer: "Eigenlijk blijkt het steeds heel erg mee te vallen. Het meest recente voorbeeld is het herstel van het Great Barrier Reef, het koraalrif waarover door de heer Van Raan en anderen wordt gezegd dat door de verandering van wereldwijde klimaten de oceanen zouden verzuren en het koraal alleen maar af zou sterven. Het blijkt niet te gebeuren." Waarom noem ik dit nog even speciaal? Omdat dit een klassiek voorbeeld is van ontkenningstactiek. Ik heb gezegd dat ik twee redenen heb en ik begin met de tweede reden. Wat deed de heer Baudet? Hij haalde één voorbeeld aan om de hele wetenschappelijke consensus onderuit te halen. Maar dat is nog niet eens zo erg, want het kan natuurlijk gebeuren dat een gebeurtenis heel uniek is. Dat is wel vaker gebeurd in de wereldgeschiedenis. Maar dan haalt hij het voorbeeld van het Great Barrier Reef aan alsof het gaat om het hele Great Barrier Reef. Vervolgens generaliseert hij die ene kortetermijngebeurtenis naar een langetermijnconstatering.

Het blijkt namelijk steeds heel erg mee te vallen. Kortom, hij negeert de overweldigende hoeveelheid bewijs die er is, die de algemeen wetenschappelijk geaccepteerde lijn juist onderstreept en gebruikt slechts dat ene beperkte voorbeeld als bewijs dat het steeds heel erg meevalt.

Nou kom ik op het inhoudelijke punt. Het klopt inderdaad dat delen van de Great Barrier Reef herstellen.

De voorzitter:
Prima.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Máár ...

De voorzitter:
Gaat u ook nog de ijsbeertjes meenemen?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar andere delen gaan dus stevig achteruit, voorzitter.

De voorzitter:
Oké, dat is genoteerd.

De heer **Van Raan** (PvdD):
En het herstel komt dus ook nog een keer door de groei van maar één bepaalde soort koraal die kwetsbaar is voor stormen. En laten die stormen nou net in dat ene jaar niet zijn voorgekomen.

Voorzitter. Het rapport dat de heer Baudet zelf aanhaalt, bewijst dus helemaal niet dat het steeds meevalt. Dat rapport ondermijnt dus helemaal niet de wetenschappelijke consensus, die zegt dat er sinds 1979 sprake is van een wereldwijde achteruitgang van het koraal, dat het herstel traag is en dat de opwarming van zeewater heeft geleid tot grootschalige koraalverbleking. Eigenlijk moeten we de heer Baudet dankbaar zijn voor het voorbeeld dat hij aandroeg en de manier waarop hij dat deed. Het doet me denken aan de man die van het dak af springt en 5 meter boven de grond zegt: het gaat eigenlijk best wel goed met dat vliegen. En dat de heer Baudet die man dan zou geloven.

De voorzitter:
Prima. Dat is dan ook weer opgelost.

De heer **Van Raan** (PvdD):
En de ijsberen, die vindt u ook heel belangrijk.

De voorzitter:
Ik niet, maar de heer Baudet.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik stel voor dat de heer Baudet, die stelt dat het allemaal zo goed gaat, dat zelf bewijst.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:
De volgende spreker is de heer Van Houwelingen van de fractie van Forum voor Democratie.

Meneer Van Raan, dat glas is van ons, hè! Hallo! Ja, je geeft ze een vinger ...



De heer **Van Houwelingen** (FVD):
De kop van het artikel dat de heer Baudet citeerde, luidde dat het Great Barrier Reef er in 36 jaar tijd nog nooit zo goed had voorgestaan. Waarvan akte! NOS.

Voorzitter. Ik heb drie moties. Ik lees ze héél snel voor. Ik kan dat heel snel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onduidelijk is of trajectcontroles daadwerkelijk de doorstroming van het verkeer bevorderen;

overwegende dat de ervaring in de praktijk is dat automobilisten abrupt afremmen en dicht op elkaar gaan rijden;

overwegende dat dit voor gevaarlijke situaties kan zorgen;

verzoekt de regering een onderzoek te starten naar de effecten van trajectcontroles op de veiligheid en doorstroming van het verkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Houwelingen.

Zij krijgt nr. 82 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een van de veiligste en kwalitatief hoogwaardigste wegennetten van de wereld bezit;

constaterende dat veel van onze autosnelwegen geschikt zijn voor onbeperkte snelheden;

verzoekt de regering om te onderzoeken op welke Nederlandse autosnelwegen en op welk tijdstip een experiment gestart kan worden voor het invoeren van een maximumsnelheid naar Duits model,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Houwelingen.

Zij krijgt nr. 83 (36200-XII).

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

En de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat trajectcontroles in strijd zijn met de menselijke waardigheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Houwelingen.

Zij krijgt nr. 84 (36200-XII).

Kijk, dat zijn de mooie moties!

De heer Stoffer van de Staatkundig Geformeerde Partij.



De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het budget voor de Subsidierегeling Elektrische Personenauto's Particulieren in de loop van 2022 al uitgeput was, dat nieuwe aanvragen afgehouden worden en dat voor 2023 en 2024 opnieuw jaarplafonds gelden;

overwegende dat de jaarlijkse budget- en aanvraagplafonds voor onzekerheid zorgen bij automobilisten die over willen stappen op een elektrische auto;

overwegende dat het gelet op de stikstof- en klimaatopgave van belang is dat de overstap naar elektrisch vervoer versneld wordt;

verzoekt de regering te bezien of beschikbare middelen naar voren gehaald kunnen worden, hierover in overleg te treden met betrokken sectororganisaties en de Kamer in het voorjaar hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer.

Zij krijgt nr. 85 (36200-XII).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan de laatste, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de mogelijkheden voor stations bij Barneveld-Noord en/of Stroe en bijbehorende treinverbindingen op de lijn Apeldoorn-Amersfoort meegenomen worden in de corridorstudie Amsterdam-Twente-Duitse grens;

van mening dat stations bij Barneveld-Noord en Stroe en bijbehorende sprinterverbinding richting Apeldoorn een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van de Foodvalley en het verminderen van de drukte op de A1 tussen Apeldoorn en Amersfoort;

verzoekt de regering met een positieve grondhouding met de bestuurlijke partners in beeld te brengen welke aanpassingen noodzakelijk zijn voor de inpassing van stations bij Barneveld-Noord en Stroe op de lijn Apeldoorn-Amersfoort met bijbehorende sprinterverbinding, en de Kamer voor het volgende commissiedebat MIRT te informeren over de mogelijkheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 86 (36200-XII).

De heer **Stoffer** (SGP):

Rest mij nog de beide bewindslieden hartelijk te danken en u allen een fijne avond te wensen.

De voorzitter:

U ook. Dan mevrouw Van der Plas van de fractie van de BBB.



Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Veltman stopt met nachtelijk vervoer tussen Ameland en de vaste wal en dat dit grote consequenties heeft voor de leefbaarheid en gezondheid van veel Amelanders;

overwegende dat de regio zo weer buiten de boot valt;

verzoekt het kabinet om alles op alles te zetten om te voorkomen dat nachtelijk vervoer vanaf Ameland vervalft en in overleg met watertaxibedrijven en gemeenten van de Wadden mogelijkheden tot generieke ontheffing bij nachtelijk varen voor gespecificeerde diensten te onderzoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 87 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat oneerlijke concurrentie van China en andere landen de Nederlandse scheepsbouwsector bedreigt;

constaterende dat de sector heel belangrijk is voor de regionale economie en werkgelegenheid;

verzoekt de regering om in samenspraak met de sector te onderzoeken hoe regionale scheepsbouwclusters kunnen worden versterkt en beschermd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 88 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Eemsdeltagebied toekomstbestendig en goed bereikbaar moet blijven in het belang van Nederland en de regio;

verzoekt het kabinet de toekomstige bereikbaarheid, waaronder de N33, van het Eemsdeltagebied mee te nemen in de Toekomstagenda Groningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 89 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat en Schiphol boerderijen opkopen;

constaterende dat het kabinet heeft beloofd voorrang te geven aan het legaliseren van de PAS-melders;

constaterende dat van deze belofte tot nu toe niks is terechtgekomen;

verzoekt het kabinet vrijkomende stikstofruimte te reserveren en in te zetten voor legalisatie van PAS-melders,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Plas.

Zij krijgt nr. 90 (36200-XII).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Alstublieft. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Kunt u die laatste motie nog even herhalen? Nee, hoor.

De laatste spreker van de zijde van de Kamer: het minuutje van Van Haga. Het woord is aan hem.



De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering te onderzoeken hoe lichte elektrische voertuigen meer kunnen worden gestimuleerd voor woonwerkverkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 91 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet van plan is om per 2030 betalen naar gebruik in te voeren;

overwegende dat dit nadelig uit kan pakken voor bijvoorbeeld mensen op het platteland, die van de auto afhankelijk zijn;

verzoekt de regering te onderzoeken of tariefdifferentiatie naar locatie wenselijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 92 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de krimpagenda van Schiphol te schrappen, de luchthaven als hub te behouden en in te zetten op innovatie en vlootvernieuwing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 93 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat regionale vervoersbedrijven, zoals HTM, Connexxion en de RET, de tarieven met ruim 7% verhogen vanwege de hogere energieprijzen;

verzoekt het kabinet de btw op ov-kaartjes te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 94 (36200-XII).

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Dan een hele mooie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vaak voorkomt dat reizigers als sardientjes zitten ingeblikt in het volle ov;

constaterende dat opstaan voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn geen vanzelfsprekendheid meer is;

overwegende dat er in de jaren zeventig een geweldige campagne was met de naam "Opstaan voor iemand, misstaat niemand";

verzoekt het kabinet hoffelijkheid in het ov te doen laten terugkeren door de campagne "Opstaan voor iemand, misstaat niemand" nieuw leven in te blazen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 95 (36200-XII).

Kippenvol.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Ja, echt mooi. Fantastisch.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er al jarenlang gesteggeld wordt over het verbreden van de N50 bij Kampen, waar in acht jaar tijd twaalf dodelijke ongelukken te betreuren waren;

overwegende dat er in 2016 al besloten is om als oplossing voor de dodenweg de N50 te verbreden;

verzoekt het kabinet eindelijk werk te maken van de verbreding van de N50, en de Kamer over de uitkomsten te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 96 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat minister Harbers heeft gesteld dat als de verbindingsweg op knooppunt Empel bij Den Bosch

opnieuw zou worden aangelegd er wel een vangrail zou worden aangelegd;

constaterende dat het ontbreken van de vangrail heeft geleid tot ongelukken;

verzoekt het kabinet zo spoedig mogelijk een vangrail te plaatsen bij de verbindingsweg op knooppunt Empel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Pouw-Verweij.

Zij krijgt nr. 97 (36200-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bereikbaarheid van Den Helder/Noordkop al jaren onder druk staat;

constaterende dat uit een studie van de provincie Noord-Holland blijkt dat het verbreden van de N9 tussen Alkmaar en Den Helder een van de oplossingen kan zijn;

verzoekt het kabinet in overleg te treden met de provincie Noord-Holland om de N9 te verbreden, en de uitkomsten te delen met de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 98 (36200-XII).

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dan de laatste, voorzitter. U heeft de hele dag geen last van mij gehad, maar nu even wel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Lelystad Airport al jaren wacht op een politiek besluit over zijn toekomst;

constaterende dat de luchthaven de afgelopen jaren geschikt is gemaakt om grotere verkeersvliegtuigen te kunnen ontvangen, waarbij het de bedoeling was dat er vakantievluchten naartoe zouden gaan, zodat Schiphol zich kan richten op zijn rol als internationale overstapluchthaven;

verzoekt het kabinet Lelystad Airport zo snel als het kan te openen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 99 (36200-XII).

Dank u wel. Dit minuutje duurde drie minuten.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Ik had tijd genoeg over.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik heb nog een vraag over de laatste motie, over Lelystad Airport. Begrijp ik goed dat de heer Van Haga vindt dat Lelystad Airport zou mogen openen zonder natuurvergunning? Elke luchthaven moet een natuurvergunning hebben en dat neemt even tijd.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Wat ons betreft gaat het vliegveld zo snel mogelijk open. Al die onzin die dat tegenhoudt, moeten we hier zo snel mogelijk politiek omverwerpen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik zou de heer Van Haga voor willen houden dat een natuurvergunning waaraan iedereen in Nederland moet voldoen, dan onzin is. Dat hoeft dan niet. Onzin is dan: laagvliegroutes waarop mensen niet zitten te wachten. Vindt u dat ook onzin? Begrijp ik u zo goed? Het enige wat voor gaat, is dat het zo snel mogelijk opengaat, of het nou aan de regels voldoet of niet.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Nou, we hebben daar een prachtig vliegveld gebouwd dat voor heel veel ontlasting van Schiphol kan zorgen. Dat gaat wat ons betreft inderdaad zo snel mogelijk open. Het is een schande dat we daar zo veel geld in hebben gestopt en dat het nog niet open is.

De voorzitter:

Prima. Dank u wel. Tot zover alle deelnemers van vandaag. We hebben iedereen gehad. Ik geef nog even het woord aan de heer Koerhuis voor een opmerking van orde.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Zou ik nog één motie mogen voorlezen? Ik heb er net eentje niet voorgelezen. Als er daarvoor 20 of 30 seconde van onze spreektijd bij de LNV-begroting moet afgaan, dan is dat goed.

De voorzitter:

Waarom heeft u dit net niet gedaan?

De heer **Koerhuis** (VVD):
De motie zat niet in mijn pakketje.

De voorzitter:
Die zat niet in uw pakketje. Nou, gaat uw gang. Dan moet u wel hiernaartoe komen. Het overkomt ons allemaal wel eens dat dingen niet in ons pakketje zitten.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Provinciale Staten van de provincie Limburg voornemens zijn om Maastricht Aachen Airport open te houden op een toekomstbestendige manier;

overwegende dat een omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport voorziet in de aanpak van door de omgeving ervaren overlast zodat het vliegveld op een toekomstbestendige manier kan voortbestaan;

overwegende dat het omgevingsfonds subsidies kan verstrekken voor onder meer geluidsisolatie en andere verbeteringen van de leefbaarheid in de omgeving;

overwegende dat in het omgevingsfonds voor Eindhoven Airport ook vier keer €150.000 is geïnvesteerd;

verzoekt de regering om in 2023 €150.000 te investeren uit artikel 17 Luchtvaart in een omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport en te onderzoeken of en hoe eenzelfde bedrag in 2024, 2025 en 2026 gereserveerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 100 (36200-XII).

Dank u wel. Dat was de 61ste motie. U heeft met z'n allen dus lekker uw best gedaan. De beide bewindspersonen gaan hier een kwartiertje over nadenken. Om 23.45 uur gaan we luisteren naar hun oordeel over deze 61 moties.

De vergadering wordt van 23.30 uur tot 23.51 uur geschorst.

De voorzitter:
Ik geef het woord aan de minister. Met een beetje geluk staan we over tien minuten buiten! Het woord is aan hem.

Minister Harbers:
Ik zal heel snel praten!

Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 42 van de heer Madlener ontraad ik, want we gaan wél "betalen naar gebruik" doen.

De motie op stuk nr. 44 van de heren Koerhuis en Alkaya. Ik deel de bezorgdheid en de emotie van de heer Koerhuis. Ik zie ook de gevolgen van roekeloos rijgedrag voor de verkeersveiligheid. Roekeloos rijden is meer dan alleen gevaarlijk rijgedrag vertonen, want het gaat om bestuurders die vaak meer dan eens medeweggebruikers in gevaar brengen door verkeersregels aan hun laars te lappen, bijvoorbeeld door veel en veel te hard te rijden binnen de bebouwde kom.

Ik wil daarom samen met mijn collega van Justitie en Veiligheid onderzoeken wat wij kunnen doen om harder op te treden tegen roekeloos rijgedrag. Ik wil wel opmerken dat een levenslange rijontzegging waarschijnlijk niet past binnen het proportionaliteitsbeginsel. Echter, ik heb de oproep tot het aanpakken van roekeloos rijgedrag goed verstaan. Ik geef de motie daarom oordeel Kamer. En als die aanvaard wordt, wil ik samen met mijn collega Yeşilgöz kijken wat mogelijk is binnen de Wegenverkeerswet en op het werkgebied van het CBR.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 46 van de heer Minhas en andere Kamerleden. Ik geef deze motie oordeel Kamer als ik de motie zo mag interpreteren dat ik de opgave per stroomgebied en de voortgang van de uitvoering van de maatregelen via een dashboard in het tweede kwartaal van 2023 kan presenteren.

De voorzitter:
De heer Minhas heeft geknikt.

Minister Harbers:
Voorzitter. De motie op stuk nr. 53 geef ik ook oordeel Kamer als ik haar zo mag lezen dat gemeenten in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor het lokale mobiliteitsbeleid, onder andere voor deelauto's. Als ik 'm zo mag lezen dat ik de gemeenten ga helpen om tot standaardisatie en harmonisatie van deelmobiliteit te komen, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:
Mevrouw Van Ginneken beaamt dat.

Minister Harbers:
De motie op stuk nr. 58. Ik zou de heer De Hoop en mevrouw Bouchallikh willen verzoeken deze motie nog even aan te houden, omdat ik afgelopen maandag in het notaoverleg MIRT ook al heb gezegd dat we met een nieuwe mobiliteitsvisie willen gaan verkennen welke doelen, indicatoren en, eventueel, normen voor bereikbaarheid we willen gaan opstellen. Ik heb toen ook gezegd dat we u daarover voorafgaand aan het commissiedebat Strategische keuzes op 30 maart nader informeren. In het notaoverleg MIRT gaf ik ook al aan de heer Stoffer aan dat we kijken hoever we hiermee komen. Om die reden zou ik in overweging willen geven om de motie nog even aan te houden.

De voorzitter:

De heer De Hoop beaamt dat.

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (36200-XII, nr. 58) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 59 vergt ook enige uitleg. Ik heb aangegeven dat de arbeidsinspectie ressorteert onder de minister van SZW en dat zij zelf haar inspectieprogrammering maakt. De inspectie maakt dus zelf keuzes over de inzet van capaciteit. Maar met de Kamer hecht ik groot belang aan de arbeidsomstandigheden. De indieners dringen aan op inspecties en dat wringt een beetje met de onafhankelijke positie van de inspecties, maar gezien het belang zal ik het gesprek aangaan met de ILT en Sociale Zaken en Werkgelegenheid doet dat dan met de NLA. Ik spreek ook voor de kerst nog met de minister van SZW hierover. Dus als ik het zo mag uitleggen dat het van ons uit een vraag zal zijn en wij niet de mogelijkheid hebben om te treden in de capaciteitsverdeling, geef ik de motie oordeel Kamer.

De voorzitter:

De heer De Hoop beaamt dat.

Minister Harbers:

Dan de motie op stuk nr. 61. Ik verzoek de heer Van der Molen en de dames Van Ginneken en Van der Graaf om de motie nog even aan te houden, om dezelfde reden als net bij de motie van de heer De Hoop. Wij willen dit namelijk betrekken bij de brief voor het debat over strategische keuzes. Dan zou de Kamer daarna nog kunnen kijken in hoeverre dit een mogelijkheid is.

De voorzitter:

De heer Van der Molen beaamt dat.

Op verzoek van de heer Van der Molen stel ik voor zijn motie (36200-XII, nr. 61) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 62, over de Europese havenstrategie, geef ik oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 65 zou ik oordeel Kamer kunnen geven, omdat die vraagt om te onderzoeken. Ik wil wel de verwachtingen temperen, onder andere de verwachting om de slotregulering te kunnen laten vallen. Maar dat willen we onderzoeken. Het onderwerp staat in Europa ook op de agenda. In dat licht zou ik de motie oordeel Kamer kunnen geven.

De motie op stuk nr. 66 ontraad ik. Er is in Nederland namelijk geen landelijk beleid om bepaalde groepen luchtverkeer anders te reguleren dan andere. Er is ook geen wettelijke grondslag voor het verbieden van vluchten omwille van het milieu. Het is dus ook niet mogelijk om

onderscheid te maken op basis van bestemming of doel van de vlucht. Een belangrijke noot hierbij is dat ik het idee heb dat privévluchten breder zijn dan wat mevrouw Kröger daaronder verstaat. Ook maatschappelijk verkeer, vliegscholen en sportluchtvaart vallen onder privévluchten. Dat vergt nog wel wat behoedzaamheid in de uitwerking van het thema privévluchten. Ik ontraad deze motie dus.

De motie op stuk nr. 67 kan ik oordeel Kamer geven, in die zin dat er een paar jaar geleden een onderzoek heeft plaatsgevonden door CE Delft op verzoek van het ministerie. Dat onderzoek heette: De prijs van een vliegreis. Als ik de motie zo mag interpreteren dat ik dat onderzoek laat actualiseren, dan kan ik het oordeel aan de Kamer laten.

De voorzitter:

Dat moet ik even beaamd zien worden door mevrouw Kröger, maar die is er niet. Dan kijk ik naar de tweede indiener, de heer Van Raan. Die is er ook niet. De heer Boucke is er ook niet. Ik kijk naar mevrouw Van der Graaf. Dat wordt beaamd. Daarmee is de motie oordeel Kamer. Het was even zoeken.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 68 ontraad ik. Het is namelijk aan Schiphol om invulling te geven aan de vragen die het bevoegd gezag heeft gesteld en om zorg te dragen voor een vergunning.

Dan de motie op stuk nr. 71. Ik zat even te kijken. Ik ben in het debat ook al ingegaan op deze vraag. Ik zou de Kamer in overweging kunnen geven dat ik de motie overneem. Dat is de motie van mevrouw Van der Graaf en anderen, over de deelscooters.

De voorzitter:

Bestaat er enig bezwaar tegen dat die overgenomen wordt? Daar bestaat geen bezwaar tegen. Dan stel ik voor dat we de motie overnemen. Mevrouw Van der Graaf wil nog iets toevoegen aan de discussie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Als ik daarmee goed begrijp dat de minister precies wil doen wat de motie vraagt, dan vind ik dat goed. Zou ik de minister dan ook mogen vragen om ons te informeren over hoe het daarmee staat? Als termijn daarvoor dacht ik aan ...

De voorzitter:

Ja?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Wat zullen we doen? Voor het voorjaarsreces?

Minister Harbers:

Ik hoop dat we dat ... Er is ook nog sprake van een handlingskader. Ik kan in ieder geval tussentijds informeren. Bedoelt u met "voor het voorjaarsreces" februari of april?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Februari.

Minister Harbers:
Dat lijkt me wat vroeg, gegeven alles wat gevraagd wordt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik probeer de druk er een beetje op te zetten.

Minister Harbers:
Ja, dat begrijp ik.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Als een VVD-minister zegt dat hij het gaat doen, ben ik heel blij.

Minister Harbers:
Ik geef u een tussenstand voor het meireces.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Voor het meireces? Laten we dat afspreken. Hartelijk dank aan de minister.

De voorzitter:
De motie-Van der Graaf c.s. (36200-XII, nr. 71) is overgenomen.

Minister Harbers:
Dan de motie op stuk nr. 73. Die laat ik ook aan de Kamer, met enige uitleg. Per structurerende keuze kijken we ook in de komende maanden welk instrumentarium passend is, en wettelijke borging is daar een van de mogelijkheden voor. Als ik het eerste deel van de motie zo mag lezen dat er sprake moet zijn van goede borging, waar nodig wettelijk, dan kan dat. Ik heb ook in de "water en bodem sturend"-brief al aangegeven dat we jaarlijks over de voortgang rapporteren. Halfjaarlijks is wel erg frequent, maar ik kan wel toezeggen dat ik als de motie wordt aanvaard als daar aanleiding voor is vaker dan één keer per jaar rapporteer. Als ik haar zo mag lezen, kan ik haar oordeel Kamer geven.

De voorzitter:
Mevrouw Van Esch beaamt dat.

Minister Harbers:
De motie op stuk nr. 78 ontraad ik, want Schiphol is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van een natuurvergunning, gebaseerd op het besluit in juni 2022. Wel zijn we bevoegd gezag voor de MER en het LVB. Daarvoor moeten we ook zicht hebben op de aanvragen en moeten we expertise hebben op het vlak van stikstof.

De motie op stuk nr. 79 ontraad ik, want wij hebben geen landelijk beleid om groepen luchtverkeer anders te reguleren dan anderen. Het is ook niet mogelijk om onderscheid

te maken op bestemming of doel van de vlucht. Dat zijn een paar van de redenen om haar te ontraden.

De motie op stuk nr. 80 ontraad ik ook, want de in het coalitieakkoord afgesproken reductie van 55% à 60% is het gemiddelde in 2030 voor alle inbegrepen sectoren en dus niet één gelijk pad voor iedere sector. We weten ook dat luchtvaart een van de moeilijkste en duurste sectoren is om te verduurzamen, omdat de benodigde technologische ontwikkelingen ook nog tijd kosten. Daarmee ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 81 ontraad ik ook. De Luchtvaartnota is pas twee jaar oud. Daar hoort een uitvoeringsagenda bij. We hebben gemeld dat we regelmatig de uitvoeringsagenda actualiseren. Die actualisatie kunt u binnenkort verwachten, maar ik ga niet de hele nota zelf herzien, want die is juist bedoeld als langetermijndocument. Daarom ontraad ik de motie op stuk nr. 81.

Dan de motie op stuk nr. 82 over trajectcontroles. Daar hadden we het nog helemaal niet over gehad. Ik ontraad haar. Het is niet aan mij als minister van lenW om trajectcontroles al dan niet af te schaffen. Dat is primair een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie. Daarnaast heeft de SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, al uitvoerig onderzoek gedaan naar trajectcontroles en die geeft aan dat ze zeer effectief zijn in het bevorderen van het naleven van de geldende snelheidslimiet en het terugdringen van ernstige ongevallen. Daarom ontraad ik de motie op stuk nr. 82.

Dan de motie op stuk nr. 83. Los van het feit dat er staat "maximumsnelheid naar Duits model", terwijl Duitsland volgens mij juist geen maximumsnelheid kent, ontraad ik haar, omdat ik een coalitieakkoord heb meegekregen waarin staat dat de maximumsnelheid ongewijzigd blijft en verkeersveiligheid een speerpunt van beleid is.

De motie op stuk nr. 84 is een spreekt-uitmotie, dus daar zal ik verder geen oordeel over geven.

Dan de motie op stuk nr. 87. Nog één keer. Ik vind de bereikbaarheid van de Waddeneilanden zeer belangrijk. Nachtelijk vervoer van personen is met inachtneming van wet- en regelgeving te allen tijde mogelijk in de hoofdvaarwegen, veerbootroutes, met een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur en als je aan de eisen voldoet qua inrichting en bemanning mag er 's nachts ook sneller gevaren worden dan 20 kilometer per uur. Daar kan een vergunning voor worden aangevraagd. Je moet wel aan de geldende regels voldoen. Dus als u mij met deze motie vraagt om de bestaande regels voor natuurbescherming en veiligheid te verruimen, dan moet ik haar ontraden. En andersom: als dat niet gevraagd wordt, dan zijn er gewoon mogelijkheden binnen de regels, zoals we ook bij andere Waddeneilanden hebben, om een aanvraag voor deze verbinding in te dienen. In beide gevallen heb ik dus eigenlijk een reden om de motie te ontraden, maar omdat dat ongetwijfeld niet geheel naar wens is van mevrouw Van der Plas, zeg ik bij dezen nog wel toe dat wij vanzelfsprekend in gesprek gaan en kijken waar het nu precies knelt. Daarbij zullen we ook kijken of een passende oplossing hier mogelijk is. De motie zelf heb ik echter ontraden.

De motie op stuk nr. 88 gaat over de scheepsbouw in Nederland. Daarover heb ik even contact opgenomen met de minister van EZK omdat dit haar beleidsterrein is. Mogen wij de motie zo verstaan dat zij dit meeneemt in de sectoragenda die zij, conform de aangenomen motie-Graus, samen met de maritieme maakindustrie komend jaar opstelt? Als wij de motie zo mogen verstaan, laat ik het oordeel aan de Kamer. Het is nodeloos om te zeggen dat ik het belang hiervan deel. Ik zal dus ook samen met de minister van EZK het gesprek met de sector hierover voeren. Als ik de motie zo mag lezen, laat ik het oordeel dus aan de Kamer.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Plas beaamt dat.

Minister Harbers:

Ja.

Ik kom op de motie op stuk nr. 89. Ik werk hier samen met de staatssecretaris Mijnbouw en de regio aan voor het masterplan zeehavens, als onderdeel van de Toekomstagenda Groningen. Binnen dat masterplan worden de gezamenlijke opgaven in beeld gebracht. In het kader van de verkeersveiligheid op N-wegen hebben we ook nog 6,2 miljoen vrijgemaakt voor de verkeersveiligheid op de N33-noord. Als ik zie wat we allemaal doen en wat deze motie vraagt, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 90 ontraad ik, want projectspecifiek extern salderen door initiatiefnemers kan op dit moment gewoon. Punt.

Ik kom op de motie op stuk nr. 91. Ik heb het gevoel dat ik exact wat in deze zin staat, reeds heb toegezegd in het debat. Naar de regels van de Kamer is zij dan volgens mij toch echt overbodig. Ik ontraad deze motie dus omdat zij overbodig is en ik dit al doe.

De motie op stuk nr. 92 gaat over tariefdifferentiatie naar locatie. Het kabinet heeft een coalitieakkoord meegekregen waarin staat dat we niet gaan differentiëren naar locatie. Om die reden ontraad ik deze motie.

De motie op stuk nr. 93 is in tegenspraak met het besluit dat het kabinet op 24 juni heeft genomen. Om die reden ontraad ik die motie.

In de motie op stuk nr. 96 staat ook letterlijk wat ik eerder aan de Kamer heb gemeld, zowel in brieven als afgelopen maandag in het debat. Ik zou haar kunnen overnemen. Er staat niets nieuws. We zijn met volle prioriteit bezig met de N50.

De voorzitter:

Zullen we de motie op stuk nr. 96 dan overnemen? Ik zie dat daar geen bezwaar tegen bestaat.

Minister Harbers:

Ik begrijp waarom de motie op stuk nr. 97 wordt ingediend, maar ik heb eerder schriftelijk aangegeven dat als criteria veranderen, we niet tegelijk alle wegvlakken in Nederland

daarop kunnen aanpassen. Bij dit knooppunt speelt ook dat naar aanleiding van het ongeluk eerst nog onderzoek plaatsvindt. Om die reden ontraad ik op dit moment deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 98 over de N9. Daar staat ook al in dat de N9 verbreed moet worden. Daar ontbreken op dit moment de middelen voor. We doen investeringen in de verkeersveiligheid op de N9, maar verder hebben we geen ruimte in het Mobiliteitsfonds. Dat heb ik afgelopen maandag ook in het notaoverleg MIRT aangegeven. Om die reden ontraad ik deze motie dan ook.

Dan de motie op stuk nr. 99. In het debat werd gezegd dat Lelystad Airport zo snel mogelijk open zou moeten, zonder natuurvergunning. Dat lijkt me een onbegonnen weg. De Kamer kent de voorwaarden. Wij willen in 2024 een besluit nemen over de opening van Lelystad Airport. Om die reden ontraad ik deze motie dan ook.

De motie op stuk nr. 100 gaat over het omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport. Het inpassen van de luchthaven is een regionale verantwoordelijkheid. Ik begrijp de wens van de heer Koerhuis en de provincie Limburg om te komen tot een omgevingsfonds voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport. In de Luchtvaartnota is ook aangegeven dat we streven naar minder hinder voor de omgeving. Een omgevingsfonds past in die gedachte. Ik heb wel aangegeven dat ik geen budget hiervoor op de begroting heb. De heer Koerhuis heeft echter terecht gezien dat dit bedrag eerder ook aan Eindhoven Airport is uitgesproken ik graag de bereidheid uit om te zoeken naar mogelijkheden om die bijdrage toch te kunnen geven, zoals in de motie wordt gevraagd. Ik laat daarom het oordeel aan de Kamer.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris.

Minister Harbers:

O, maar ik heb nog een paar vragen.

De voorzitter:

O ja, er waren nog een paar vragen. Mevrouw Van Esch wil echter ook nog iets zeggen.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik zou graag over de motie op stuk nr. 96 willen stemmen. Ik maak dus bezwaar tegen het overnemen van de motie.

De voorzitter:

Oké, dan gaan we er gewoon over stemmen. De motie op stuk nr. 96 wordt niet overgenomen. We gaan daarover stemmen.

Minister Harbers:

Dat is de motie ...

De voorzitter:

O ja, dan wil ik wel even het oordeel van meneer de minister daarover horen. Die motie gaat over de N50 bij Kampen.

Minister Harbers:

Ja, dat snap ik. Die gaat over de N50 bij Kampen. Dat doen we al. Dit heb ik al toegezegd. Volgens mij — dat zeg ik even uit mijn hoofd — is daar maandag ook nog een motie over ingediend door de heer Stoffer. De Kamer zou dus ook over die motie kunnen stemmen.

De voorzitter:

Hebben we het over dezelfde motie, mevrouw Van Esch, of vergis ik me?

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Volgens mij is net aangegeven dat de motie op stuk nr. 96 wordt overgenomen.

Minister Harbers:

Ja.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ik geef aan dat ik bezwaar maak tegen het feit dat die motie wordt overgenomen. Ik wil daar graag over stemmen.

De voorzitter:

Dat gaan we dus doen. Dat hebben we net vastgesteld.

Minister Harbers:

Ik geef de motie op stuk nr. 96 oordeel Kamer.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Meer informatie kan ik daar niet over geven. Dit is wat ik zou willen doen.

De voorzitter:

Nee, dan zijn we het erover eens. De motie op stuk nr. 96 krijgt oordeel Kamer, dus dan zijn we er helemaal uit.

Minister Harbers:

Ja.

De voorzitter:

Dan nog enkele vragen.

Minister Harbers:

Ja, dan nog een paar vragen.

De heer Koerhuis vraagt om een brief over de criteria en mogelijkheden voor de beveiliging van de zee en de binnenhavens. Die zeg ik de heer Koerhuis toe. Die verstrek ik de Kamer in het eerste kwartaal.

De heer Koerhuis vraagt ook om regie op het aspect van de lonen op Schiphol. Ik heb periodiek overleg met Schiphol. Ik spreek op korte termijn ook zelf nog met de nieuwe CEO. Daarbij zijn de arbeidsomstandigheden en het sociaal akkoord ook onderwerp van gesprek. Ik heb gezegd dat deze CEO verantwoordelijk is voor de branche en de individuele afhandelaren. Wij zitten er echter bovenop. In dat opzicht pak ik de regie opdat het sociaal akkoord, inclusief de extra optoppingen, ook gestand gedaan worden. Ik hoop de heer Koerhuis op die manier te bedienen.

Tot slot vraagt mevrouw Kröger naar de CO₂-prijs in de actualisatie van het Handboek Milieuprijzen. Zoals eerder aangegeven in het debat van de week zal dat handboek komend jaar geactualiseerd worden. Ik zal CE Delft, dat daarvoor de gegevens aanlevert, vragen of dit nog meegenomen kan worden bij de actualisatie van het handboek.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U bedankt. Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris.

□

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Ik begin met de vragen, want dan heb ik die meteen gehad.

De eerste vraag is van de heer Koerhuis en gaat over de bodycams. En waarom bestaan er geen zwarte lijsten? Voor het ov geldt dat er verschillende maatregelen worden ingezet om incidenten te voorkomen, zoals het plaatsen van camera's, de extra inzet van V&S-medewerkers en de mogelijkheid voor reizigers om via WhatsApp melding te maken. Ook kunnen al sinds enkele jaren gebiedsverboden in de vorm van verblijfsverboden worden opgelegd aan mensen die overlast veroorzaken op stations, in een trein of een bus. De inzet van bodycams door controlerend en handhavend personeel is verder ook een mogelijkheid die al geruime tijd kan worden geboden.

Het ov kent, in afwijking van de luchtvaart, geen zwarte lijsten. Reisverboden gelden alleen binnen Nederland en kunnen niet worden opgelegd op internationale treinen. Het systeem is natuurlijk ook wel anders. Als je met een vliegtuig gaat, heb je een ander controlesysteem dan wanneer je in een trein stapt.

Dan had meneer Koerhuis nog een vraag over de bereidheid tot meer pilots voor het integraal ticketsysteem voor luchtvaart en treinen. De Kamer ontvangt binnenkort een evaluatie van de pilot van KLM en Thalys. Op basis van die evaluatie wil ik verder in gesprek over de mogelijkheden tot een vervolg.

Dan was er nog de vraag van de heer Minhas waarom we de schotten niet wegnemen tussen het ov en het doelgroepenvervoer. Ik had daar eigenlijk al wel een beetje antwoord op gegeven in mijn bijdrage. Het valt onder verschillende ministeries. Daarmee vertel ik de heer Minhas niks nieuws. We hebben ook te maken met bijvoorbeeld gemeenten, die er ook over gaan. Ik zal dit zeker ook onderwerp van gesprek maken tijdens mijn overleg met de andere ministeries. De

heer Minhas kan dus weer gaan zitten — hopelijk. In die gesprekken zal ik ook meenemen of er belemmeringen zijn voor provincies en gemeenten om die slimme combinaties aan te gaan. Dat gaan we ook bespreken tijdens de conferentie die georganiseerd wordt, waar we het voorbeeld van Zeeland verder onder de aandacht willen brengen.

De heer Van Houwelingen heeft gevraagd of je met de opvolger van de ov-chipkaart anoniem kunt reizen. Met de opvolger van de ov-chipkaart kun je net als met de huidige kaart anoniem reizen. Dat is ook een voorwaarde die het NOVB — dat is het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad — heeft opgesteld. Op 17 november heb ik in antwoord op Kamervragen van de leden Leijten en Alkaya nog toegelicht hoe met de huidige ov-chipkaart anoniem gereisd kan worden. Dat is op 17 november nog gestuurd.

Meneer Koerhuis vroeg nog hoe we omgaan met het invoeren van een export-bpm op elektrische voertuigen in Nederland, zodat we die voertuigen kunnen behouden.

Hè?

De voorzitter:

Niet luisteren naar wat er in de zaal wordt gezegd.

Staatssecretaris Heijnen:

O, pardon! Het voelt dan zo alsof ze rechtstreeks tegen mij spreken.

De vraag over het invoeren van een export-bpm op EV's geleid ik door naar mijn collega de staatssecretaris van Financiën. Hij gaat over de bpm. In de huidige situatie is het trouwens zo dat de import van elektrische auto's groter is dan de export.

Dan had mevrouw Van Ginneken een vraag over de emissievrije inkoop van voertuigen, namelijk of die door de overheid sneller kan gaan dan Europa voorschrijft. Daarover zal ik haar per brief informeren voor het commissiedebat van 24 januari.

Dan was er ook nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over de jaarverplichting energie voor vervoer. Ik ben bekend met de signalen uit de markt ten aanzien van de verslechterende businesscase voor laadinfrastructuur. Ik werk eraan om die zorgen weg te nemen, bijvoorbeeld door de korting voor elektriciteit in de eerste schijf van de energiebelasting door te trekken tot en met 2024. Dat heeft weer een positief effect. Ik neem ook de zorgen uit de internetconsultatie voor de Regeling energie vervoer mee in mijn afwegingen. Over de regeling neem ik snel een besluit, zodat snel duidelijk is hoe de markt voor hernieuwbare energie en vervoer eruit komt te zien vanaf 1 januari 2023. Ik zal daarover nog een terugkoppeling geven aan de commissie.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Als de staatssecretaris kan aangeven wat ze bedoelt met "snel een besluit nemen", dan weet ik waar ik aan toe ben.

Staatssecretaris Heijnen:

Ergens de komende maanden. Maar ik zal de Kamer zo snel mogelijk informeren als er wat duidelijkheid is over de

interpretatie van de internetconsultatie. Die moet eerst zijn afgerond. Daarna kan ik een appreciatie geven. Die kan ik dan ook doorsturen naar de Kamer.

Mevrouw Van Ginneken (D66):
Is dat dan voor of na 1 januari?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik probeer dat zo snel mogelijk te doen. Ik wacht eerst de internetconsultatie af.

De voorzitter:

Prima. De moties.

Staatssecretaris Heijnen:

De motie op stuk nr. 40: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 41 wil ik ontraden, omdat het onderwerp onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën valt.

De motie op stuk nr. 43 wil ik ontraden, omdat ik dat geen levensvatbare optie vind. Het is onwenselijk om twee redenen. ProRail is de beheerder van onze vitale spoorinfrastructuur. Het Europese spoorwegrecht stelt strenge eisen aan de onafhankelijkheid ten opzichte van de staat en spoorwegondernemingen. De infrabeheerder koppelen aan een van de vervoerders komt de marktwerking dan ook niet ten goede.

De motie op stuk nr. 45 wil ik ontraden. Ik ben wel bereid om de Kamer, zoals eerder toegezegd, jaarlijks middels een voortgangsrapportage te informeren. Die rapportage kan ik uitbreiden met een vooruitblik per NAL-regio.

De motie op stuk nr. 47: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 48: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 49 ontraad ik, omdat het de verantwoordelijkheid is van de staatssecretaris van Financiën.

De motie op stuk nr. 50 wil ik ontraden, omdat het ministerie van JenV daarover contact heeft gehad met Europese lidstaten. Uit dat contact volgt dat op dit moment beperkt draagvlak bestaat voor het opstellen van een zwarte lijst. Hierbij speelt dat het om strafrechtelijke gegevens gaat, waarbij privacyregelgeving aan de orde is. Ik zie daarom geen mogelijkheid om dat op dit moment opnieuw te verkennen.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, heel kort.

De heer Koerhuis (VVD):

Het gaat over de motie op stuk nr. 45. Ik wil toch graag standhouden dat het op provincieniveau is. Op NAL-niveau krijgen we het al. Ik wil graag de mogelijkheid hebben om provincies erop aan te kunnen spreken. Een NAL-regio kunnen we niet aanspreken.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb hier eerder ook al met de heer Koerhuis over gesproken. De kennis zit bij de provincies. Ik kan nog eens navragen of de provincies bereid zijn die te delen, maar het is ook zo dat we moeten kijken bij wie welke verantwoordelijkheden liggen. Die NAL-gegevens kan ik toezeggen, maar als dat niet voldoende is, wil ik de motie in deze stelligheid ontraden.

Over de motie-Beckerman/Van Esch op stuk nr. 50 heb ik het net gehad.

De motie-Beckerman/Van Esch op stuk nr. 51 ontraad ik. Het gevraagde is primair een verantwoordelijkheid van het bedrijf. Tata laat voorafgaand aan werkzaamheden een asbestinventarisatie doen. Na die inventarisatie moet eventueel aangetroffen asbest door een gecertificeerde saneerder verwijderd worden voordat de feitelijke onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. De Nederlandse Arbeidsinspectie houdt toezicht op naleving van de arbeidsomstandigheden.

Dan de motie-Van Ginneken/Van der Molen op stuk nr. 52. Ik wil mevrouw Van Ginneken graag verzoeken om die motie aan te houden. We zijn aan het onderzoeken hoe deelmobiliteit ook gestimuleerd kan worden onder de minima, bijvoorbeeld door een gereduceerd tarief via de stadspas. Het stimuleren van lokale mobiliteit en armoedebeleid is natuurlijk wel primair een verantwoordelijkheid van de gemeente. Vanuit lenW is een onderzoek gestart naar inclusieve deelmobiliteit. Daarin wordt ook gekeken naar kansrijke routes. Het rapport zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2023 worden gepresenteerd.

De voorzitter:

Wacht even. We moeten nog even een akkoord van mevrouw Van Ginneken hebben.

Op verzoek van mevrouw Van Ginneken stel ik voor haar motie (36200-XII, nr. 52) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan geef ik de motie op stuk nr. 54 van mevrouw Van Ginneken oordeel Kamer.

De voorzitter:

Een beetje dealen op de late avond. Heel goed.

Staatssecretaris Heijnen:

Voor het ministerie van lenW is het voornaamste doel van het besluit werkgevers te activeren en bewuster te maken. Draagvlak is belangrijk, maar meer ambitie kost wel tijd en ik moet daar met de betrokken partijen wel afspraken over maken. Dus ik hoop dat mevrouw Van Ginneken snapt dat ik tijd nodig heb om dat overleg in te plannen. In 2025 vindt sowieso de evaluatie plaats. Ik laat het oordeel graag aan de Kamer. Ik zal dan meenemen wat er uiteindelijk uitkomt.

Dan de motie-Van Ginneken op stuk nr. 55: oordeel Kamer. Er werd wel nog een woordje toegevoegd, namelijk "perma-

nent". Veel in het leven is uiteindelijk vaak niet permanent, maar ik denk dat we elkaar met die kanttekening wel begrijpen.

De motie-Hagen c.s. op stuk nr. 56: oordeel Kamer.

De motie-Hagen c.s. op stuk nr. 57: oordeel Kamer, mits ik de motie zo mag interpreteren dat ik samen met minister Jetten kijk naar de mogelijkheden voor een dergelijke regeling binnen de kaders van het Klimaatfonds.

De voorzitter:

Mevrouw Hagen beaamt dat.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan wilde ik aan meneer De Hoop vragen om de motie-De Hoop/Van der Graaf op stuk nr. 59 aan te houden. We zijn samen met de sector en reizigersorganisaties een onderzoek aan het doen naar de toegankelijkheid van de buurtbussen. Dat zijn vaak kleinere bussen die niet altijd rolstoeltoegankelijk zijn en die soms bestuurd worden door een vrijwilliger. De resultaten van dat onderzoek worden voor de zomer van 2023 verwacht. In het bestuursakkoord is afgesproken dat decentrale overheden de uitkomsten van dat onderzoek gebruiken om eventuele knelpunten bij de toegankelijkheid van buurtbussen weg te nemen.

De voorzitter:

De heer De Hoop beaamt dat.

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (36200-XII, nr. 59) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Heijnen:

Oké, goed.

Dan de motie-Bouchallikh op stuk nr. 63. Ook hier is het verzoek om de motie aan te houden. Door lenW is een onderzoek gestart naar de inclusieve deelmobiliteit, waarbij we kijken naar de kansrijke routes. Het zou fijn zijn. Het antwoord is eigenlijk hetzelfde als het antwoord op de motie van D66. Ik vraag haar dus deze motie aan te houden. O! Ik zei ...

De voorzitter:

Wel een beetje bij de les blijven.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Het gaat over de motie over deelvervoer voor iedereen. Ik vraag om die aan te houden, omdat wij op dit moment vanuit het ministerie een onderzoek doen naar vervoersarmoede. "Inclusiviteit voor iedereen" heet dat onderzoek. We verwachten de resultaten in het voorjaar. Ik denk dat het handig is om dat dan mee te nemen, dus ik vraag om de motie aan te houden.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Bouchallikh stel ik voor haar motie (36200-XII, nr. 63) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Heijnen:

Bij de motie op stuk nr. 64 laat ik het oordeel graag aan de Kamer, met de opmerking dat u waarschijnlijk weet dat de afspraken over energiegroteringscompensatie niet via de begroting van lenW, maar via de begroting van EZK lopen.

De motie op stuk nr. 69: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 70: oordeel Kamer.

Bij de motie op stuk nr. 72 laat ik ook het oordeel aan de Kamer. De effecten van de huidige lineaire economie en van de transitie naar de circulaire economie krijgen we steeds beter in beeld. Over de internationale effecten heeft het PBL in opdracht van BHOS een rapport gepubliceerd. Het moet een rechtvaardige transitie zijn. Ik erken dat er ook negatieve gevolgen kunnen zijn. Hoe die ondervangen kunnen worden, is een zeer complexe klus. Dat moeten we doen in samenwerking met verschillende ministeries, waaronder BHOS en lenW natuurlijk.

Dan de motie op stuk nr. 74 van mevrouw Van Esch. Ik wil vragen of ze die wil aanhouden. De 50%-regeling is er gekomen op verzoek van de Kamer. Dat is onderdeel van een samenhangend geheel van regels. De minister van LNV en ik hebben met de Kamer op 10 november een debat gehad over geurproblematiek. We hebben toen ook toegezegd in het voorjaar van 2023 te komen met voorstellen voor aanpassing van de geurregeling, specifiek rond veehouderijen. Daarbij zullen we ook de komende maanden expliciet kijken naar de 50%-regeling. De nieuwe voorstellen zullen er niet voor 1 februari zijn. Ik wil nu niet op de inhoud van die voorstellen vooruitlopen. Daarom vraag ik aan mevrouw Van Esch om de motie aan te houden.

De voorzitter:

Mevrouw Van Esch beaamt dat.

Op verzoek van mevrouw Van Esch stel ik voor haar motie (36200-XII, nr. 74) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan de motie op stuk nr. 75. Die wil ik ontraden. We hebben in het tweeminutendebat Externe veiligheid een vergelijkbare motie gehad. Daarbij had ik al aangegeven dat ik die motie ontraad, omdat er geen juridische mogelijkheden zijn om de meest vervuilende onderdelen direct te sluiten. Dat geldt nog steeds.

De motie op stuk nr. 76 ontraad ik, omdat mevrouw Van Esch het heeft over de regie terugnemen, maar eigenlijk vraagt ze mij de verantwoordelijkheid neer te leggen bij de verkoper in plaats van bij de producent. Ik heb eerder vandaag uitgelegd waarom ik geen reden zie om dat systeem op dit moment aan te passen. De verantwoordelijkheid ligt

wat mij betreft namelijk daar waar die hoort. Dat is bij de producenten. Als die hun verplichting niet nakomen, dan is het vervolgens aan deILT om daarop te handhaven. De reactie moet dan niet zijn om de verantwoordelijkheid naar iemand anders te schuiven. Dat is de reden waarom ik deze motie ontraad.

De motie op stuk nr. 77 ontraad ik. Gemeenten kunnen al handhaven bij overlast door houtstook. In de praktijk geven gemeenten aan dat ze daar moeite mee hebben. Daarom ondersteun ik de gemeenten met instrumenten, zoals de Routewijzer houtstook en overlast, en met kennisdeling. Ik zou ook graag een eenvoudig te handhaven norm hebben. Daarvoor moeten handhavers concreet kunnen aantonen dat er sprake is van overlast. Daarnaast moet ook bewezen kunnen worden welke kachel voor de overlast zorgt. Ik heb daarvoor het RIVM en TNO al een onderzoek laten doen. Dat onderzoek heeft helaas geen praktische methode opgeleverd. Ik ben in overleg met RIVM en TNO over mogelijke vervolgstappen, maar er is geen perspectief dat dat op korte termijn een praktische en toepasbare methode oplevert. Vandaar dat ik de motie moet ontraden.

De voorzitter:

Mevrouw Van Esch, kort.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ja, kort. Ik snap niet waarom het oordeel dan geen verzoek tot aanhouden kan zijn. Uit het onderzoek van TNO komt volgens mij juist naar voren dat er nog te weinig onderzoek naar handhaafbare normen is en dat er dus wel degelijk meer onderzoek zou moeten komen om die handhaafbare normen eventueel te ontwikkelen. Ik snap dus niet waarom deze motie wordt ontraden als er, naar ik uit dit antwoord begrijp, wel degelijk gekeken wordt, ook door het ministerie, naar mogelijkheden voor handhaafbare normen.

Staatssecretaris Heijnen:

Wij kijken daar op dit moment inderdaad naar, maar er is nog steeds — dat weet mevrouw Van Esch ook — geen politiek draagvlak voor bijvoorbeeld een totaalverbod. We moeten wel kijken naar goede normen en daar kijken we ook naar. Wat mij betreft kan mevrouw Van Esch de motie ook aanhouden, dan kunnen we dit op een later moment nog bespreken. Ik heb voor het eerste kwartaal van 2023 sowieso een brief toegezegd. Wellicht is dat een natuurlijk moment om nog eens te bekijken wat er met de motie gedaan kan worden.

De voorzitter:

Wilt u de motie aanhouden? Begrijp ik dat goed?

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Nou, ik vind het zonde als er nu een motie wordt ontraden als er eigenlijk nog van alles aankomt, als ik dit zo hoor. Er is net ook nog een brief beloofd om hier juist op door te gaan. Volgens mij zou het veel logischer zijn om mij te vragen of ik de motie wil aanhouden. Dat wil ik tot begin 2023 wel doen, om te zien of we eruit kunnen komen.

De voorzitter:
Zullen we het dan zo doen?

Op verzoek van mevrouw Van Esch stel ik voor haar motie (36200-XII, nr. 77) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Heijnen:
Oké. De motie op stuk nr. 85 wil ik ontraden. Het naar voren halen van middelen heeft als gevolg dat particulieren in de toekomst jarenlang geen mogelijkheid meer hebben om subsidie aan te vragen. Dat vind ik onwenselijk. Het verzoek om aanvragen door te schuiven naar de volgende ronde wil ik om dezelfde reden ontraden. Daarnaast kost het verder naar voren halen van de middelen extra geld, omdat er eerder en dus meer derving van accijnzen en motorrijtuigenbelasting optreedt. Daarvoor is op dit moment geen dekking.

Over de motie op stuk nr. 86 laat ik het oordeel aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 91 krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 94 krijgt ook oordeel Kamer.

Dan de motie over "opstaan voor iemand, misstaat niemand". Dat vond ik nog wel een lastige. Ik vond die erg sympathiek, maar ik moet haar ontraden, omdat er op dit moment geen dekking bij is. Wellicht is het goed als wij met z'n allen nog eens nadenken over hoe we wat aandacht kunnen vragen voor hoffelijkheid in het openbaar vervoer.

De voorzitter:
Even over de motie op stuk nr. 91. Die heeft u ook gerecenseerd, maar u heeft een ander oordeel dan de minister. Ik wil niet graag stoken in het kabinet op de late avond.

Staatssecretaris Heijnen:
Dat is iets bijzonders.

De voorzitter:
Het is niet de tijd voor een kabinetscrisis, maar het kabinet wordt toch echt geacht met één mond te praten.

Staatssecretaris Heijnen:
Ik ga de motie er even bij pakken.

De voorzitter:
De oppositie zit weer te slapen, stel ik vast. De minister had de motie ontraden.

Staatssecretaris Heijnen:
De motie zegt ...

Minister Harbers:
De motie zegt exact wat ik al had toegezegd.

Staatssecretaris Heijnen:
O, daarom had je de motie ontraden. Nou ja, goed, er ...

De voorzitter:
We kunnen de motie ook overnemen, hè, als iedereen zegt dat het al gebeurt.

Staatssecretaris Heijnen:
Ja. De motie kan overgenomen worden. Het wordt al onderzocht, door ons allebei blijktbaar, dus dat is helemaal mooi.

De voorzitter:
Is iedereen het ermee eens dat de motie wordt overgenomen? Ja.

De motie-Van Haga/Smolders (36200-XII, nr. 91) is overgenomen.

Dat lijkt me beter, ook om scheuren in de coalitie te voorkomen. Als voorzitter heb je een zekere verantwoordelijkheid.

Staatssecretaris Heijnen:
Heel goed. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:
We hebben nog geen oordeel over de motie op stuk nr. 94.

Staatssecretaris Heijnen:
De motie op stuk nr. 94 heb ik ontraden.

De voorzitter:
En de motie op stuk nr. 95? Dat was de motie over de campagne "Opstaan voor iemand, misstaat niemand".

Staatssecretaris Heijnen:
Die moet ik ontraden.

De voorzitter:
Heel goed. De heer Van Haga is toch weg, dus wat maakt het uit.

Hartelijk dank aan beide bewindspersonen voor het debat van vanavond en gisteren. Dank aan alle ambtenaren achter de schermen, zowel van de Tweede Kamer als van het ministerie.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Volgende week stemmen wij over de begroting, over de amendementen en over de moties.