

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2018 inclusief Infrastructuurfonds (A) en Elektrisch Vervoer, exclusief Klimaat en Ruimte 2018

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 2018 (34775-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018 (34775-A).

(Zie vergadering van 28 november 2017.)

De voorzitter:

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 voorzitter:

Dames en heren, wij gaan herbeginnen. Aan de orde is het tweede deel van de begroting IenW, Infrastructuur en Waterstaat. Gisteren hebben we deel één gedaan, de eerste termijn van de Kamer. We gaan zo van start met de eerste termijn van het kabinet. We hebben afgesproken dat per fractie vijf keer geïnterrupteerd mag worden in deze termijn. Daar gaat iedereen zich aan houden. We hebben een aantal blokjes. Ik neem aan dat de minister ons gaat vertellen welke blokjes dat zijn. Dat is dan meer voor de mensen thuis, want hier is inmiddels een fotokopietje rondgedeeld met de blokjes erop. Zo ver gaat onze service. Na ieder blokje bestaat steeds de mogelijkheid tot interrupteren.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de minister. Zij zal ongetwijfeld later gevolgd worden door de staatssecretaris. Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag beginnen met mijn dank uit te spreken aan de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn. Ik zal zo meteen beginnen met een algemene introductie. Daarna verdeel ik de beantwoording van de vragen in vijf blokjes. Het eerste blokje is "wegen", het tweede is "verkeersveiligheid", het derde is "slimme mobiliteit", het vierde "luchtvaart" en het vijfde "zee- en binnenvaart".

Voorzitter. We hebben een mooie week: maandag het wetgevingsoverleg Water en gisteren en vandaag de begroting. We komen er lekker in, zo! Ik vind het geweldig dat ik me mag inzetten voor de mobiliteit in Nederland en voor onze waterstaat. IenW is een ministerie van doeners, een ministerie van "schop in de grond", met oog voor de omgeving, want klimaat en ruimte mogen dan weg zijn bij IenW, ze zijn niet weg uit onze aanpak. Ik heb veel zin om samen met Stientje ... Met "de staatssecretaris", moet ik natuurlijk zeggen. Oeh, vergissing!

De voorzitter:

Een beetje formeel, hè! Een beetje formeel, vandaag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb er ontzettend veel zin in om met de staatssecretaris samen aan dit totaalplaatje te gaan werken.

Voorzitter. Als ik door mijn oogbalk kijk naar de grootste uitdaging van de komende jaren, dan is dat de groei van de mobiliteit. Hoe voorkomen we dat Nederland dichtsluit? Onze economie draait op volle kracht en dat is een groot goed. Maar het gevolg is dat de mobiliteit onder druk staat. De files worden langer, de perrons voller en de fietspaden hectischer en het kost meer moeite om goederen van A naar B te krijgen. Vooral in en rond de steden loopt het vast. Daarom investeren we extra in onze infrastructuur. We hebben een duidelijke opdracht gekregen in het regeerakkoord. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse wijst aan waar het knelt. Namen en rugnummers van de plekken waar we de komende jaren moeten investeren, zijn genoemd in het regeerakkoord. Tot 2030 komt er minstens 1.000 kilometer aan rijstroken bij. We hebben grote en mooie projecten in het vat.

Maar daarnaast verjongen, vernieuwen en verduurzamen we onze infrastructuur. Veel wegen naderen het einde van hun technische levensduur. Dit biedt een kans om met een nieuwe blik naar ons wegennet te kijken. Tijdens renovaties maken we de wegen toekomstfit, bijvoorbeeld door ze gereed te maken voor zelfrijdend vervoer en door ze met ledverlichting duurzamer te maken: vernieuwen, verjongen en verduurzamen. We maken ook slimmer gebruik van onze wegen. We pakken storingsaanpak en we vervangen en renoveren waar nodig. Dat laatste klinkt minder sexy, maar is voor de doorstroming minstens zo belangrijk.

Dit kabinet trekt extra geld uit voor infrastructuur. Als je niet beter weet, zou je zelfs denken dat het veel geld is.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter ...

De voorzitter:

De minister is nog bezig met haar algemene blokje en een inleiding. Zullen we dat even afmaken voordat we gaan interrupteren?

De heer Van Raan (PvdD):

Is dit nog wel de inleiding?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dit is de inleiding. Het is nog geen blokje.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Het leek op het blokje "wegen".

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nou, ik raak misschien alles een beetje aan in de inleiding, maar het blokje moet nog komen.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan staat op scherp, dat is goed om te weten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Ik ben gewaarschuwd.

Voorzitter. Niet alles kan. De uitdagingen zijn groter dan het beschikbare budget. Het is een continue zoektocht naar goedkoper, slimmer en duurzamer. We zetten vol in op nieuwe technieken, hoogwaardig verkeersmanagement, innovatieve vormen van mobiliteit en oplaadinfrastructuur. Mobiliteit wordt op termijn een dienst waarin het onderscheid tussen vervoersmiddelen vervaagt. Een zelfrijdende auto die komt voorrijden, is dat een auto, een taxi of openbaar vervoer? Het doet er eigenlijk niet toe, want je wil gewoon veilig en snel van A naar B. Hoe, is minder interessant. Om die reden gaan we het Infrastructuurfonds omvormen tot een mobiliteitsfonds. Tot 2030 is het geld verdeeld tussen de traditionele modaliteiten weg, water en openbaar vervoer. Daarna staat de mobiliteit centraal en niet langer de modaliteit.

Innovaties helpen bij de doorstroming van het verkeer. Daarnaast zijn ze goed voor het milieu en verbeteren ze de verkeersveiligheid. Ook met dat laatste, verkeersveiligheid, gaan we hard aan de slag. Want de trend is negatief, zoals u dat allemaal gisteren ook hebt gezegd. Het aantal slachtoffers stijgt en dat mogen we niet laten gebeuren.

De verkeersstromen groeien en dat geldt zeker ook voor de luchtvaart. Een gezonde groei kan alleen in goede balans met de omgeving, met een belangrijke stem voor omwonenden, zeg ik daar maar meteen bij.

Ook het goederenvervoer kent de komende jaren flinke uitdagingen. Het zou goed zijn als er meer vracht naar het water ging. We hebben krachtige waterverbindingen en sterke havens. En anders dan op de wegen is daar nog wél ruimte om te groeien.

Voorzitter. Ik wil nog één overkoepelend thema toevoegen. Een van de grootste uitdagingen van deze tijd is namelijk het beveiligen van onze ICT. Het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat zijn samen de hoeders van veel kritische infrastructuur in Nederland: drinkwater, Schiphol, bruggen, sluizen, kerncentrales, het spoor. Cybersecurity is van groot belang voor de hele economie. Voor het draaiende houden van Nederland moet de dataconnectiviteit gegarandeerd zijn. Dat betekent dat data ongestoord van A naar B moeten kunnen gaan. Daarbij moeten we er zeker van zijn dat er onderweg niet gerommeld kan worden met die data, dus dat de integriteit van die data gegarandeerd is. Dat is ook

essentieel voor het veiligstellen van privacy. Om dit te bereiken, moeten zowel preventie en monitoring als plan B, de rampenplannen, op orde zijn.

Voorzitter. Dan wil ik nu graag starten met het eerste blokje, "wegen".

De **voorzitter**:
Dat betekent ook dat er een blokje is afgerond, meneer Van Raan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Het introductieblokje is afgelopen, ja.

De **voorzitter**:
U kunt ook alle tien uw interrupties nu even doen ...

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat mocht u willen, voorzitter. Maar dank voor de aansporing.

Eerst even een reactie op van A naar B en hoe we dat doen. Dat is interessant. Ik verschil erover van mening over met de minister, want het is natuurlijk juist interessant hoe we van A naar B gaan. Want omdat we dat misschien minder interessant vonden, zitten we nu misschien wel met een heel groot klimaatprobleem. Dus hoe we van A naar B gaan, is wel degelijk van belang.

Maar daar gaat mijn interruptie niet over. Mijn interruptie gaat over de beantwoording van de vragen die we gesteld hebben. Wat mij opviel in de beantwoording — dank voor die beantwoording, overigens — is dat er een reactie ontbreekt op het algemene betoog dat wij hielden. Hoe staat de minister dus tegenover ons punt dat je in een begrensde planeet niet onbegrensd kan groeien? We hebben expliciet om een reflectie hierop gevraagd. Is de minister bekend met de ideeën van Kate Raworth in dit verband? Want die gaan over het onbeperkt groeien op een beperkte planeet. Kan daar een reflectie op komen?

De **voorzitter**:
Heel goed.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Eigenlijk, met andere woorden — sorry, voorzitter — is het huidige systeem van onbeperkte groei op een beperkte planeet achterhaald. Dat is doodlopend. Daar graag een reflectie op. Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Laat ik daar dan heel algemeen op reageren, want het is ook een vrij algemene vraag. U vraagt: beseft u wel dat alles met alles samenhangt? Ik heb niet bedoeld te zeggen dat de modaliteit op zich er niet toe doet, want natuurlijk gaat het er ook om welke consequenties er verbonden zijn aan welke manier van vervoer. Ik kan u vertellen, ik ben pas bij de SpaceXperience geweest van André Kuipers. Hij had een heel inspirerend voorbeeld voor al die duizenden kin-

deren in de zaal. Hij zei: jullie zijn eigenlijk allemaal astronauten, want wij zitten met zijn allen op die ene planeet Aarde, in een heelal waar meer sterren zijn dan zandkorrels op aarde. Dat gaf meteen al die kinderen het gevoel: hé, we hebben maar één aarde. Hij liet ook heel mooi zien dat je op al die andere planeten niet kunt leven met z'n allen, dus dat we heel erg zuinig moeten zijn met die ene planeet waar we allemaal als astronauten op rondreizen. Met zo'n blik kijk ik ook naar deze portefeuille. Ik denk dat dat een goed algemeen antwoord is.

De heer Van Raan (PvdD):

Een heel algemeen en goed antwoord, maar dat betekent dus inderdaad dat u het eens bent met onze stelling dat het huidige systeem wat dit betreft is doodgelopen en moet veranderen. Want op de huidige manier doorgaan, betekent dat de planeet met al die lieve astronauten het niet lang meer gaat maken. Dat is niet onze mening, overigens, maar de mening van recent nog 15.000 wetenschappers. Dus, nogmaals, deelt u de mening dat we op deze planeet met al die astronauten in een vastgelopen systeem zitten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Juist in een portefeuille van mobiliteit moet je nooit blijven stilstaan. We omarmen heel erg alle innovatieve mogelijkheden die wij hebben, omdat je voortdurend kunt blijven ontwikkelen en blijven leren. Dat zullen we ook doen. Wij zetten asfalt in waar dat nodig is, wij zetten openbaar vervoer in waar het kan helpen en wij investeren in de fiets. Ik kom daar allemaal straks nog op terug. We proberen duurzamer te zijn. Je moet met elkaar proberen er het beste van te maken in een combinatie van al die modaliteiten die wij hebben.

Ik begin met het blokje wegen. Ik zei het al: het wordt steeds drukker op de weg. Vooral de Kamerleden Van Aalst en Dijkstra, maar ook heel veel anderen, hebben daarvoor aandacht gevraagd. De heer Dijkstra drong aan op het kleiner maken van het filemonster. In zijn betoog kwam het woord filemonster zo vaak voorbij dat ik het gevoel kreeg dat het bijna een fillimonster werd. Hij had er nog heel lang over door kunnen spreken, maar het is een heel terecht pleidooi. Vorige week brak de drukte in de spits twee keer een record. Dat komt een beetje doordat het november is. Het is donker, bijna niemand is op vakantie en het is vaak slecht weer. Maar ook draait de economie weer goed en dat leidt tot meer drukte op de weg. Daarnaast — u hebt het allemaal benoemd — is die drukte structureel.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid voorspelt in het Mobiliteitsbeeld 2017 dat de files tot en met 2022 verder zullen blijven toenemen. En stilstaan kost geld. Alle reden voor mij om vaart te zetten achter de wegprojecten, want uitbreiding van het wegennet helpt enorm. De aanleg van extra rijstroken heeft tussen 2005 en 2016 gezorgd voor een afname van het reistijdverlies met 46%. Hierin investeren loont dus. We gaan daarom aan de slag met de A4, A7 en A15 in de Randstad en met de verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden, de A1, A2, A12, A28 en A58. We hebben er een mooi bedrag bij gekregen, maar ik wil benadrukken dat het nog steeds krap is.

De NMCA is hierbij leidend. We investeren daar waar de meeste winst zit voor de reiziger, waar de meeste winst zit

voor de doorstroming op de drukste verkeersaders. We zullen als eerste de meest rendabele projecten aanpakken waarvoor cofinanciering vanuit de regio's beschikbaar is. Ook gaan we door met de aanleg van projecten als de Ring Utrecht, de A16 Rotterdam, de Blankenburgverbinding en het doortrekken van de A15. Daarnaast zijn we bezig met de Fileaanpak 2020. Rijkswaterstaat stelt makkelijker spitsstroken open en gaat met kleine aanpassingen van de weg de doorstroming verbeteren. Door de weggebruiker beter te informeren, maken we zijn routekeuzes bovendien slimmer en reistijden betrouwbaarder.

Naast investeringen in de infrastructuur gaan ook innovaties en nieuwe vormen van mobiliteit helpen om Nederland bereikbaar te houden. Ik noem truck platooning, de zelfrijdende auto en Mobility as a Service. Daar kom ik in mijn derde blokje, slimme mobiliteit, graag op terug.

De heer Van Aalst vroeg of ik bereid ben om de beschikbare middelen voor infrastructuur aan te passen aan de mobiliteitsbehoefte. Volgens zijn partij ligt die behoefte bij de auto. Ik vind dat alle modaliteiten van belang zijn. Dit kabinet zet daarom in op een inhaalslag voor én de wegen, én het spoor én de vaarwegen. In het regeerakkoord is afgesproken dat we tot 2030 vasthouden aan de verdeelsleutel wegen, spoor en vaarwegen. Op die manier werken we aan de gehele mobiliteitsbehoefte.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar slimme plannen voor duurzame wegen en naar energieopwekking bij wegen. Ik kan haar verzekeren dat duurzaamheid in infraprojecten vanaf de eerste fase wordt meegenomen. Dat gebeurt al in het MIRT-onderzoek. Bij aanbestedingen wordt ook gestuurd op CO₂-reductie en in de uitvoering worden zoveel mogelijk materialen hergebruikt. Ook besteden we veel aandacht aan duurzame inpassing. Samen met de ministeries van EZK en BZK onderzoek ik de mogelijkheden van energieopwekking bij infrastructuur. De ambitie is dat het hele netwerk van Rijkswaterstaat in 2030 energieneutraal functioneert. Sinds 2012 is de Ramspolbrug tussen Kampen en Emmeloord bijvoorbeeld al energieneutraal. De Sluis Eefde wordt energieneutraal en we zijn bezig met de eerste energieneutrale snelweg, de A6 bij Almere. De A2, bijvoorbeeld, heeft sinds 2016 tussen Holendrecht en Maarssen ledverlichting. En zo is er natuurlijk meer. Hiermee proberen we een goede bijdrage te leveren aan de doelstellingen voor duurzame energie in het regeerakkoord.

De heer Von Martels vroeg naar de verdeling van infrastructuurgelden tussen krimpregio's en stedelijk gebied. Ik heb net al genoemd dat we de afweging over de toedeling van het geld baseren op de knelpunten uit de NMCA, de ambities uit het regeerakkoord en de bereidheid van decentrale overheden tot cofinanciering. Begin december spreek ik samen met de staatssecretaris in de Bestuurlijke Overleggen MIRT over de bereikbaarheid via weg, spoor en water. In die overleggen spreken wij met de regionale bestuurders over de agenda voor de komende jaren. Zoals gebruikelijk informeer ik u kort voor uw eigen notaoverleg MIRT over de uitkomsten van deze gesprekken. Dan kunnen we daarover in het notaoverleg MIRT met elkaar van gedachten wisselen.

Voorzitter. Laat ik nog wat zeggen over de BO's MIRT. Het is begrijpelijk dat de Kamer nu al precies wil weten welke concrete stappen in de komende jaren worden gezet. Maar

ik vraag u om geduld, om dit gesprek in het notaoverleg MIRT en in de komende jaren met elkaar te gaan voeren. Gezien de omvang van alle ambities blijft het namelijk nodig om keuzes te maken. Hierbij wil ik niet alleen kijken naar de bereikbaarheid, maar ook naar hoe opgaven slimmer en duurzamer kunnen worden aangepakt. Daarnaast wil ik dat deze investeringen ook een bijdrage leveren aan de veiligheid van de netwerken. We hebben nu ook nog geen afwegingskader voor het mobiliteitsfonds. Het is dus niet logisch om al wel geld uit te geven voor na 2030.

Voorzitter. De heer Jetten vroeg naar mijn bereidheid om in de filosofie van het nieuw te vormen mobiliteitsfonds altijd eerst te kijken naar slimme oplossingen voordat wordt ingezet op extra asfalt. Het kabinet zet in op een slim en duurzaam vervoerssysteem. Zo neemt het programma SmartwayZ op de A58 in Brabant slimme mobiliteit als uitgangspunt en voegt alleen asfalt toe indien dat nodig is. Dit programma heeft echter ook geleerd dat slimme maatregelen op dit moment nog onvoldoende effectief zijn om asfaltoplossingen overal te vervangen. Dus ja, ik ben bereid om zo veel mogelijk naar slimme oplossingen te kijken, maar op korte en middellange termijn blijft het in ieder geval noodzakelijk om ook de capaciteit van de weg te vergroten.

Ik kom op het vrachtvervoer. De heer Dijkstra vroeg naar de voorzieningen voor truckers. Hij vroeg te kijken naar mogelijkheden van cofinanciering met private partijen. De rijksoverheid is verantwoordelijk voor voldoende parkeer-capaciteit voor vrachtwagens langs de snelwegen voor korte rustpauzes. Samen met marktpartijen bekijken we voortdurend of en, zo ja, waar private truckparkings kunnen worden aangelegd. We faciliteren dit proces al een aantal jaren. Voorbeelden van recent geopende beveiligde particuliere truckparkings zijn de truckparkings Hazeldonk, Maasvlakte Plaza en James Cookweg in Venlo. En binnenkort opent een truckparking in Duiven. Het blijft echter een uitdaging.

Mevrouw Van Tongeren en de heer Jetten hadden allebei vragen over de vrachttaks. Ik begrijp de wens om de vrachttaks, de Maut, zo spoedig mogelijk in te voeren. Het kabinet wil dat ook. Een zorgvuldige invoering duurt echter minimaal vijf jaar. Dat is ook de ervaring in andere landen, zoals recent nog in België. We hebben een nieuwe wet nodig, en dat kost tijd. In de komende periode ga ik met staatssecretaris Snel van Financiën de uitgangspunten voor de heffing uitwerken. Denk daarbij aan de uitgangspunten voor het systeem, het juridische kader, de tarieven en de wijze waarop de uitvoering moet worden georganiseerd. Daarbij zal ik, ook om tijdswinst te boeken, zo veel mogelijk gebruikmaken van de ervaringen uit de buurlanden. Het stappenplan voor de invoering kan ik u begin 2018 doen toekomen.

De heer Van Dijk vroeg naar de capaciteit van de ILT in relatie tot internationale chauffeurs en de drukte op parkeerplaatsen. Ook ik maak me zorgen over de drukte op sommige parkeerplaatsen. Vooral langs de goederencorridors voor het wegvervoer en in de buurt van de mainports is het erg druk. Dat is onder andere het gevolg van een toenemend aandeel buitenlandse chauffeurs en het beleid in ons omringende landen, zoals het verbod in Duitsland en België om de normale wekelijkse rust in de vrachtwagencabine door te brengen. Het verblijf in de vrachtwagencabine voor

de normale wekelijkse rust is in Nederland op dit moment nog niet verboden. Daarop wordt dus ook niet gehandhaafd. Er is onduidelijkheid of de Europese regels hiervoor wel de juiste grondslag bieden. Er zijn nu zogenaamde prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie om daar duidelijkheid over te scheppen, zodat we de regels in alle EU-landen op dezelfde manier kunnen toepassen. Dit is ook onderdeel van de Mobility Package.

Hoewel een vrachtwagencabine doorgaans comfortabel genoeg is om in te overnachten, mits er voldoende voorzieningen zijn op de parkeerplaats, wil ik in Nederland geen extra belasting op de verzorgingsplaatsen als gevolg van een verbod in de omringende landen. Van belang hiervoor is dat we binnen Europa een eerlijk speelveld bereiken en de interne markt versterken. In verband met het gelijke speelveld steunt Nederland een verbod van het verblijf in de vrachtwagencabine tijdens de wekelijkse rust. Samen met mijn ambtsgenoot van SZW heb ik dit op 2 november ook aan uw Kamer gemeld. De ILT handhaaft risicogericht en zet inspecteurs in waar dat het meeste maatschappelijke effect heeft. De handhaving op arbeids- en rusttijden bij het goederenvervoer is daarbij een van de prioriteiten.

Dat waren de vragen tot nog toe over het blokje "wegen".

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

Ik dank de minister voor de beantwoording over de wegen. U noemde een aantal A's, de A4, de A15, de A7 en de ontbrekende schakels; de hele rits. Nu hebben wij het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dat heel goed kan doorrekenen wat voor soort scenario's er zijn: hoge en lage scenario's. Mijn vraag is wat nou een soort stip op de horizon zou zijn, een soort eindpunt in 2030. Waar staan we dan met het filemonster? Kunt u ook aangeven waar we op de iets kortere termijn, in 2022, dus over vijf jaar, staan? Hoeveel koppen van dat filemonster hebben we dan afgehaakt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Om de toekomst te kunnen voorspellen moet je een glazen bol hebben. Die heb ik niet. Die heeft het KiM ook niet, want dat is natuurlijk heel afhankelijk van de ontwikkeling van de economische groei. Maar we zullen er alles aan doen om natuurlijk wel te proberen om dat filemonster, zoals u het steeds noemt, goed aan te pakken. Het woord "filemonster" brengt me bijna op Cookie Monster, maar ik kan natuurlijk niet als een Cookie Monster of een Pacman overal op de kaart de files weghappen. Dat zou mooi zijn. Maar we gaan wel alle hens aan dek zetten en alle mogelijkheden van alle modaliteiten inzetten om Nederland in beweging te houden en op die manier zo veel mogelijk koppen van het filemonster af te slaan.

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

Dat is goed, want het is gewoon een lelijk ding dat als een soort deken over met name de Randstad hangt, maar ook over bepaalde regio's. Dat werkt gewoon verstikkend voor onze economie. We hebben dat instituut dat heel goede scenario's heeft. Stel je nu voor dat we al de A's die u net noemde en die ook in mijn hoofd zitten, uitgevoerd hebben. Waar staan we dan over vijf jaar of over tien jaar? Daar ben ik wel benieuwd naar. Is zoiets inzichtelijk te maken — zeg maar dat het moeilijk is — als we al die investeringen

gerealiseerd hebben? Natuurlijk hebben we het filemonster dan niet verslagen, maar ik hoop dat we het dan echt een stuk kleiner hebben gemaakt en dat we daadwerkelijk een aantal problemen substantieel hebben opgelost.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die hoop deel ik met u, maar dat zal ook afhankelijk zijn van hoe de economische situatie zich ontwikkelt. Als we blijven groeien, blijft de mobiliteitsbehoefte ook groeien. Daar moeten we toch een beetje voorzichtig mee zijn. We moeten niet al te veel de verwachting wekken dat we in deze kabinetsperiode het filemonster gaan verslaan, want dat is gewoon niet realistisch. We hebben gezien dat extra asfalt in de afgelopen jaren heeft geleid tot 46% vermindering van het reistijdverlies. Het is dus ontzettend de moeite waard om daarin te investeren, maar we kunnen niet verwachten dat we het daar helemaal mee opgelost krijgen. Dat is ook niet realistisch.

De heer Von Martels (CDA):

Ik wil de minister graag een vraag stellen over de NMCA. Het lijkt erop dat de toekomstige investeringen alleen afhankelijk zijn van de NMCA en dat de capaciteitsproblemen nu leidend zijn. Ik vind dat duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid eigenlijk ook onderdeel moeten zijn van de toekomstige investeringen. Het is bekend dat de veiligheid op bepaalde wegen in het geding is. Als bepaalde wegen geen prioriteit hebben op de lijst van de NMCA, bent u dan bereid om aspecten als veiligheid en leefbaarheid toch een rol te laten spelen in de afweging of de investeringen wel of niet plaatsvinden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uw Kamer heeft het kabinet een opdracht gegeven in het regeerakkoord. Daar staat in dat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse leidend is. Verder wordt onder andere gekeken naar de cofinanciering, maar er staan natuurlijk ook projecten in die heel specifiek gerelateerd zijn aan verkeersveiligheid. Dus het is een leidraad voor ons en daar gaan we ons ook aan houden, maar we proberen er natuurlijk zo veel mogelijk dingen aan te koppelen. U hebt terecht opgemerkt dat verkeersveiligheid niet voor niks een speerpunt is in datzelfde regeerakkoord.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Er wordt heel veel gezegd: ik sta in de file. Nee, u bent de file. Dus aan de VVD: versla het filemonster in jezelf. Het is niet iets buiten jezelf. Als je in de file staat, ben je zelf onderdeel van dat monster.

Aan de minister de volgende vraag. In de capaciteitsanalyse zie je dat meer asfalt ertoe leidt dat mensen een klein beetje later van huis gaan en dat een heleboel van de ruimte die gecreëerd wordt door nieuw asfalt ingenomen wordt door mensen die wat later van huis gaan en die vervolgens als het weer drukker wordt iets eerder van huis gaan. Toch gaat deze minister stug door met 1.000 kilometer extra file aanleggen, eigenlijk alleen om te zorgen dat mensen ietsjes later van huis kunnen om vervolgens met z'n allen toch nog een file te vormen. Is het niet tijd om echt naar een andere manier te kijken om onze wegen en ons vervoerssysteem in te zetten in plaats van steeds maar te denken: nou ja, we

hebben nu genoeg geld voor 1.000 kilometer extra; laten we dat maar doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we nu juist een weg ingeslagen zijn naar dat andere systeem. Mensen moeten natuurlijk wel een alternatief hebben. In heel veel gevallen hebben mensen geen andere keus dan met de auto te gaan. Overigens worstelt mijn collega de staatssecretaris ook met een probleem van grote drukte, want het loopt niet alleen op de wegen vast, ook op de perrons staan mensen stijf tegen elkaar aan en wordt het steeds drukker. Zelfs over fietspaden hoor je berichten dat mensen liever een ander vervoermiddel kiezen omdat ze in een fietsfile terechtkomen. Vandaar dat dit kabinet er ook echt voor kiest om maximaal alle mogelijkheden bij alle modaliteiten uit te nutten. Daar vormen de wegen zeker een belangrijk aspect bij, maar we kijken heel nadrukkelijk ook naar alle andere modaliteiten. We kijken ook hoe we goederenvervoer van de weg naar het water kunnen krijgen. We kijken naar nieuwe innovatieve concepten, waarvan ik het voorbeeld platooning al noemde. We zetten alles op alles om al het mogelijke te doen wat we kunnen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij met een minister die zegt: we gaan proberen wegen duurzamer in te richten en gebruik te maken — neem ik aan — van zonne-energie bij borden, sluizen en dijken. Dat is fantastisch. Volgens mij beseffen we met ons allen dat je bezig kunt blijven met meer asfalt en spoor aan te leggen, waardoor het weer drukker wordt, maar dat op een gegeven moment maximaal 20% van alle auto's rijdt. Daar valt geen asfalt tegen aan te leggen. Dus hebben we — nieuw begin, nieuwe minister — echt een andere visie op het vervoer nodig dan die van "beetje spoor erbij, beetje asfalt erbij".

De voorzitter:

En uw vraag?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Is de minister bereid om daar in deze regeerperiode samen met de Kamer over te debatteren en over na te denken, zodat we echt tot een ander systeem en een andere visie kunnen komen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we daar al een heel mooie aanzet voor hebben gedaan in het regeerakkoord, doordat we na 2030 vanuit een mobiliteitsfonds gaan werken. In mijn inleiding gaf ik al aan dat het verschil tussen de modaliteiten steeds meer vervaagt. Het wordt steeds meer hybride. Dus je moet naar de mobiliteit kijken en niet specifiek per modaliteit. Maar aan de andere kant weten we dat we ook gewoon nog nieuwe stukken asfalt nodig hebben. Het is absoluut niet de bedoeling van dit kabinet om Nederland helemaal te gaan asfalteren. We hebben de bestaande verhoudingen gehandhaafd. Dat betekent dat er ook een heel belangrijk deel van het geld naar het openbaar vervoer en naar de vaarwegen gaat. Tot 2030 zijn we overigens al allerlei verplichtingen aangegaan. Dus heel veel mogelijkheden om

het anders te doen, heb je ook niet. Maar we kijken nadrukkelijk naar alle mogelijkheden die we hebben met innovatieve concepten. Het is dus zeker niet een oververtoegenoordiging op lange termijn van alleen maar meer asfalt. We kijken naar ontbrekende schakels, we kijken naar verbredingen, we bekijken echt waar het asfalt nog nodig is. Wat ik in de beantwoording van de heer Jetten ook heb aangegeven: als het niet nodig is, gaan we het zeker niet doen, maar het is op een aantal plekken echt nog nodig.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik begin een beetje angstig te worden. Ik denk dat ik vanavond een lichtje aanlaat en nog even extra onder mijn bed kijk, want wellicht ligt het filemonster er. Het wordt een apart beeld, maar daar wil ik het niet over hebben.

Ik wil het graag hebben over het vrachtverkeer en de parkeerplaatsen. Ik heb goed naar de minister geluisterd. Volgens mij delen wij de zorgen over de overlast die wij nu zien, met name in de grensregio's. Niet alleen op overvolle parkeerplekken, maar ook in woonwijken staan buitenlandse vrachtwagens te rusten. Waarom? Omdat België en Duitsland handhaven op de weekendrust. Los van de vraag of het Europees mag of niet, waarom doen wij in Nederland niet een beetje stout en gaan wij ook handhaven zonder te wachten op een Europese uitspraak?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik voel niet zo veel voor een oproep om stout te gaan doen. We hebben in Nederland natuurlijk gewoon de houding dat wij de wet respecteren. Dat doen we in dit geval ook. We wachten gewoon af wat er gebeurt in die uitspraak van het Hof van Justitie. Ik heb wel aangegeven dat dit kabinet ervoor kiest om, als andere landen dit doorzetten, zich daarachter te scharen. Alhoewel wij op zich van mening zijn dat overnachten met goede voorzieningen prima in de vrachtwagens zou kunnen, wil ik niet in de situatie terechtkomen dat al die vrachtauto's bij ons langs de wegen staan, omdat het in de buurlanden niet mag. In Duitsland mogen ze op zondag niet rijden. Wij moeten dat niet allemaal extra naar ons toe trekken. Juist in het kader van het Europese gelijke speelveld gaan we ons aansluiten bij andere landen, mocht die keuze definitief zijn. Dat geldt natuurlijk breed voor alle afspraken in de Mobility Package.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Kijk, het is geen hypothetische situatie. Het is nu aan de hand, het is eigenlijk al een paar jaar aan de hand dat er vrachtwagens naar Nederland komen om hier in het weekend te rusten met alle overlast van dien. Ik roep de minister echt op om niet te wachten op een Europese maatregel, op een Mobility Package — dat is hartstikke hard nodig — maar om nu actief te gaan handhaven. Die vrachtwagens komen wel, ieder weekend. Volgens mij moeten we niet wachten, maar dit nu echt oppakken en snel aanpakken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De Nederlandse wet biedt geen grondslag voor handhaving op dit terrein. We zijn natuurlijk wel al een aantal jaren heel hard bezig om te kijken wat we kunnen doen om voldoende parkeerfaciliteiten te ondersteunen. We kijken wat de

mogelijkheden zijn. Daar gaan we zeker mee door. Ik hoop dat er heel snel duidelijkheid komt van het Hof van Justitie.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat Nederland zich gaat scharen achter de landen die nu al handhaven, die zich nu al hebben uitgesproken over het feit dat weekendrust in de cabine niet wenselijk is. Die visie deelt de SP, dus we komen uiteindelijk bij hetzelfde uit, alleen met andere redenen. Wij maken ons alleen wel zorgen. Ik ben het met de heer Van Dijk eens dat we meteen moeten gaan handhaven, maar daarvoor moeten we wel naar de capaciteit bij de ILT gaan kijken. Ik hoor de minister zeggen dat het kabinet risicogestuurd wil gaan inspecteren. Maakt de minister zich dan geen zorgen over het aantal vrachtwagens tegenover de capaciteit van de ILT? Kan er dan wel goed gehandhaafd worden? Hebben we dan volgens de minister niet meer capaciteit nodig bij de ILT?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begin met uw eerste opmerking. Dat handhaven kun je alleen maar doen als er een wettelijke grondslag voor is. Uw voorganger, mevrouw Karabulut, heeft daar destijds vragen over gesteld. Dat is uitgezocht. Er is een motie over ingediend, maar het blijkt niet te kunnen. Heeft de ILT wel voldoende capaciteit? De ILT heeft een aantal prioritaire projecten en daar is dit er een van. De ILT zet wel degelijk uitdrukkelijk in op het bewaken van de rust- en rijtijden.

De heer Laçin (SP):

Dank voor het antwoord, maar het stelt mij niet gerust. De afgelopen maanden hebben wij te horen gekregen, ook van vrachtwagenchauffeurs zelf, dat de rustplekken langs de snelwegen vol met vrachtwagens en chauffeurs staan die uit andere landen komen om hier, omdat het hier wel kan, hun weekendrust door te brengen. U komt uit Brabant en u zult het vast zelf ook gezien hebben. Als we dat loslaten en kijken naar de handhaving op cabotage, rij- en rusttijden en allerlei andere aspecten, zien we dat er onvoldoende gehandhaafd wordt. Die signalen krijgen wij en de chauffeurs zeggen het zelf ook. Risicogestuurd inspecteren of gaan kijken is wat ons betreft onvoldoende. Dus wat gaat u eraan doen om ervoor te zorgen dat er risicogestuurd of niet — en hoe u het verder ook maar wilt noemen — voldoende wordt geïnspecteerd om dit soort taferelen te voorkomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, het succes van de handhaving is niet per definitie een-op-een afhankelijk van het aantal inspecteurs dat ter plekke gaat kijken. Er wordt natuurlijk ook heel veel gedaan met het uitlezen van apparatuur. Er kunnen allerlei data voor worden geanalyseerd en het kan dus ook op modernere manieren. Het is niet altijd alleen die inspecteur ter plekke. Maar nogmaals, het is een prioritaair punt van de ILT. Ze zijn er volop mee aan de slag, maar als een probleem groot is, dan moet je er veel aan doen. En dat zullen ze dan ook blijven doen.

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

Ik hoorde de minister nog even gekscherend terugkomen op het monster, maar dat is natuurlijk absurd. Het zijn nota bene Rutte II en Kunduz die dit monster gecreëerd hebben. U heeft ervoor gezorgd dat we nu met z'n allen vaststaan. 6,4 miljard hebben Rutte II en Kunduz in de afgelopen periode bezuinigd op dit verhaal. U komt dan terug met 2 miljard, terwijl u weet dat u jaarlijks structureel 1 miljard nodig hebt. Een aantal fantastische organisaties heeft zich gebundeld in de Mobiliteitsalliantie en die heeft u dit ook medegedeeld. En dan neemt u ze niet serieus! Waarom neemt u deze mensen niet serieus en besteedt u niet gewoon 1 miljard structureel aan onze infrastructuur?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht even dat u ging zeggen dat wij voor die files hadden gezorgd doordat we de economie weer aan de praat hebben gekregen, maar dat vermeldt u dan even niet. Maar dat is natuurlijk wel een belangrijke oorzaak, veel meer dan de bezuinigingen waar u op doelt. U zegt dat we de Mobiliteitsalliantie niet serieus nemen, maar dat doen we zeer zeker wel. Ik heb aangekondigd dat we al bezig zijn met een file-aanpak voor 2020, waarbij we nu juist al die ideeën en de inzet van al die partners in de Mobiliteitsalliantie heel serieus nemen. Dat zult u ook zien als u die aanpak straks naar de Kamer toegestuurd krijgt. We nemen daarin juist heel veel over.

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

De minister weet als geen ander dat de Mobiliteitsagenda een plan heeft neergelegd dat heel duidelijk laat zien dat we minimaal structureel 1 miljard per jaar nodig hebben om de knelpunten op te lossen en om in 2030 niet met z'n allen vast te staan. Deze minister komt met een fooi van 100 miljoen structureel. Hoe gaat u dan die problemen oplossen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is niet een fooi van 100 miljoen. Noem dat maar een fooi! We hebben natuurlijk ook al gewoon 2 miljard extra en dat is geen klein bier. Ik heb het genoemd: het is niet genoeg, want je hebt altijd meer wensen. Je wilt altijd meer projecten doen en daarom zullen we slimme en scherpe keuzes moeten maken. Maar ik denk dat de staatssecretaris en ik heel blij zijn met deze extra middelen, want hier kunnen we echt ontzettend veel mee doen. De lijst met projecten die in het regeerakkoord genoemd zijn, is toch een heel respectabel lange lijst. Als ik zie wat we nog allemaal voor ambities hebben op andere gebieden, dan denk ik dat we daar voorlopig vol mee aan de slag kunnen.

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

Een tweede interruptie, voorzitter?

De **voorzitter**:

Een tweede interruptie? Gaat uw gang.

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

Een tweede vraag, voorzitter, over de transportsector. Ik hoor de minister iets zeggen over een gelijk speelveld van

weg naar water. Onze transportsector had het de afgelopen jaren al zwaar te verduren. Bedoelt u met van weg naar water dat u keihard een vrachttaks gaat invoeren? Gaat u die mensen echt zo keihard benadelen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, daar heeft het helemaal niets mee te maken. Er zijn ook heel veel transportondernemingen die een tak hebben die zich bezighoudt met vervoer over water of met vervoer over spoor. In de tijd dat ik nog gedeputeerde mocht zijn in Brabant, had Schuttevaer van die mooie stressknijpbootjes met daarop de tekst: hier vaart een file van 100 vrachtwagens. Ik denk dat dat een fantastisch voorbeeld is van wat je met multimodaal vervoer kunt bereiken. Dat heeft helemaal geen enkele relatie met het punt dat het vervelend zou zijn voor de transportsector. Ik was afgelopen zaterdag op een congres van TLN en daar hoorde ik juist, in een heel groot pleidooi, dat men vreest voor een tekort aan chauffeurs omdat het echt wel weer goed gaat met de sector. Het is niet voor niks dat er weer meer files zijn, want een deel daarvan komt door het vrachtvervoer. Ik denk dus dat we beter met ze mee kunnen denken hoe we dat duurzamer, slimmer en effectiever kunnen oplossen, bijvoorbeeld met platooning, dan dat we zeggen dat ze vooral alleen op de weg moeten blijven en niet naar het water mogen.

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

Zo'n soort antwoord had ik wel van deze minister verwacht, met name dat laatste gedeelte en dat duurzaamheidsverhaal. De transportsector is de afgelopen jaren naar de knoppen geholpen. We hebben heel Oost-Europa hier naartoe gehaald. Onze sector is overgenomen. Onze mainports zien hun concurrentiepositie verdwijnen. Het gaat erom onze concurrentiepositie richting de rest van Europa op peil te houden, en het enige wat deze minister doet is keihard een vrachttaks invoeren voor onze transportsector. U weet toch wel ten koste van wie dat straks gaat? Dat wordt keihard doorberekend en dat komt weer bij de mensen in Nederland terecht.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet niet waar u dat vandaan haalt, want in het regeerakkoord staat heel duidelijk dat de opbrengst van die vrachttaks ingezet wordt voor verlaging van de motorrijtuigenbelasting — daar hebben ze geen bezwaar tegen, kan ik u melden — en dat de rest van het geld wordt ingezet voor innovatie in de eigen sector. En weet u wat daar het leuke van is? Niet alleen de Nederlandse transporteurs betalen dat, maar ook de buitenlandse bedrijven die hier over onze wegen rijden. Die betalen daar ook aan mee, aan de Nederlandse innovatie. Ik vind het dus echt helemaal niet zo vreselijk als dat u het voorstelt.

Dan wil ik graag starten met het blokje verkeersveiligheid. Het belang van verkeersveiligheid is evident. Iedereen in Nederland wil zich op een comfortabele manier verplaatsen en weer heelhuids thuiskomen. In een dichtbevolkt land als Nederland is dat een hele klus. We waren op de goede weg. Sinds het begin van deze eeuw is het aantal verkeersdoden gehalveerd, maar de laatste jaren neemt het aantal ongevallen toe, vooral bij kwetsbare groepen als ouderen en fietsers en met name op lokale en regionale wegen. Dat mogen we niet laten gebeuren. We moeten die negatieve

trend keren. De makkelijke maatregelen liggen niet meer voor het oprapen. Ik ben daarom ontzettend blij dat zo veel partijen met ons meedenken. Zoals ook in het regeerakkoord staat, ga ik samen met organisaties en provincies en gemeenten aan de slag met het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit". We werken daarnaast aan een nieuw strategisch plan voor verkeersveiligheid. We zetten een nieuwe koers uit. Op basis van data en gedetailleerde risicoanalyses gaan we daar maatregelen nemen waar de risico's het grootst zijn en maatregelen het meeste effect hebben.

Samen met mijn collega van Justitie en Veiligheid ben ik daarnaast op veel fronten bezig met de smartphone in het verkeer. De smartphone is een grote zorg. Dagelijks zien we slingerende fietsen en automobilisten. Het doel is duidelijk: het aantal verkeersslachtoffers moet omlaag. De heer Dijkstra, mevrouw Van Tongeren, de heren Von Martels en Jetten, mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Brenk: ze hebben allemaal dit punt van het gebruik van de smartphone in het verkeer naar voren gebracht. De heer Dijkstra doet een oproep om in het wetsvoorstel roekeloos rijden van het ministerie van JenV gerichte handhaving en sanctionering goed vast te leggen. Mijn collega van Justitie en Veiligheid werkt aan een wetsvoorstel om inderdaad de straffen voor roekeloos gedrag in het verkeer te verhogen. Dit wetsvoorstel zal voorstellen bevatten voor verhoging van het strafmaximum voor een aantal delicten en voor een nadere invulling van het begrip "roekeloosheid". Ik zal de verzoeken van de Kamer over de straffen bij het gebruik van mobiele telefonie in het verkeer overbrengen aan de minister van Justitie en Veiligheid en zal hem vragen hiermee rekening te houden bij het opstellen van het wetsvoorstel.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of het niet beter is techniek in te zetten om appen achter het stuur te voorkomen. Zij vroeg ook of ik maar wil beginnen met onze eigen chauffeurs. Om afleiding door de smartphone tegen te gaan, zet ik in op twee sporen. Het eerste spoor is een nieuwe campagne. In de loop van 2018 zal deze van start gaan. Het tweede spoor is het uitdagen van marktpartijen zoals producenten en werkgevers om stappen te nemen. Er zijn volop technische snufjes te koop die zorgen dat je niet kunt appen of sms'en zodra je de auto start. Dat is natuurlijk mooi, maar het gaat erom dat mensen die slimme snufjes ook gaan gebruiken. In september heeft het ministerie met 43 partijen een convenant gesloten over afleiding in het verkeer. De telecomsector was hierbij betrokken, net als werkgevers. Die kunnen immers afspraken maken met hun personeel. Ik vind het een goed idee van mevrouw Van Tongeren om technisch te regelen dat chauffeurs binnen ons ministerie tijdens het rijden niet kunnen appen. Ik ga daar ook mee aan de slag, want ik ben het met haar eens: goed voorbeeld doet goed volgen. Daarnaast kunnen verzekeraars een belangrijke rol spelen door goed gedrag te belonen.

Mevrouw Van Brenk vraagt hoe ik de handhaving ga versterken en of in de opleiding aandacht wordt geschonken aan de risico's van appen achter het stuur. In het plan voor verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting van juni 2017 gaat de minister van JenV uitgebreid in op acties om de pakkans te vergroten. In dit plan staan ook de prioriteiten van de teams Verkeer genoemd. Afleiding, waaronder gebruik van de telefoon, is een van de prioriteiten. Het verbod op appen achter het stuur komt aan de orde

bij het rijexamen. Het is belangrijk dat rij scholen hieraan aandacht blijven besteden.

Mevrouw Van Brenk heeft ook opgemerkt dat mijn voorganger heeft aangekondigd het appen op de fiets te verbieden. Ze vraagt wanneer het voorstel hierover naar de Kamer komt. We hebben verschillende onderzoeken gedaan om meer duidelijkheid te krijgen over de relatie tussen het gebruik van smartphones op de fiets en ongevallen. Op het moment zijn we die nog aan het bestuderen, maar ik kan u toezeggen voorafgaand aan het AO van 14 december hierover een brief te sturen waarin wij u zullen informeren over de stappen die we gaan zetten.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook in zijn algemeenheid meer aandacht voor verkeersregels gevraagd. Ze noemde daarbij het Zweedse model. Daarbij wordt eerst in kaart gebracht waar de grootste risico's zich bevinden, en daar worden de maatregelen op gericht. Dat is ook precies de koers van ons nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid: vooraf risico's in kaart brengen en daar preventieve maatregelen op nemen.

De heer Von Martels — ik zie dat hij net wou weglopen — vroeg hoe het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zich verhoudt tot het manifest verkeersveiligheid van de maatschappelijke partners en de losse afspraken in het regeerakkoord om bijvoorbeeld slim te handhaven en N-wegen veilig in te richten. Het afgelopen jaar zijn we samen met andere overheden en maatschappelijke partners gestart met het opstellen van dat nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Het kabinet heeft daarnaast het manifest verkeersveiligheid van de maatschappelijke partners omarmd. De acties die hierin genoemd staan vormen een belangrijke basis voor die nieuwe strategie. Ik noemde al de innovaties, maar ook het gedrag, veilige infrastructuur, het verbeteren van de registratie en het verhogen van de pakkans komen terug. Ik verwacht het Strategisch Plan Verkeersveiligheid eind 2018 naar uw Kamer te kunnen sturen. In dit plan gaan we met partijen na waar de grootste risico's zitten, zodat we hier gericht maatregelen op kunnen nemen. Dat geldt voor alle wegen: rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Voor de veilige weginrichting van N-wegen zullen provincies en Rijk samen plannen maken. Ik zal de Kamer jaarlijks op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Binnenkort ontvangt u voor het algemeen overleg Verkeersveiligheid een brief van mij. Daarin zal ik ook ingaan op de ongevallencijfers over 2016 en zal ik ook mijn aanpak beschrijven. Dat zal een combinatie zijn van gedrag, techniek en regelgeving.

Mevrouw Van Brenk vroeg of ik bereid ben om ter voorkoming van willekeur duidelijke criteria op te stellen ten aanzien van het per direct opschorten van het rijbewijs. Ik kan u verzekeren dat er geen sprake is van willekeur. Het CBR kan de geldigheid van een rijbewijs alleen schorsen in gevallen die concreet in de ministeriële regeling staan opgesomd. Een van die gevallen is dat er duidelijke aanwijzingen zijn dat betrokkene leidt aan een aandoening waardoor hij geestelijk of lichamelijk niet goed functioneert of ernstige psychiatrische problemen ondervindt. Bij twijfel moet een medisch deskundige dat bevestigen.

De heer Bisschop vroeg of ik werk wil maken van een bestuursakkoord verkeersveiligheid. Ik noemde net al het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat we maken, samen

met VNG, IPO en het ministerie van JenV. Ook andere partijen zoals de ANWB, de SWOV, de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland doen mee. We betrekken ook IPO en VNG erbij, juist omdat veel slachtoffers vallen op provinciale en gemeentelijke wegen. Ik vind het belangrijk dat deze partijen erbij betrokken zijn en zich aan het strategisch plan committeren. Het gaat nadrukkelijk veel verder dan alleen de bestuurlijke partners. Welke vorm het meest geschikt is, of we dat nou een bestuursakkoord moeten noemen of iets anders, wil ik graag aan de hand van de uitkomsten bekijken.

De heer Bisschop vroeg ook nog of het kabinet gaat zorgen voor meer staandehoudingen en meer alcoholcontroles en of ik hierop wil aandringen bij mijn collega van Justitie en Veiligheid. In het plan voor verkeershandhaving in relatie tot infrastructuur en voorlichting van juni 2017 gaat de minister van Justitie en Veiligheid uitgebreid in op de acties om het aantal staandehoudingen te verhogen. In januari van dit jaar heeft de minister van JenV de Kamer gemeld dat de korpsleiding heeft besloten de verkeershandhaving te intensiveren. Ik denk ook dat dat een goed signaal is. Handhaven op alcoholgebruik in het verkeer is en blijft een van de prioriteiten.

Dat was het setje vragen over dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Gisteren ging het erg over verkeersveiligheid en specifiek het appen in het verkeer. Ik ben blij dat de minister in overleg treedt met haar collega van Justitie. Kunnen we het appen zo meteen ook gaan scharen onder roekeloos rijden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dat zullen we juist goed moeten bespreken met de collega's van Justitie en Veiligheid, want dan kom je in de juridische beschrijving van de term "roekeloos" en of dit daaronder zal vallen. Ik denk dat wij het in het algemeen spraakgebruik heel snel met elkaar eens zijn dat het roekeloos gedrag is. Maar of dat juridisch goed dicht te timmeren is, moeten wij echt aan de collega's van JenV overlaten omdat het in hun wetgeving moet passen. Ik ga graag met hen in overleg en zal er graag op aandringen dat zij daar heel goed naar kijken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Het is natuurlijk een combinatie van preventie, waar de minister het een en ander over noemde, van handhaving, waar zij ook het een en ander over noemde en wat ons betreft van sanctionering. Als ik zo beluister wat er thans gaande is en hoe vaak een smartphone in het verkeer wordt gebruikt met een dodelijk ongeluk tot gevolg, dan denk ik dat wij hier de maatschappelijke norm moeten stellen dat dat gewoon niet kan. Ik denk ook dat wij dat gelijk moeten stellen aan andere zaken die bij roekeloos rijden van toepassing zijn. Ik wil graag dat je als veroorzaker van een dodelijk ongeluk niet meer kan weggelaten worden met een taakstraf. Ik vind dat je bij recidive, wat helemaal ernstig is, nooit meer achter

het stuur moet kunnen komen. Kan de minister daarop reflecteren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we die gevoelens met elkaar delen en dat we het appen en het gebruik van de smartphone achter het stuur willen aanpakken. Het gaat er alleen om hoe je dat goed opgenomen krijgt in dat wetsvoorstel. Ik wil mij daar heel graag voor inzetten in de contacten met de collega's van JenV, maar we zullen het aan hen moeten overlaten hoe dat dan precies in de wet moet worden opgenomen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan ben ik blij dat we dit gewisseld hebben. Het moet natuurlijk juridisch houdbaar zijn. Dat is van belang.

De voorzitter:

Dank u wel. Dit was uw derde keer.

De heer Jetten (D66):

Ik dank de minister voor de beantwoording en voor een aantal heel mooie toezeggingen die zij doet aan deze Kamer. Er zijn veel suggesties vanuit de Kamer gekomen. Ik ben blij dat de minister daar direct mee aan de slag gaat.

Tegelijkertijd ben ik, zeker als ik de schriftelijke beantwoording lees, wat teleurgesteld over twee punten. Het eerste punt is de timing van het strategisch plan. Ik vind het een beetje ouderwets denken om als de brancheorganisaties samen met de gemeenten, het OM en de politie al een manifest klaar hebben liggen, te zeggen: we gaan een strategisch plan maken en dat krijgt u eind 2018. Dat vind ik eigenlijk niet passen bij dit onderwerp en bij de urgentie die we allemaal voelen. Ik wil de minister uitdagen om gewoon te zeggen: dat strategisch plan doen we lekker dun, dat krijgt u in het voorjaar al en we gaan gewoon gaandeweg de komende vier jaar dat strategisch plan steeds updaten. Dan wordt het meer een actieagenda die we met elkaar aangaan. Ik zou graag de minister daartoe uitdagen.

Mijn tweede punt zit hem op de registratie van de ongevallen. Ik snap dat de minister antwoordt dat zij natuurlijk nooit 100% kan registreren wat er is gebeurd. Maar dan zegt zij ook: de registratie kan wel leiden tot inzicht in de locatie, maar geen inzicht in de echte oorzaak van ongevallen geven. Daar missen we toch een enorme kans, denk ik.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Jetten (D66):

Als we niet beter gaan onderzoeken wat de oorzaken zijn, kunnen we er ook niet gericht mee aan de slag. U moet ook nog een motie van Belhaj uitvoeren en ik zou u toch willen vragen om dat te doen.

De voorzitter:

Uw vijfde punt, ja. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het strategisch plan was het eerste punt waar u naar vroeg, meneer Jetten. U vroeg of dat niet eerder kan. Ik wil juist even de tijd nemen om niet weer alleen met een plan, met een visie, aan te komen. De manier waarop ik "plan" uitleg, is ook echt gevuld met acties. Wat gaan we doen en in welk tijdframe? Het wordt eind 2018 echt geen opsomming van wat de alliantie al heeft opgeschreven. Nee, dan gaan we echt laten zien wat we ermee doen.

Uw tweede punt was het registreren van ongevallen. Ik denk dat we dat met elkaar delen en dat we er allemaal behoefte aan hebben om zo precies mogelijk te weten waarom er waar ongelukken gebeuren. Het is alleen in de praktijk ontzettend ingewikkeld om die informatie te krijgen. Ik noem één voorbeeld. Als er ergens een dodelijk ongeval gebeurt waarbij alcohol of drugs in het spel zijn, speelt bij het krijgen van de informatie privacy een rol. Dus dat weet je vaak niet. Als iemand naderhand, een aantal dagen later, alsnog overlijdt in een ziekenhuis, wordt het ook niet altijd meer teruggebracht naar de plek en hoe het ongeluk precies gebeurd is. Ik deel dus heel erg met u het streven om dat zo goed mogelijk te optimaliseren, maar we moeten ook met elkaar beseffen dat het geen makkelijke opgave is om dat heel precies te doen. Maar ik deel zeker de ambitie om te bekijken waar we dat kunnen verbeteren — in die zin ben ik ook blij dat de politie er meer aandacht voor heeft — en om te kijken hoe we dat op een zo hoog mogelijk plan kunnen krijgen.

De heer Jetten (D66):

Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik ga ervan uit dat zij als zij de registratie verder uitwerkt, ook uitvoering geeft aan de motie-Belhaj. Maar de beantwoording nu stelt me geruster dan de schriftelijke beantwoording.

Voorzitter, tot slot. De minister heeft net aangekondigd een grootscheepse campagne te starten over telefoongebruik in het verkeer. Dat zie ik dan maar als de eerste actie uit het strategisch plan en ik hoop dat we in de loop van 2018 meer van dat soort concrete plannen gaan zien, voordat de brede agenda komt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het zal zeker niet zo zijn dat we niets doen totdat het plan er is. We gaan gewoon al voortvarend aan de slag.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik deelde de teleurstelling een beetje. De algemene richting is goed. Maar we hebben een vorige campagne gehad. Een beetje chauffeur laat zich niet afleiden, ook samen met de rijksoverheid. Daar zaten bedrijven bij als Esso, BP, Shell, Allsecur, de Gasunie, EVO en Tata Steel. Die zouden allemaal, alle mensen die in werktijd reden, stoppen met het in hun hand hebben van hun telefoon. Daar is niet zo heel erg veel van terecht gekomen, als de analyse is dat het aantal ongelukken vanwege die telefoons toch toeneemt. Ik ben blij dat de chauffeurs van de ministeries aan de slag gaan met de techniek om dat te stoppen. Maar ook dat is een ding dat gesteund wordt en dat relatief simpel in te voeren is. Je hebt dan ook het probleem met de bewijslast niet bij een ongeluk. Als je dat hebt ingesteld, kan je op de telefoon zien dat daar gewoon niet mee geappt kan zijn. Ik

noem die hele nare zaak van Yannick, waar werd gekeken of het wel of niet zo was. Als jij gewoon als burger dat niet wil, kan je een van die niet te omzeilen apps in je auto hebben met een klein zendertje erbij en dan is het klaar. Het hoeft toch geen jaar te duren voordat de minister bijvoorbeeld met de sector daarover in gesprek gaat? Twee mensen per dag gaan dood in het verkeer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is ook niet dat we het een doen en het ander laten. Het voorbeeld dat u noemt over het voorbeeldgedrag van de chauffeurs is één ding. Het is ook altijd van belang om toch een goede campagne in te zetten. De heer Dijkstra wil juist vooral inzetten op het wetgevingstraject. Het zal een kwestie zijn van gedrag, techniek en regels. We zullen dat allemaal maximaal moeten inzetten waar we kunnen om er gezamenlijk voor te zorgen dat het echt ook letterlijk iets is wat niemand meer wil doen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

We hebben ook metrochauffeurs, buschauffeurs en treinchauffeurs. Er zijn heel veel mensen in dienst bij JenV en bij andere departementen. Een gedragsbeïnvloedingstechniek vereist een heel lange adem. Zijn deze bewindspersonen bereid om vlotter in gesprek te gaan met al die organisaties om te kijken of de technische oplossing niet veel sneller, beter en afdoende is? Het is ook beter voor de persoon zelf: je kan dan nooit ten onrechte beschuldigd worden van appen achter het stuur, want je kan gewoon zien dat jij dat niet gedaan hebt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan val ik in herhaling. Ik zal graag bij organisatie waar ik mee in aanraking kom, er aandacht voor vragen. Het gaat om én proberen om toch, hoe moeilijk het ook is, dat gedrag te beïnvloeden, én om duidelijk regels stellen én om gebruikmaking van techniek, zoals u dat ook voorstelt.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik wil graag reageren op het schriftelijke antwoord op ons voorstel om een cursus en een certificaat voor de scootmobiel te introduceren. De minister heeft ons voorstel helaas niet goed begrepen. Wij willen helemaal geen zware eisen stellen of drempels opwerpen, zoals zij suggereert. Wij willen juist de veiligheid van de gebruikers zelf en van de medeweggebruikers bevorderen. Wat ons betreft is daar niets gek aan en is die nu onvoldoende. Daarnaast vinden wij, en ik vind het belangrijk om dat toch te zeggen, het antwoord zoals de minister het geformuleerd heeft, stigmatiserend. Eigenlijk zegt ze: we stellen geen eisen, omdat de mensen het toch al zo moeilijk hebben en dat we het dan moeilijker maken. Wat ons betreft is dat geen argument. Het allerbelangrijkste is dat mensen weten hoe zijn hun scootmobiel op een veilige en een juiste manier moeten gebruiken. Daar gaat het om. Zo help je hen juist om zelf actief mobiel te blijven, en op een veilige manier. Deze mensen zijn gewoon volwaardige verkeersdeelnemers en ik vind ook dat de minister ze als zodanig moet behandelen. De minister spreekt ook over de SWOV.

De voorzitter:
Gaaf u richting een vraag?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
De SWOV doet een dieptestudie. Hoe diep is diep? Heel diep; sinds 2015 ondergedoken, lijkt het wel. Er was een toezegging voor eind 2017.

De voorzitter:
En uw vraag is?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
Nu is het medio 2018. Wij willen een exacte datum. Wanneer komt die studie nou?

De voorzitter:
Heel goed. De minister.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
Ik was nog niet klaar, voorzitter.

De voorzitter:
Nee, dat dacht ik al.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
Er was ook een vraag over de veiligheid rondom spiegels. Daar komt de minister niet op terug. En zij geeft net een reactie op de criteria van het CBR. Wij krijgen echt andere signalen. Wij krijgen signalen dat die deskundigen niet ingeschakeld worden ...

De voorzitter:
Gaaf u afronden?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
... en dat het dus willekeur is. Ik zou de minister toch graag daarop nog een keertje willen bevragen.

De voorzitter:
Heel goed. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Mevrouw Van Brenk zegt dat wij de gebruikers van de scootmobiel stigmatiseren. Ik denk juist het tegenovergestelde. Wij laten zien dat we ze net als iedere andere verkeersdeelnemer hun eigen verantwoordelijkheid laten nemen. Er zijn al allerlei mogelijkheden voor cursussen over hoe om te gaan met een scootmobiel. Dat is ook helemaal prima. Als mensen daar behoefte aan hebben, juichen we van harte toe dat ze daar gebruik van kunnen maken. Het voorstel van mevrouw Van Brenk heb ik als volgt begrepen. Mevrouw Van Brenk zegt dat het allemaal niet zo zwaar is, maar ze stelt toch voor dat mensen een certificaat moeten halen. Sterker nog, dat ze daarna dan

ook nog weer voortdurend terug moeten voor een opfriscursus. Dat vind ik nogal belastend. Of dat allemaal nodig is, laat ik ook dan voor een deel echt wel afhangen van dat onderzoek, wat inderdaad een diepgravend onderzoek is, naar wat er precies aan de hand is met die scootmobiel in ons verkeer. Waar zitten de problemen? Waar komt dat precies door? Als we daar een gedegen onderzoek van hebben, kan ik misschien ook de vraag beantwoorden hoe dat nou precies zit met die spiegels en wat dat doet voor de veiligheid. Daar kan ik zo uit de losse pols geen antwoord op geven. Dat wil ik echt in samenhang in dat onderzoek met u bespreken. Mevrouw Van Brenk noemde het voorbeeld van het CBR. Zij hoort andere geluiden in die zin dat er wel willekeur zou zijn bij het CBR. Ik heb daar nog geen bewijzen van gezien, dus ik vertrouw er gewoon op dat het CBR de regels zoals wij die met elkaar hebben gesteld keurig naleeft.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
Ik zal het antwoord niet herhalen, maar het is zeker wel stigmatiserend. Maar goed, dat is een verschil in opvatting. Maar ik wil toch echt een datum horen. "Medio 2018" klinkt heel ver. Dat kan juni zijn. Dat kan juli zijn. Kan dat niet in het eerste kwartaal? Ik neem aan dat ze sinds 2015 toch echt wel een keertje opgeschoten zijn. Waarom moet dat zo lang duren? Een datum graag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Als het in het eerste kwartaal had gekund, dan hadden wij dat wel aangegeven. Er staat "medio 2018". Ik kan hier echt geen losse datum aan gaan koppelen. U zult het daar echt mee moeten doen, want meer specifiek kan ik het niet plannen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):
U bent geen opdrachtgever?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja, maar dat gaat niet precies op een datum: op vrijdagmiddag 23 nog wat om 12.00 uur moet het rapport er zijn. Zo strak zijn wij niet.

Dan ga ik verder met het blokje slimme mobiliteit. Ik begon mijn verhaal vandaag met mijn belangrijkste ambitie: hoe houden wij Nederland bereikbaar? Investeren in infrastructuur zijn slechts een deel van het verhaal. Wij zullen het ook moeten hebben van innovatie en slimme mobiliteit. Nieuwe technieken kunnen helpen om Nederland in beweging te houden, maar ook om de CO₂-uitstoot van het verkeer terug te dringen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Op dit moment wordt meer dan 90% van de ongevallen veroorzaakt door menselijke fouten. Ik heb hoge verwachtingen van de analyse van de toenemende stroom aan data. Die brengt ons slimmere reis- en routeadviezen, en nieuwe mobiliteits- en deelconcepten. Ik zie ook grote potentie in de nieuwe generatie voertuigen, die steeds meer zelfrijdend wordt. Nu al kunnen sommige auto's automatisch remmen als ze achterop een file dreigen te rijden. Ook kunnen ze je binnen de lijntjes houden. De techniek is er al. Begin 2018 beginnen wij in het publiek-private project Talking Traffic met auto's die voorzien zijn van realtime informatie over incidenten op de eigen route, zodat bestuurders sneller en

veiliger kunnen inspelen op verkeerssituaties. In de logistiek wordt al getest met truck platooning, waarbij twee of meer trucks met elkaar verbonden zijn via wifi. Hierdoor kunnen ze veilig dicht op elkaar rijden en 5% tot 10% brandstof besparen.

Het regeerakkoord noemt ook Mobility as a Service. Mobility as a Service gaat over multimodale apps, waarmee reizigers eenvoudig kunnen plannen, boeken, reizen, aanpassen en betalen. Alle vervoer in één app: ov, maar ook deelauto's en deelfietsen. Mijn doel is om dit soort innovaties te versnellen, aan de ene kant door regelgeving aan te pakken en experimenten mogelijk te maken, en aan de andere kant door onze infrastructuur gereed te maken. Daarnaast oriënteren wij ons op innovatieve toepassingen die wat verder in de toekomst liggen, zoals vervoer met drones en de hyperloop. Innovaties in het verkeer zijn goed voor de mobiliteit én onze economie, dus ik moedig ze graag aan, waarbij ik wel benadruk dat de vraagstukken rond privacy en cybersecurity ook goed geregeld moeten zijn.

De heer Jetten, de heer Dijkstra en de heer Amhaouch vragen welke mogelijkheden er zijn om nieuwe ontwikkelingen als de hyperloop mogelijk te maken. Zoals u weet, is er in het regeerakkoord aandacht voor innovaties en smart mobility. De hyperloop lijkt hier goed in te passen. We hebben in Nederland veel kennis van smart mobility, testen en standaardiseren. Ik ben in gesprek met de initiatiefnemers over een testlocatie. Op basis van gegevens van twee hyperloopbedrijven heeft TNO uitgebreid onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een testlocatie. Ook het bedrijfsleven heeft aangegeven graag een testlocatie te willen. Het heeft mijn voorkeur dat het geld vooral uit het bedrijfsleven komt, want een testbaan is alleen nuttig als er ook echt ontwikkelpotentie is. Interesse vanuit het bedrijfsleven is daarvoor doorgaans een goede test. Daarnaast kunnen we bekijken of naast kennis en expertise ook een bescheiden bijdrage vanuit overheden, IenW, EZK, OCW of eventueel de Europese Commissie mogelijk is. Een interessante optie zou wellicht ook Invest-NL kunnen zijn. Afsluitend: steun voor het initiatief, maar een goede, stevige businesscase is voor mij wel een harde voorwaarde om hier als overheid financieel in te stappen.

Mevrouw Van Tongeren stelde de vraag hoe je komt tot toekomstbestendige infrastructuur. O, ik zie dat zij een plekje opgeschoven is. In het regeerakkoord hebben we afgesproken bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening te houden met zelfrijdende voertuigen. Voor de rijtaakondersteuning die sommige auto's nu al hebben, is het bijvoorbeeld nodig dat de belijning eenduidig en herkenbaar is. Auto's zijn in toenemende mate in staat om verkeersborden te lezen. Ook daarvoor geldt: eenduidige verkeersborden met meer symbolen en minder tekst. Stelt u zich eens voor dat u Nederland binnenrijdt via Limburg en dat u een bordje ziet staan met daarop "na zoveel meter ritsen". Dat is nu al zo. Als buitenlanders het woord "ritsen" gaan opzoeken, dan weet ik niet of het goed komt. Dat gaat natuurlijk straks ook een rol spelen. We moeten steeds meer naar symbolen toe om het uniform door heel Europa goed herkenbaar te krijgen.

Voor de ontwikkeling van de zelfrijdende auto moet de fysieke omgeving bovendien digitaal beschikbaar zijn. Het inwinnen, up-to-date houden en beschikbaar stellen van data over die omgeving is essentieel. Daar komt bij dat

auto's die nu in ontwikkeling zijn, niet meteen op alle wegen en in stedelijk gebied zelfstandig kunnen gaan rijden. In overleg met autofabrikanten wil ik eisen vastleggen waar die infrastructuur specifiek aan moet voldoen om zo snel mogelijk veilig met de nieuwe technieken de weg op te kunnen.

In de laatste jaren is al hard gewerkt aan de connectiviteit tussen voertuig en wegwijk. Samen met Duitsland en Oostenrijk ontwikkelen we hiervoor technieken. Het gaat dan bijvoorbeeld om waarschuwingen in de auto voor wegwerkzaamheden. Op langere termijn ontstaan ook kansen om de ruimte op de weg beter te benutten. Het is cruciaal dat we het mogelijk maken om ervaring op te doen. Testen op de openbare weg leveren daarvoor waardevolle kennis.

Dat was het wat dit blokje betreft. Iedereen is tevreden. Nou, dan ga ik verder met het blokje "luchtvaart".

De voorzitter:

Snel, voordat iemand wakker wordt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Voorzitter. Een goede luchthaven Schiphol is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsland. In de afgelopen jaren is de luchtvaart fors gegroeid. Niet alleen voor het zakelijke verkeer, maar ook voor een weekendje Wenen of voor een vakantie naar Thailand pakken mensen het vliegtuig. Schiphol is de Europese luchthaven met de meeste directe verbindingen en een sterk internationaal netwerk. Daar kunnen we trots op zijn. Aan de groeiende populariteit van vliegen zit echter ook een andere kant. Meer vliegtuigen zorgen voor meer geluid en daar hebben mensen last van. De groei van het vliegverkeer heeft ook gevolgen voor de CO₂-uitstoot. We moeten al deze belangen zorgvuldig tegen elkaar afwegen. We willen een omslag naar een duurzamere en slimme luchtvaart.

De ervaringen rond Lelystad Airport leren dat er een brede behoefte bestaat bij bewoners, overheden en gebruikers van het luchtruim om hier meer bij betrokken te worden dan in het verleden. Die behoefte neem ik serieus en zal ik een plek geven bij het opstellen van de nieuwe Luchtvaartnota. Vanaf het begin wil ik bewoners, andere overheden, kennisinstellingen en deskundigen daarbij betrekken en samen een plan maken voor de toekomst.

Voorzitter. Veel partijen in de Kamer gingen in op de uitbreiding van Lelystad Airport en de herindeling van het luchtruim. Mevrouw Kröger vroeg bijvoorbeeld of ik mij het afgenomen vertrouwen bij de omgeving van Schiphol aantrek. Ik kan zeggen dat ik mij dat zeker aantrek. Voor alle partijen in de Omgevingsraad Schiphol is het cruciaal dat er op basis van vertrouwen gesproken wordt over de twee adviesaanvragen die nu voorliggen. Begin volgend jaar spreek ik met de partijen van de ORS over de lopende adviesaanvragen. Deze week heb ik u de beantwoording gestuurd van de schriftelijke vragen over de wijziging van het Luchthavenindelingsbesluit. Ik heb hierin benadrukt dat nieuwe bewoners rondom Schiphol geen zwijgplicht hebben. Voor de details verwijs ik naar de brief. Vertrouwen is cruciaal. Ik hecht er daarom aan dat nieuwe bewoners

goed geïnformeerd worden over de mogelijke geluidsoverlast die zij zullen kunnen gaan ervaren. Op basis daarvan kunnen ze dan een bewuste keuze maken om ergens wel of niet te gaan wonen. De regio en de sectorpartijen hebben afspraken gemaakt over het informeren van nieuwe bewoners. Ik denk dat dat een stap in de goede richting is.

De heer Laçin stelde een vraag over de uitbreiding van Lelystad Airport. Mijn inspanning is erop gericht Lelystad Airport op 1 april 2019 open te laten gaan voor commercieel verkeer. Dat heeft mijn voorganger begin dit jaar met uw Kamer afgesproken. Dit is belangrijk voor de positie en ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen. De afgesproken grens van jaarlijks 500.000 vliegbewegingen op Schiphol tot en met 2020 is in zicht. Er is tot die tijd nauwelijks meer groei ruimte op Schiphol. Dit legt een grote druk op de door het kabinet onderstreepte hubfunctie van Schiphol. Voor Lelystad Airport dient nog besluitvorming plaats te vinden over de aansluitroutes. Ik heb begrip voor de zorgen die er in de regio leven over die aansluitroutes, zeker als nog niet precies helder is hoe deze routes gaan lopen en hoe hoog gevlogen gaat worden.

Over mijn inzet wil ik duidelijk zijn. Ik wil de omgeving, provincies, gemeenten, de kleine luchtvaart en, last but not least, de inwoners heel goed bij de besluitvorming betrekken. Het proces naar de openstelling moet zorgvuldig en transparant verlopen op basis van de juiste gegevens. De afgelopen tijd hebben we ons best gedaan om bewoners te informeren en stakeholders erbij te betrekken. In de regio zijn informatiebijeenkomsten gehouden. Daarna heeft een uitgebreide en zorgvuldige internetconsultatie plaatsgevonden. Parallel hieraan liep het consultatietraject van luchtvaartgebruikers. Er is met veel partijen, zoals vliegveld Teuge en koepelorganisaties, gesproken. Met uw Kamer is verder afgesproken om een bewonerscomité te vragen advies uit te brengen. Dat advies zal ik aanstaande vrijdag in ontvangst nemen. Maar ik besef dat er meer nodig is. Ik wil werken aan de zorgvuldigheid en kwaliteit van het proces.

De heer Laçin stelde dat het kabinet af wil van een maximaal aantal vluchten op Schiphol, terwijl nu al veel mensen hinder ondervinden. In het regeerakkoord staat dat de focus niet moet liggen op het aantal vliegtuigbewegingen maar op hinderbeperking. Via de fiftyfiftyverdelingsregel van de milieuwinst geven we een eerste invulling aan het belang van hinderbeperking. Bij milieuwinst door bijvoorbeeld stillere vliegtuigen mag slechts de helft van deze winst worden ingezet voor de verdere groei van de luchthaven.

De heer Jetten en de heer Bisschop vroegen wanneer de Tweede Kamer het plan van aanpak voor de herindeling van het luchtruim krijgt. Ook werd gevraagd naar de rol van belanghebbenden in dat proces. U krijgt voor het kerstreces een plan van aanpak. Hierin zal ik ook een voorstel opnemen over hoe ik de rol van belanghebbenden zie. Die betrokkenheid wil ik samen met belanghebbenden uitwerken. Mijn ambtsgenote van Defensie en ik zijn samen opdrachtgever van de luchtruimherziening. Ik ben er erg blij mee dat ik hier met haar zo goed in kan gaan optrekken. We gaan dit echt samen integraal bezien. Het zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met en tussen de militairen en de civiele luchtverkeersleiding. De civiele en militaire partijen spreken ook al met onze buurlanden; daar was ook

naar gevraagd. Het doel is om tijdig tot afspraken op politiek niveau te komen.

Mevrouw Van Brenk vroeg mij om een reactie op het verhaal dat het niet nodig is om tot 2023 te wachten met de herindeling van het luchtruim. De roep is, heel begrijpelijk, om sneller met een herinrichting van het luchtruim te komen. Deze herinrichting moet onder andere ruimte bieden om de aansluitroutes voor Lelystad Airport standaard hoger te laten lopen. Ik deel deze behoefte zeer, maar het moet wel kunnen. Zoals gezegd is de herziening van het luchtruim een zeer ingrijpend proces. In het regeerakkoord heeft het kabinet daarom aangegeven de voorgenomen aanpassing van het luchtruim per 2023 te willen realiseren, of zoveel eerder als mogelijk. Zoals toegezegd zal ik uw Kamer voor het kerstreces het plan van aanpak voor de herziening van het luchtruim toesturen.

De heer Jetten vroeg wat ik ga doen om het gebruik van biokerosine te verhogen bij luchtvaartmaatschappijen die Nederland aandoen. We doen al veel om het gebruik van duurzame biokerosine te verhogen. Zo maken de ministeries van IenW en EZK deel uit van het Bioport Holland-initiatief. Hierin zijn partijen uit de hele keten betrokken. Daarnaast neemt mijn ministerie deel aan het KLM Corporate BioFuel Programme. Uiteindelijk zal de markt aan zowel de gebruikers- als de aanbiederskant op gang moeten worden gebracht. Innovatie en opschaling moeten ervoor zorgen dat het prijsverschil tussen fossiele kerosine en biokerosine kleiner wordt. Met een actief stimuleringsbeleid kan Nederland zich ontwikkelen als belangrijke Europese leverancier van biokerosine. We bekijken de mogelijkheden voor subsidies.

De heer Jetten, mevrouw Van Brenk en de heer Bisschop vroegen naar de belasting op luchtvaart en hoe ik die wil aanpakken op Europees niveau. Om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelen van Parijs is het kabinet van plan om een aanvullende prijsprikkel te introduceren. Die komt boven op het bestaande EU-emissiehandelssysteem voor de luchtvaart en het mondiale CO₂-compensatiesysteem voor de luchtvaart dat in 2021 van start gaat. In het regeerakkoord is aangegeven dat het kabinet inzet op Europese afspraken hierover. Verder bekijken we of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Als dat alles onvoldoende oplevert, komt er per 2021 een nationale vliegbelasting. Het kabinet wil medio 2018 — daar is het weer, mevrouw Van Brenk — schetsen welke opties er zijn voor een Europese luchtvaartbelasting en of daarvoor draagvlak is bij de andere EU-lidstaten.

Mevrouw Van Brenk vroeg waar een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen van afhankelijk is. In de eerste plaats moet de heffing passen binnen de internationale afspraken hierover. Daarnaast moet zo'n heffing het doel dienen. Ze moet te handhaven zijn en de operationele en uitvoeringsconsequenties moeten helder zijn. Ik sprak eerder al over onze inspanningen op het gebied van duurzame biokerosine en technologische innovatie. Wellicht kunnen we de heffing hieraan koppelen. De ministeries van Financiën, IenW en EZK zullen deze heffing in Europese dan wel nationale belasting gezamenlijk vorm gaan geven.

Dan vroeg mevrouw Van Brenk ook nog wat we in het regeerakkoord bedoelen met slimmer vliegen. Ik heb al gezegd dat ik innovatie belangrijk vind. Vliegtuigbouwers

werken aan hybride vliegtuigmotoren. Misschien is dat wel een eerste stap naar elektrisch vliegen. Natuurlijk zullen er ook nog andere nieuwe technologieën worden geïntroduceerd. Maar bij slimmer en duurzamer gaat het om verschillende aspecten: een efficiënt gebruik van het luchtruim, het inzetten van duurzame biobrandstoffen en het benutten van de mogelijkheden van de huidige technologie om het vliegen efficiënter te maken. Dat kan bijvoorbeeld door lichtere materialen toe te passen. Bij nieuwe technologie kan dan sprake zijn van een totaal ander concept van vliegen, zoals het elektrisch of hybride vliegen.

De heer Bisschop stelde mij de vraag of ik mij wil inspannen om laagvliegherrie zo veel mogelijk te voorkomen. Uiteraard wil ik de geluidshinder van de aansluitroutes voor Lelystad Airport zo veel mogelijk beperken. Op dit moment worden de voorstellen van de verschillende consultaties verwerkt. Met de luchtverkeersleiders bekijken we of we in het ontwerp tot verbeteringen kunnen komen die tot minder hinder op de grond leiden en ook bijdragen aan efficiënter vliegen. Het streven is om uw Kamer in december aan te geven welke voorstellen kunnen worden overgenomen. Overigens is het zo dat in de praktijk, als het overige verkeer dat toestaat, vaak hoger zal kunnen worden gevlogen. Op termijn zal de herziening van het luchtruim mogelijk ruimte bieden om de aansluitroutes voor Lelystad Airport beter, bijvoorbeeld hoger, in te passen. Dat was het blokje luchtvaart.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij om te horen dat de minister begon met te zeggen dat ze het vertrouwen van de mensen wil terugwinnen en dat ze daarvoor een aantal stappen wil nemen. Een paar zinnen later hoorde ik de minister ook zeggen dat ze wil vasthouden aan de openingsdatum van de uitbreiding van Lelystad Airport op 1 april 2019. Dat gaat wat ons betreft niet samen. Er zijn hier 80.000 handtekeningen overhandigd, er zijn duizenden mensen die mailtjes hebben gestuurd, bijeenkomsten hebben bijgewoond en actie hebben gevoerd. En dan is het antwoord van de minister dat ze wil vasthouden aan 1 april. Daarmee wint de minister niet het vertrouwen terug van de mensen. Want wat is het geval? De ongebreidelde groei van Schiphol zou pas in 2020 de 500.000 bewegingen raken, maar dat gebeurt dit jaar al. Dat komt doordat we op Schiphol de lowcostcarriers en de Midden-Oostencarriers allemaal met open armen hebben ontvangen.

De **voorzitter**:
En uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):
Ik werk ernaartoe, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ja, dat vreesde ik al.

De heer **Laçin** (SP):
Dat wentelen we nu af op Lelystad Airport en 700.000 mensen die hierdoor geraakt worden. Dat wentelen we af op die mensen. Waarom? Omdat we 2% van de vliegbewegingen van Schiphol op Lelystad moeten hebben tot 2023.

De **voorzitter**:

U blijft toewerken naar de vraag, hè?

De heer **Laçin** (SP):

Zeker. En die herindeling van het luchtruim komt toevallig ook in 2023 of zo veel eerder als mogelijk is. Dus waarom spreken we hier niet af met z'n allen dat we eerst wachten op de herindeling van het luchtruim, dat we op Schiphol gaan kijken hoe we die 2% groei vast kunnen houden of tegen kunnen houden de komende jaren en dat we de mensen het vertrouwen teruggeven en het gevoel geven dat ze gehoord worden? Waarom kan de minister dat niet zeggen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er ligt een opdracht vanuit deze Kamer om de uitbreiding van Lelystad Airport uiterlijk 1 april 2019 tot stand te brengen. Dat is al een keer uitgesteld. Ik ben aangesteld om uw opdrachten uit te voeren. Dat probeer ik zo goed mogelijk te doen. Nogmaals: als we dat kunnen halen — en daar zijn we mee bezig — gaan we dat zeker doen, want dat is de opdracht die ik vanuit de Kamer heb gekregen. Dat neemt niet weg dat ik zeker voor de lange termijn kijk waar we tot verbeteringen kunnen komen. Ik ben er echt van overtuigd dat het anders en beter kan. Ik zal er alles voor doen om dat proces op een andere manier vorm te geven en ik wil u daar graag binnenkort over informeren.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij met delen van dit antwoord, omdat ik toch een opening zie om dingen anders aan te pakken als de Kamer dat zou willen en als dat zou kunnen. Daar ben ik blij mee. Ik heb nog de volgende vervolgvraag. Die 10.000 bewegingen: het gaat om 2% van de vliegbewegingen op Schiphol, terwijl Schiphol in 2016 met 6% is gegroeid. Die 2% stelt helemaal niks voor, zo wil ik benadrukken. Gaat die 2% voor deze minister voor of zijn de wensen en eisen van duizenden inwoners en omwonenden die hierdoor geraakt worden belangrijker?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In deze Kamer heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden van belangen van Schiphol als mainport, van alle Nederlanders die willen reizen, van werkgelegenheid die ermee is gemoeid en ook van overlast voor omwonenden. Dat alles is in de Kamer op een evenwichtige wijze afgewogen en daaruit is deze opdracht voortgekomen die ik probeer uit te voeren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De minister heeft niet geantwoord op de vragen die wij hadden over de veiligheid, over de OVV. In een schriftelijke beantwoording hebben wij die antwoorden wel gehad, dus er komt nog een debat. De mensen op de vloer en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers hebben daarover al de alarmbellen laten afgaan en voor ons is het heel belangrijk dat wij die echt gaan betrekken. Dat bewaar ik dan voor het debat. Waar ik naartoe wil, is de vraag of de minister voor de definitieve herindeling, die gepland staat voor 2023, in de tussentijd mogelijkheden ziet voor een uitwisseling tussen de burgerluchtvaart en defensie. Mijn

collega Hanke Bruins Slot heeft dit ook in het Defensiedebat naar voren gebracht. De minister van Defensie heeft gezegd dat ze er kritisch naar wil gaan kijken bij de definitieve herindeling. Mijn vraag is: ziet u ook ruimte in de tussentijdse periode, kunnen we dan iets?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb net in de beantwoording aangegeven dat we wat betreft de aanvliegroutes naar Lelystad in het proces zitten om alle reacties die tot verbeteringen zouden kunnen leiden, goed te beoordelen en om te kijken of we op dat punt nog tot verbeteringen kunnen komen. Als we in het proces samen met Defensie quick wins ontdekken, waardoor dingen sneller zouden kunnen, dan gaan we dat zeker doen. Maar het is wel een klus die we gezamenlijk integraal moeten oppakken. Ik ben bijzonder blij met de constructieve samenwerking met Defensie, want militair en civiel maken nu eenmaal samen gebruik van het luchtruim. Ik ben erg blij dat ze bereid zijn om mee te denken en niet strak vasthouden aan "dit deel en deze routes zijn van ons en die zijn onaantastbaar". Ik vind het ontzettend waardevol dat we daar samen open in zitten.

De heer Amhaouch (CDA):

Wij benadrukken ook de zorgvuldigheid die de minister betracht op dit punt. Het is goed om te horen dat de minister nu al aan het kijken is of er een mogelijkheid is in die uitwisseling. Dank.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister begint haar pleidooi over de luchtvaart met "vertrouwen". Een van de belangrijkste zaken bij vertrouwen is dat mensen weten waar ze aan toe zijn. De minister schetst, onder andere in de antwoorden over het kettingsbeding, dat er geen sprake is van een zwijgplicht. Maar het draait allemaal om het woordje "voorzienbaarheid". Wat is het geluid dat mensen die een huis kopen, kunnen voorzien? Wat is het geluid dat mensen bij Lelystad Airport, die straks geconfronteerd worden met laagvliegroutes, zullen horen? Wat is de echte herrie, het echte lawaai waarmee ze geconfronteerd worden? Het draait allemaal om een technisch punt. Daar heb ik een vraag over. De beantwoording van de minister op dit punt stelde me namelijk echt teleur. In Nederland werken we alleen met geluidsberekeningen. Waar gevlogen mag worden, hoeveel er gevlogen mag worden en de geluidscontouren, dat is allemaal op basis van berekeningen. Nu zegt de minister: nee, dat is niet zo, want er wordt ook gebruikgemaakt van metingen. Dat zijn metingen in een fabriek onder ideaaltypes, maar daarna wordt niks meer gedaan met alle metingen die gemeenten en Schiphol zelf doen. Dus met het feit dat mensen om 05.00 uur 's ochtends rechtop in hun bed zitten en daar echt gezondheidsklachten aan overhouden, wordt vervolgens niks gedaan in de prognoses. Mijn vraag aan de minister is of ze de berekeningen over geluidsoverlast wil valideren met de metingen die op dit moment al worden gedaan, of ze op die vergelijking een analyse wil laten uitvoeren en of ze die met de Kamer wil delen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb in ieder geval geprobeerd om het in de schriftelijke beantwoording heel uitgebreid uiteen te zetten. Wij voldoen

aan de Europese regels over hoe je moet omgaan met deze problematiek van geluidsberekeningsmodellen. Daar hebben we met elkaar Europese afspraken over. Daarnaast monitoren we in de omgeving van Schiphol wat er daadwerkelijk plaatsvindt. Maar we houden ons aan alle regels. We zijn daar transparant in. Er is een website waarnaar gekeken kan worden. Ik zie niet in wat we daar op dit moment nog aan zouden moeten verbeteren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er is echt sprake van een vertrouwenscrisis tussen de luchtvaart in Nederland en burgers, omwonenden. Het gaat om vier provincies. Het gaat om de omgeving van Schiphol. Het gaat erom dat burgers geen vertrouwen hebben in het feit dat er alleen maar wordt gewerkt met berekeningen, dat er een soort papieren werkelijkheid wordt gecreëerd en dat we worden "geschiphold". Eigenlijk alle geluidsexperts die ik heb gesproken, zeggen dat de berekeningen gevalideerd kunnen worden met meetgegevens. We hebben die meetgegevens. Laten we die dan goed gebruiken. Ik stel mijn vraag dus nogmaals. Het antwoord dat we voldoen aan Europese regels, lijkt me niet goed genoeg als er sprake is van echt een grote breuk in het vertrouwen. Andere landen doen het ook. Laten we gaan kijken hoe we die meetgegevens kunnen inzetten om berekeningen sterker te maken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het wordt wel degelijk getoetst. Op die manier wordt de systematiek ook verfijnd. Door gebruik te maken van metingen zijn de rekenmodellen in het verleden wel degelijk aangepast. U kunt nu wel nee schudden, maar het is echt waar. U hebt het over beeldvorming, maar ik wil in dat verband toch echt nog een keer ontkrachten dat er ook maar enige vorm van zwijgplicht is voor de bewoners rondom Schiphol. Het is opgenomen om ervoor te zorgen dat iemand die daar als volgende bewoner een huis wil kopen, weet wat er speelt en wat de geluidsbelasting is. Dan weet hij wat voor huis hij koopt. Dat is dus een positieve reden en absoluut geen negatieve reden. Ik wil echt uit de wereld hebben dat mensen niet zouden mogen klagen. Die mensen mogen net zo veel klagen als ieder ander over wat dan ook. Dat is terecht. Daarom wil ik echt de suggestie van tafel hebben dat dat niet zo zou zijn of dat dat door de afspraken niet meer mogelijk zou zijn. Iedereen moet weten dat dat gewoon wel blijft kunnen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dit is allemaal aan elkaar gerelateerd. Mijn vraag gaat over het volgende. Weet de minister op basis van welke situatie, van hoeveel vliegtuigbewegingen op dat moment, het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid gemaakt is? Is de minister bekend met dat aantal? Dat is vraag één. Vraag twee gaat over het volgende. Om Lelystad op tijd, in 2019, open te krijgen is er een aanpassing nodig van het huidige luchtruim. Hoe kenschetst de minister die aanpassing? Want daar zal iets moeten gebeuren. Daar zal een besluit moeten vallen. Er zal iets moeten zijn van een herindeling of een aanpassing daarvan. Hoe kenschetst de minister dit? En nu komt mijn slotvraag en conclusie. Kan de minister ons hier en nu verzekeren dat hoe zij handelt, met de beste bedoelingen uiteraard, niet in strijd is met wat

het OVV-rapport klip-en-klaar voorschrijft? Kan zij ons die garantie geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij zijn zeer serieus aan de slag met de aanbevelingen uit het OVV-rapport. We volgen dat eigenlijk integraal op. De OVV heeft ons daar zelf ook een positief signaal over gegeven. Hoe zien we dat in relatie tot de herinrichting van het luchtruim? Het moge duidelijk zijn dat dat niet met elkaar in tegenspraak moet zijn. Dit zeg ik ook maar weer in de richting van de heer Amhaouch, die een pleidooi hield over datzelfde OVV-rapport. Hij zei dat veiligheid voor hem vooropstaat. U kunt ervan verzekerd zijn dat dat bij ons ook het geval is. In relatie tot de herindeling van het luchtruim heb ik net aangegeven dat ik ontzettend blij ben met de opstelling van Defensie, namelijk om dat integraal en in samenspraak goed te bekijken. Hoe kunnen we aan de wensen en eisen, de randvoorwaarden, van Defensie voldoen en tegelijkertijd op een zo slim en duurzaam mogelijke manier — daar kom ik weer — toch ook de civiele luchtvaart faciliteren? Wellicht kunnen we elkaar helpen door de routes wat te verplaatsen. U weet dat Defensievliegtuigen ook geluid maken, zo zal ik het maar voorzichtig omschrijven. We moeten dus gewoon met elkaar kijken hoe we al die belangen samen goed kunnen afwegen. Dat is lastig. Het is geen eenvoudige opgave. Maar luchtvaart is een essentieel onderdeel van de mobiliteit.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor het antwoord. Ik stel vast dat de minister zegt dat zij volgens haar niet in strijd handelt met de aanbevelingen uit het rapport. We stellen ook vast dat de indeling van het luchtruim die nodig is voor de opening van Lelystad, suboptimaal is. Het is nog niet de finale indeling die na wordt gestreefd in 2023. Met betrekking tot de eerste vraag gaat het om 480.000 vliegtuigbewegingen. Schiphol zegt nu al daar overheen te willen gaan naar de 500.000. Dat is ...

De voorzitter:

Dat was geen vraag, stel ik vast.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is geen vraag.

De voorzitter:

Prima. De heer Jetten.

De heer Jetten (D66):

Ik ben blij dat de minister zich wil inspannen voor verdere vergroening van de luchtvaart. Dat is hard nodig. Dat hebben we gisteren in de eerste termijn van de Kamer ook geconstateerd. In 2013 is een green deal voor het biofuel-programma afgesloten. De deelnemers daaraan stoten 75% minder CO₂ uit, omdat ze op biokerosine vliegen. Op dit moment is alleen het ministerie van IenW daarop aangesloten. Ik hoor graag van de minister of zij bereid is om ervoor te zorgen dat alle ministeries zich aan dit programma gaan

verbinden, zodat het Rijk weer het goede voorbeeld geeft met het vliegen op biokerosine en de besparing van CO₂.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het lijkt me een uitstekend voorstel om er bij de collega-ministeries op aan te dringen dat zij daar ook bij aansluiten. We doen het zelf ook niet voor niks, natuurlijk. Dus in het kader van het voorbeeldgedrag zal ik dit graag bij de collega's onder de aandacht brengen.

De heer Jetten (D66):

Ik dank de minister voor deze toezegging. Ik hoor het graag als ministeries dwarsliggen, want dan gaan we die collega's van de minister daarop aanspreken.

Voorzitter, ik heb nog een aanvullende vraag. De minister zei ook dat zij medio 2018 met een brief komt over de Europese inspanning om te komen tot accijns op kerosine. Collega Wiebes van Economische Zaken en Klimaat is al op campagne in Europa om de lidstaten aan die 55% CO₂-besparing te committeren. Ik zou graag deze minister willen oproepen om ook nu al bij die campagne aan te sluiten, zodat we ook bij de luchtvaart een Europese kopgroep kunnen vormen. Ik ben ook benieuwd of de minister bereid is om een kopgroep te vormen als blijkt dat we niet met alle Europese lidstaten tot accijns op kerosine kunnen komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan de heer Jetten geruststellen. Het is niet zo dat wij omdat wij u medio 2018 gaan informeren dan ook pas laat in actie komen, maar u zult begrijpen dat we te maken hebben met nogal wat transportcollega's. Het is een heel rijtje en het is ook niet iets waarover je bij de eerste kennis-making meteen vraagt: nou, wat vindt je ervan? Dus ik denk dat we dat heel zorgvuldig moeten doen. Ik ga er graag serieus over in gesprek met die Europese collega's. Er is echt even wat tijd voor nodig om dan ook een diepgaande discussie met elkaar te kunnen hebben.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er is een capaciteitsprobleem op Schiphol, hoorde ik de minister zeggen. Het mooie is dat we daar in het regeerakkoord afspraken over hebben gemaakt. Ik wil graag de interpretatie van de minister hiervan horen. Op pagina 42 staat onder "De door de sector behaalde milieuwinst": sinds het ingaan van de Aldersovereenkomst, het Aldersakkoord, mag conform afspraken aan de Alderstafel voor 50% benut worden voor groei van het vliegverkeer en de overige 50% milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor de omwonenden. Het Aldersakkoord is in 2008 gesloten. We hebben gezien dat de luchtvaart al veel aan innovatie heeft gedaan, dus ook milieuwinst heeft geboekt. Geeft dat niet enige verlichting richting 2020?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We moeten daar natuurlijk vol op blijven doorgaan en kijken waar we tot verlichting kunnen komen door innovaties. We moeten dat gewoon doorzetten. We gaan ook met de heer Alders om tafel om te kijken hoe we dit voor de toekomst

verder vorm moeten geven. Maar ik kom hier graag meer en detail op terug bij de debatten over de luchtvaart die we in de komende tijd nog krijgen.

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

Dat gaan we zeker doen, want het is goed om dat goed te interpreteren en te weten wat er al geboekt is, zodat je die ruimte ook kan inboeken.

De tweede vraag die ik heb betreft de luchtruimherindeling. Erg belangrijk. Dat willen we zo snel mogelijk; dat wilt u ook zo snel mogelijk. Wat ik begreep is dat we in december een soort plan van aanpak krijgen. Staat daar dan ook in of die versnelling inderdaad mogelijk is voor 2023, waar we altijd van uitgingen, of dat nog niet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik er nog niet op vooruitlopen wat er allemaal in die brief komt te staan, want dan hoeft ik die niet meer naar u te sturen. U kunt ervan overtuigd zijn dat ik alles wat ik kan aanwenden wat tot versnelling zou kunnen leiden meeneem. Maar laat ik niet op de inhoud van die brief vooruitlopen.

Voorzitter, dan kom ik aan mijn laatste blok: zee- en binnenvaart. Ons land is een logistieke wereldmacht en niet in de laatste plaats vanwege onze maritieme prestaties. Rotterdam en Amsterdam behoren tot de grootste zeehavens van Europa. Ruim 70% van alle goederen die in ons land komen, bereikt ons via de zeehavens. Ruim een derde van het goederenvervoer binnen Nederland gaat over water. Cijfers om trots op te zijn. Scheepvaart heeft immers belangrijke voordelen boven vervoer over land of door de lucht. Het is een efficiënte manier van transport. Een standaard containerschip kan al 100 vrachtwagens van de weg halen. En dat scheelt files. Er is bovendien, anders dan bijvoorbeeld op de weg of in de lucht, nog volop ruimte op het water. We investeren daarom fors in onderhoud, vervanging en uitbreiding van onze vaarwegen. Op dit moment bouwen we bijvoorbeeld twee grote zeesluizen bij IJmuiden en Terneuzen. Ze gaan tot de grootste ter wereld behoren. Vergelijkingen met Panama zijn op z'n plaats.

Ook voor de scheepvaart geldt dat het duurzamer moet. In het regeerakkoord is afgesproken dat we met de sector een green deal gaan sluiten. Ik denk aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot van schepen, de energietransitie in de havens, nieuwe financieringsmodellen en andere mogelijkheden.

Maar de scheepvaart beleeft moeilijke tijden. De concurrentie is enorm. Daarom werken we dezer jaren met de sector aan een maritieme strategie. Begin 2018 stellen we het nieuwe werkprogramma voor de komende drie jaar vast met daarin acties op het gebied van kennis, innovatie en digitalisering. Ook praktische zaken als verbetering van het scheepsregister en de veiligheid komen aan de orde. Als we praten over innovaties, vind ik smart shipping een interessante ontwikkeling. Denk bijvoorbeeld aan het autonoom in colonne laten varen van binnenvaartschepen. Morgen bezoek ik in Rotterdam de Smart Shipping Challenge, waar we vele voorbeelden zullen zien. Ik hoop dat er ook heel veel over in de media te zien zal zijn, want het is echt iets waar we trots op kunnen zijn. Het is en blijft hard

werken om het innovatieve vermogen in de sector en onze concurrentiepositie te verbeteren.

Onze zee- en binnenvaart zijn van wereldklasse, maar ook voor een zeevarende natie als Nederland geldt: aan de top blijven is niet zo makkelijk als aan de top komen. De heer Dijkstra stelde de vraag of ik zijn mening deel dat de mainport Rotterdam belangrijk is voor Nederland, voor de werkgelegenheid en voor het vestigingsklimaat. Het kabinet onderschrijft, uiteraard zou ik bijna zeggen, het belang van de mainports. We hebben het dan niet alleen over de haven van Rotterdam en de luchthavens Schiphol en Eindhoven, maar ook over onze greenports. Deze zorgen met elkaar, zoals de heer Dijkstra ook aangeeft, voor honderdduizenden banen en miljarden aan toegevoegde waarde. IenW steunt onze mainports en greenports met goede infrastructuur. In het regeerakkoord kondigen we daarnaast maatregelen aan op het gebied van verduurzaming, energie en klimaat.

Het kabinet gaat bovendien verder met het topsectorenbeleid, bijvoorbeeld via de topsectoren Logistiek en Water. Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de green deal en of ik bereid ben oplaadpunten en meer kadakilometers als maatregelen op te nemen. De green deal komt zeker samen met de sector tot stand; daar vroeg u ook naar. De eerste oriënterende gesprekken hierover zijn al gevoerd en worden de komende maanden voortgezet. Alle maatregelen die kunnen bijdragen aan vergroening en verduurzaming zal ik samen met de betrokken partijen verkennen. Dat geldt uiteraard ook voor het voorstel van u, mevrouw Dik-Faber. In de green deal zullen we kiezen voor de meest kansrijke initiatieven met het grootste effect. Maar, zoals gezegd, het ministerie gaat daar niet alleen over. De inhoud van de green deal bepalen wij in de komende tijd samen met de sector.

De heer Bisschop vroeg naar de capaciteitsuitbreiding van de Volkerak-, Kreekrak- en Krammersluizen. De passeertijden bij sluizen voldoen op de meeste vaarwegen aan de streefwaarden, maar op belangrijke vaarwegtrajecten tussen Rotterdam en Zeeland is dat inderdaad, moet ik toegeven, niet het geval. Dit komt vooral door een capaciteitstekort bij enkele sluizen op die corridor. De Volkerak- en Kreekraksluizen en de sluis bij Terneuzen zijn om die reden ook opgenomen in het MIRT. Bij de Krammersluizen wordt het huidige systeem voor zoet-zoutscheiding de komende jaren vervangen door een innovatief bellenscherm, een zacht, flexibel scherm waar schepen door kunnen varen. Dat voorkomt vertragingen in het scheepsverkeer. Hierdoor worden vanaf 2022 de passeertijden sterk verbeterd.

De heer Bisschop vroeg naar de verhoging van het budget van onderzoeksinstituut MARIN. Uw Kamer heeft daartoe een motie ingediend. Ik wil benadrukken dat maritiem onderzoek heel belangrijk is en blijft voor innovatie in de maritieme sector. MARIN speelt bij dat onderzoek een belangrijke rol. Het ministerie van EZK heeft als budgetverantwoordelijke in maart het evaluatieonderzoek over organisaties voor toegepast onderzoek naar uw Kamer gestuurd. Hierin is ook aandacht besteed aan MARIN. Binnenkort ontvangt u de kabinetsreactie op deze evaluatie. Daarnaast is in het regeerakkoord een intensivering voor toegepast onderzoek en innovatie aangekondigd. Het kabinet maakt zo spoedig mogelijk bekend wat dit voor MARIN betekent.

Dat was het wat dit blokje betreft, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, dat roept geen vragen op! Dat had ik niet moeten zeggen: de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat de minister erkent dat er in onze binnenvaart en in onze vaarwegen nog heel veel ruimte en capaciteit zit. Dat heb ik ook begrepen van de binnenvaartschippers met wie ik op hun schip een gesprek heb gehad. Het is ook veel duurzamer dan bijvoorbeeld de vrachtwagen. U gaf net het voorbeeld van de stressballen waar dat op stond. Ik heb zelf binnenvaartschepen voorbij zien varen waar ook echt "dit is goed voor 56 vrachtwagens" op staat. Waarom houden we dan toch tot 2030 vast aan die oude verdeelsleutel, waarbij maar 7% van die 2 miljard naar de binnenvaart en de scheepvaart gaat? Is de minister bereid om die verdeelsleutel voor goede voorstellen, die de duurzaamheid bevorderen en de wegen ontlasten, los te laten en, als dat nodig is, toch te kijken naar meer geld voor de binnenvaart?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben heel blij dat de heer Laçin ook zo'n enthousiast pleitbezorger is van de binnenvaart. Dat is ook de reden waarom we er heel veel aan doen. Maar als je alleen al naar de kaart van Nederland kijkt, zie je dat je met die vaarwegen natuurlijk op een heleboel plekken niet kunt komen. We moeten alle ruimte die we op het water nog kunnen benutten, zeker benutten. Maar voor wat wordt omschreven als de last mile, het laatste stuk, zul je het toch over de weg moeten doen.

De heer Laçin (SP):

Eens. Die last mile hebben we zeker nodig. Die vrachtwagen hebben we zeker nodig en dat erkennen wij ook. Alleen vinden wij dat die last mile op dit moment nog een te kleine rol speelt en dat de vaarwegen op dat deel waar het wel kan, het grootste deel, nog niet volledig benut worden. U zegt zelf ook dat de capaciteit er is. De binnenvaartschippers zeggen dat die ruimte er is, ook qua schepen. Laten we dan waar het kan vooral meer investeren in onze vaarwegen en in het goederenvervoer over water. En die last mile moet er uiteraard blijven. Juist daarom vraag ik of die 7% van die oude verdeelsleutel in de gevallen waar dat kan, losgelaten kan worden, zodat er meer over water kan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk niet dat we samen uit die verdeling gaan komen, want ik denk dat we nu een verstandige verdeling hebben. Daarbinnen is er nog heel veel ruimte voor de toename van de binnenvaart. Ik hoop dat we elkaar er dan in ieder geval in kunnen blijven vinden dat we daarop moeten blijven inzetten en dat we juist goed moeten kijken naar die multimodale knooppunten. We mogen daar natuurlijk ook het spoor niet bij vergeten, want juist bij die knooppunten is nog heel veel winst te halen. Daar maak je het mogelijk dat er op een vervoerstraject gebruik wordt gemaakt van meerdere modaliteiten, zodat we echt efficiënt die modaliteit voor dat stukje van het vervoer kunnen inzetten, die het het meest efficiënt en effectief maakt.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij staat er nog een amendement van ons open. De minister heeft daar nog niet op gereageerd en volgens mij is dit het laatste blokje. Mijn vraag aan de minister is dus of ze haar oordeel kan geven over het amendement van de PVV over de ILT.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik had me voorbereid om daar in de tweede termijn op te reageren. Als u het niet heel erg vindt, doen we dan de hele stapel in één keer.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nederland Waterland, daar kunnen we trots op zijn. We hebben voor meer dan 500 miljoen euro de allergrootste zeesluis ter wereld aangelegd bij IJmuiden. U weet waar ik naartoe wil: in Amsterdam willen ze een brug leggen over het IJ. Ook heel fijn! Bent u al in gesprek met Amsterdam? Zo ja, wat is daar dan de status van?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, ik ben in mijn eerste maand nog niet in Amsterdam geweest. Ik ben vooral op de vierkante kilometer rond het Binnenhof geweest. Ik ben overigens wel bij de opening van de sluis bij Terneuzen — "bij de start van de bouw" moet ik zeggen — geweest. Nee, de eerste contacten met de regio gaan plaatsvinden tijdens de BO MIRT-gesprekken die we binnenkort krijgen. Dan zullen we, denk ik, van alle regio's alle plannen en voornemens ter tafel krijgen. Daarna gaan we u daar uiteraard per brief over informeren.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Bij wegen maken we afspraken met de gemeentes en provincies voor het onderliggend wegennetwerk. Het lijkt me verstandig om dat hier ook te doen. Als er een fietsbrug over het IJ komt en we vervolgens voor een half miljard een minder effectieve zeesluis hebben, dan zou dat toch hartstikke zonde zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan me zo voorstellen dat dit onderwerp van gesprek zal zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot zover de minister in de eerste termijn. Voordat we naar de staatssecretaris gaan luisteren, schors ik voor een paar minuutjes en daarna is mevrouw Van Veldhoven aan de beurt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De staatssecretaris kennen we als iemand die zich kort en puntig uitlaat en zo ook de interrupties beantwoordt. De Kamerleden kennen we als mensen die bij de interruptiemicrofoon heel snel bij de kern van de zaak weten te komen. Dus dat gaat allemaal goedkomen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Precies, voorzitter. We gaan al uw verwachtingen waarmaken!

Voorzitter. Een bijzonder moment, en laat ik dat moment beginnen met de Kamerleden te danken voor alle vragen die ik zo meteen zoals gevraagd kort en puntig zal beantwoorden, maar toch natuurlijk met alle inhoud daarin waar de Kamerleden om vragen.

Voorzitter, het is een bijzonder moment om hier nu te staan. Toen ik hier gisteren zat dacht ik: het is nieuw, maar het is tegelijkertijd ook vertrouwd om hier met u allen in deze zaal te zitten en te spreken over de onderwerpen waarover we de afgelopen zeven jaar ook zo vaak met elkaar in debat zijn geweest. Ik kijk er ook naar uit om op deze manier met u verder te spreken over die onderwerpen. Als staatssecretaris heb ik nu een andere rol en een andere verantwoordelijkheid maar mijn drijfveer — en dat zult u hopelijk ook herkennen — is dezelfde gebleven.

Wat bij mij vooropstaat is ons land toekomstbestendig maken, en vanuit deze positie heb ik daar natuurlijk een paar bijzondere aandachtspunten bij. Voorop staat voor mij voor de komende jaren de zorg voor een goed openbaar vervoer, en daarnaast wil ik vanuit transport en circulaire economie bijdragen aan het halen van de doelstellingen van het Parijs-akkoord dat we allemaal ondertekend hebben. Daarnaast wil ik eraan werken om Nederland steeds schoner, veiliger en leefbaarder te maken. Het milieu is weliswaar uit de naam van het ministerie verdwenen, zoals mevrouw Kröger al opmerkte, maar niet uit mijn hart. Tegen de rest kan ik ook zeggen dat het zeker ook niet uit mijn agenda is, als ik zo de afspraken en de stapels stukken zie die daarvoor op mijn bureau belanden. Daar gaan we het met elkaar dus nog veel over hebben.

Voorzitter, ik kijk uit naar de samenwerking met de Kamer, maar ik kijk ook erg uit naar de samenwerking met de minister. We hebben een hele fijne start gemaakt samen en zien op heel veel plekken terreinen waar we echt samen willen en kunnen optrekken. Ik denk dat de Kamer dat ook al in de beantwoording van de minister heeft gemerkt.

Voorzitter. Ik heb ook een aantal blokjes. Ik ga eerst kort in op die belangrijkste opgave, en welke agenda ik daarbij zie. Dat doe ik in een algemeen blokje. Daarna zal ik de vragen beantwoorden in drie blokken: openbaar vervoer en spoor, de bijdrage aan Parijs — daar zit zowel circulaire economie als emissieloos vervoer in — en daarna een gezonde en veilige leefomgeving.

Voorzitter. Zoals velen van u hebben opgemerkt, is het voor de mobiliteit op de weg en het spoor alle hens aan dek, om meteen maar even aan de heer Bisschop en mevrouw Dik-Faber te laten zien dat ook de binnenvaart natuurlijk bij ons heel goed op het netvlies staat.

We zullen echt topsport moeten gaan bedrijven, als ik naar de cijfers kijk. Tot 2030 verwachten we een kwart meer treinritten en de komende tien jaar komen er alleen al in de Randstad een half miljoen mensen bij. Al die mensen gaan elke dag naar hun werk of naar school en 's avonds weer naar huis. Zij lopen dus elke dag tegen de drukte aan. Om dat op te lossen — dat hebt u ook de minister horen zeggen en dat vinden we echt samen — zullen we dus slim moeten inzetten op én de weg, én het spoor én de bus én een slimme inzet van de fiets. En op goede reisinformatie. Het gaat de reiziger er immers niet om hoe hij er komt, als hij of zij er maar komt, comfortabel en snel. We gaan dus op zoek naar slimme combinaties — dat zeg ik ook tegen de heren Dijkstra en Von Martels, die hierop aandrongen — zowel in als buiten de Randstad. Dit laatste zeg ik ook in het bijzonder tegen de heren Von Martels en Amhaouch, die daar aandacht voor vroegen. Ik kom daar later nog op terug.

We hebben dus alles nodig, maar het is ook mooi om te zien dat er heel veel gebeurt in de sector. Zoals de minister al zei wordt mobiliteit op heel veel plaatsen meer een dienst, waarbij het onderscheid tussen de middelen een beetje aan het verdwijnen is. Minder hokjes en meer aansluiten bij wat de reiziger wil, dat is ons doel. Daarmee zetten we stappen naar dat mobiliteitsfonds, waarmee we dit op een gegeven moment ook beter kunnen financieren.

Gelukkig is er ook ruimte om te investeren en dat is goed nieuws, want de stevige opgaven die er zijn op het gebied van openbaar vervoer en spoor liggen daar. Dat zijn er veel. Niet alles kan, dat is helder, dus we zullen steeds slimme keuzes moeten maken. Ik geloof dat het ongeveer de eerste zin was die de heer Van Aalst uitsprak: we moeten ons geld slim gaan inzetten. Dat ben ik van harte met u eens, meneer Van Aalst.

Voorzitter. Geld is belangrijk, maar de mensen die het werk uitvoeren vormen uiteindelijk ons echte kapitaal. Zonder de inzet van al die duizenden conducteurs, machinisten, chauffeurs, monteurs en al die andere medewerkers bij bedrijven als de NS, ProRail en de regionale vervoersmaatschappijen zijn we letterlijk helemaal nergens. We gaan hun inzet de komende jaren nog heel erg hard nodig hebben. Ik wil ze alvast bij voorbaat, vast mede namens u, heel erg hartelijk bedanken voor al die inzet.

Voorzitter. Dan de hoofdlijnen van mijn tweede prioriteit. Die heeft te maken met wat ik beschouw als de grote uitdaging waar we deze eeuw met elkaar voor staan, de doelstellingen van Parijs waarmaken. Als we klimaatverandering willen tegengaan ... Dit is nog steeds het blokje algemeen, meneer Laçin. Ik kom zo meteen nog op specifieke vragen. Dit is een beetje de inkleuring van wat u ongeveer van mij mag verwachten in de blokjes. Als we klimaatverandering willen tegengaan, moeten alle sectoren van de economie veranderen. Het regeerakkoord gaat daar ook echt van uit en geeft dit departement een heldere opdracht om een aantal punten aan te pakken. Daarvan liggen er twee bij mij: minder verspilling, meer hergebruik en een circulaire economie, en de CO₂-uitstoot in de transportsector moet omlaag. Dat vraagt nu om acties. Ik zie al heel veel goeie initiatieven: zero-emissiebussen, stoeptegels die worden gemaakt van afval, 3D-inkt van oude dashboards van auto's en duizenden matrassen die elk jaar worden gerecycled.

Dat is allemaal heel mooi, maar er is nog veel meer nodig. Een afvalloze economie krijgen we alleen door alle slimme ideeën te benutten: van bedrijven, uit de wetenschap en ook uit de Kamer. Ik ben heel erg blij met het aanbod dat mevrouw Kröger deed om hierover vanuit de Kamer gezamenlijk heel constructief en creatief na te denken, met coalitie, oppositie en kabinet. Ik kijk daarnaar uit. Ik bundel heel graag de krachten en mijn inzet op dit dossier is ook vooral om zo veel mogelijk belemmeringen weg te nemen. Er liggen heel veel kansen. Laten we met elkaar kijken hoe we die kunnen benutten. Ik weet dat dit onderwerp breed leeft in de Kamer. Ook de VVD heeft hier regelmatig aandacht voor gevraagd.

Tot slot in dit blokje algemeen: ik wil de komende jaren ook echt een bijdrage leveren aan een gezond en veilig land. Gezonde lucht en een veilige leefomgeving voor iedereen staan hierbij voorop, ook in gebieden waar grote chemische bedrijven staan en ook in gebieden waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Laat het helder zijn, een risicovrije samenleving bestaat niet, maar mensen moeten er wel van op aan kunnen dat we wel continu werken aan een verbetering van hun veiligheid en hun gezondheid.

Dat was mijn algemene blokje, mijn algemene inzet. Ik ga nu graag over naar het blokje ov en spoor, tenzij er vragen zijn natuurlijk.

Voorzitter. Openbaar vervoer en spoor. Met dagelijks ruim 1,2 miljoen treinreizigers is ons spoor een van de meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Internationaal gezien is de punctualiteit hoog. Dat moet ook, want we leggen de lat ook hoog. ProRail is hierin een belangrijke speler. Daarom toch een opmerking hierover. ProRail draagt bij aan een veilige, snelle, comfortabele en betaalbare reis van deur tot deur voor de treinreiziger tegen zo laag mogelijke kosten voor de belastingbetaler. De publieke taken worden grotendeels bekostigd met belastinggeld, jaarlijks ongeveer 2 miljard. Dat rechtvaardigt een principiële keuze hoe we dat geld controleren en hoe we publieke sturing uitoefenen. Daarom wordt ProRail omgevormd tot een publiekrechtelijk zbo met een rechtspersoonlijkheid. Die omvorming zal zonder gevolgen voor de rechtspositie en de arbeidsvoorwaarden van de werknemers tot stand worden gebracht. Dit staat ook helder in het regeerakkoord, maar ik vind het toch belangrijk om het hier nogmaals te noemen naast de brief die ik u stuur. Ik kom volgend jaar met een brief naar u over hoe we dat allemaal gaan doen. Ik vind het heel terecht dat dat als aandachtspunt duidelijk is meegenomen, ook in het regeerakkoord.

Een intensief gebruikt netwerk betekent ook voldoende geld om de basis op orde te hebben. We moeten dus ook voldoende geld uittrekken om te investeren in beheer, onderhoud en vervanging. Daarnaast hebben we geld dat we kunnen investeren in nieuwe projecten. Dat is natuurlijk altijd het leukste. Dat geld wil ik zo goed mogelijk inzetten op de grootste problemen, of noemt u het maar met zo veel mogelijk effect. Dan zie ik vier belangrijke lijnen. Ten eerste de verbinding tussen de heel belangrijke steden sneller maken. Ten tweede regionaal en stedelijk ov verbeteren. Ten derde internationale verbindingen voor personen en goederen versterken. In de grensregio's kan op heel veel plaatsen echt nog veel verbeteren aan het openbaar vervoer. Internationale treinverbindingen spelen daarbij een belangrijke rol. Ook voor het goederenvervoer, ook op de

lange lijnen tussen de hoofdsteden, hebben we ambities. Ten vierde vernieuwing, verduurzaming en extra veiligheid, bijvoorbeeld door nieuwe vervoersconcepten volop de ruimte te geven — de minister sprak daar ook al over — in minder dichtbevolkte gebieden, heel belangrijk. Een ander voorbeeld zijn onbeveiligde overwegen. We schrikken allemaal elke keer weer als we daar een ongeluk zien gebeuren. Dan vragen we ons af waarom dat nog zo is. Daar vallen nog te veel onnodige slachtoffers. Het is voor mij een van de punten waarvan ik hoop dat we er de komende jaren met elkaar mee aan de slag kunnen. Ik zeg mee aan de slag, met u, maar natuurlijk ook met de sector, met het bedrijfsleven en met de regionale bestuurders, die echt onmisbare partners zijn bij eigenlijk al deze agenda-punten.

De eerste stap met de regionale bestuurders komt al snel, zoals de minister ook al zei. Begin december zullen we bij het BO MIRT in een eerste ronde spreken met de regionale bestuurders over hun prioriteiten voor de komende jaren. Ook daar zal niet alles kunnen. Ze zullen consistente keuzes moeten maken. We zullen dat in goed overleg doen. Op 11 december gaan we met u in overleg over de resultaten van dat overleg met de regio.

De heer Jetten en de heer Amhaouch hebben heel specifieke vragen gesteld over de Maaslijn, waarop ik graag wil ingaan. De heer Jetten vroeg zich af of dit niet een mooi pilotproject kan zijn voor 3 kV. 3 kV, een spanningsverhoging op het spoor, is interessant. Als dat lukt, geeft het capaciteitswinst, vermindert het het energieverbruik en draagt het bij aan minder CO₂-uitstoot. Maar het is wel een heel groot en complex project en dus moeten we het heel zorgvuldig onderzoeken en uitvoeren. In december 2015 hebben NS en ProRail al een MKBA voor de 3 kV opgeleverd aan lenW. Dat was een afspraak uit de Lange Termijn Spooragenda. Er wordt nu gekeken naar een update hiervan. Daarbij wordt goed gekeken naar de kansen, ook in de context van de klimaatopgaven en de verdichting die we op het spoor willen realiseren, maar ook naar de kosten en de risico's om te kijken of het project goed behapbaar te maken is. Die informatie moet ik natuurlijk meenemen in een zorgvuldig besluit. De update van de MKBA is naar verwachting in december gereed. Zodra ik die heb, zorg ik natuurlijk dat ik hierover een brief aan de Kamer stuur. In dat kader moeten we ook kijken naar de mogelijkheden voor private financiering. Als je door energiebesparing een deel van het geld terugverdient, kan dat weer helpen om een businesscase rond te krijgen. Dus in dat kader gaan we daarnaar kijken en gaan we ook kijken naar het doen van een proef. De heer Jetten deed de suggestie om voor die proef eens naar de Maaslijn te kijken. Om met de 3 kV een proef te kunnen uitvoeren, moet zowel de infrastructuur als het materieel worden aangepast. Dan is even de vraag of de Maaslijn daarvoor het meest geschikt is. Op dit moment wordt er gedacht aan het uitvoeren van een proef in een railcenter, maar op een gegeven moment moet je natuurlijk ook het spoor op. Ik houd de suggestie van de heer Jetten graag in beraad, maar ik kan er op dit moment nog geen echte uitspraak over doen. We nemen het allemaal mee en we komen erop terug.

De heer Amhaouch vroeg naar de planning en financiering van het project Maaslijn Nijmegen-Sittard. Ik ken zijn grote betrokkenheid bij dit project. De planning en de financiële beheersing van het project zijn een verantwoordelijkheid

van de initiatiefnemer en dat is de provincie Limburg. Deze worden in een stuurgroep met de medeopdrachtgevers, de provincies Noord-Brabant en Gelderland, afgestemd. Ik realiseer me heel goed dat er nog knelpunten zijn. De Maaslijn is een regionaal project. Het Rijk heeft daar uiteraard ook aan bijgedragen, want het is een belangrijk project. Maar goed, er zijn dus nog knelpunten. Ik wil op korte termijn — ik beoog te bekijken of we dat gesprek kunnen doen voordat we met de Kamer spreken over het BO MIRT — samen de provincie een laatste poging doen om te bekijken of we de knelpunten in dit al lang lopende dossier nog kunnen oplossen. Maar ik vind het ook eerlijk om vandaag tegen u te zeggen dat ik, het allemaal nog goed bestudeerd hebbende, niet direct aanknopingspunten zie voor een extra financiële bijdrage. Maar laten we wel kijken of een slimme oplossing kunnen vinden. Dat is het antwoord dat ik graag aan de heer Amhaouch wil geven. Ik ben dus graag bereid om, zoals hij vraagt, nog een keer met de bestuurders om tafel te gaan zitten om te kijken of we tot een slimme combinatie van inzet, middelen en ideeën kunnen komen voor een oplossing voor dat project, waar ik ook zeker belang aan hecht.

Dan toegankelijkheid van het regionaal openbaar vervoer. Mevrouw Van Brenk vroeg daar onder anderen aandacht voor. We streven naar een kwalitatief goed openbaar vervoer voor iedereen en dan bedoel ik ook echt iedereen. Ook als je een beperking hebt, moet je gewoon goed gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dat geldt ook voor het regionale openbaar vervoer, mevrouw Van Brenk. Absoluut. We zijn op de goede weg. Het openbaar vervoer wordt steeds toegankelijker. Dan gaat het om alle soorten van openbaar vervoer en ook haltes en stations. Dat gebeurt natuurlijk wel stapsgewijs, want al die haltes en stations hebben een eigen levensduur.

We kunnen niet alles tegelijkertijd aanpakken, maar het is wel een continue agenda. Zo wordt bij iedere vervanging van verouderd materieel en bij verbouwingen van stations en haltes rekening gehouden met de eisen van toegankelijkheid. Denk dan bijvoorbeeld aan een lage instap bij nieuwe treinen en trams of geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking — dat was recent ook in het nieuws, dat we er daar weer heel veel van hebben kunnen realiseren — en lichtborden in bussen waar informatie over de volgende halte op staat voor mensen die het niet goed kunnen horen. Maar ook heel praktisch. Tijdens mijn eerste werkbezoek aan het spoor stond ik op het perron en sprak ik een man met een blindengeleidehond die aan het reizen was. Hij was er heel trots op dat hij zelfstandig kon reizen. Hij zei ook: heel fijn dat er niet alleen assistentie is, maar dat er ook middelen zijn, zoals die geleidelijnen, waardoor ik zelfstandig kan reizen en niet afhankelijk ben van die assistentie. Hij zei wel: denk goed na bij het ontwerp, want bijvoorbeeld die stations met die schuine palen zijn voor mij een probleem. Toen dacht ik: dat is logisch, als je er even over nadenkt. Het zijn dit soort inzichten die we steeds moeten blijven verzamelen en die we moeten blijven meegeven. We moeten ervoor zorgen dat we daar in het ontwerp gewoon rekening mee houden. Want als je je richt op een lijn op grond, maar niet op een schuine paal dan creëer je toch een probleem. Dus terecht dat we hier steeds met elkaar scherp op zijn en proberen dat zo goed mogelijk te verbeteren.

Er waren ook nog vragen over de tarieven voor het regionaal openbaar vervoer, maar helaas is dat de verantwoor-

delijkheid van de provincies en de vervoersregio's in overleg met de vervoerders. Dus op dat punt kan ik hier, vanaf deze plek, niet heel veel doen voor mevrouw Van Brenk.

Zij vroeg overigens ook nog wat specifiek naar de buurtbus. Wat doe ik om die verbeteren, ook in het licht van de eenzaamheid van ouderen? Dat is een vraag die volgens mij heel erg goed past in het nadenken over het op een andere manier omgaan met het openbaar vervoer op het platteland. Ik kijk even naar het dorp waar mijn moeder woont. Daar rijdt één keer per uur een bus. Heel veel mensen maken dus geen gebruik meer van die bus, omdat het eigenlijk te weinig is om echt in je vervoersplan, in je dagelijkse plannen, in te passen. En dan ga je warme lucht verplaatsen, zoals de heer Dijkstra zei. Dat willen we allemaal niet, maar we willen wel dat de mensen die daar wonen ook openbaar vervoer hebben waar ze goed gebruik van kunnen maken. Dan moeten we vooral slimme combinaties maken. We willen ook kijken of we dat vervoer vraaggericht kunnen maken. Als iemand wil, kan hij een vraag stellen en kan worden gezegd: oké, we gaan.

We zijn aan het kijken of we het kunnen integreren met het zogeheten doelgroepenvervoer. Dat doe ik samen met de minister van VWS, medeoverheden en belangenorganisaties. We kijken of we de busjes die er toch zijn, die toch rijden, op de een of andere manier kunnen combineren met meer vraaggericht openbaar vervoer in de regio. Waar we verder niet een heel fijnmazig netwerk kunnen aanleggen, proberen we slimme oplossingen te vinden. Er zijn ook een heel aantal goede voorbeelden die al zijn uitgerold. Denk bijvoorbeeld aan Limburg. Daar is een Voor Elkaar Pas ingevoerd voor mensen, ouderen die slecht ter been zijn. Zij kunnen die pas gebruiken voor een taxi en voor het reguliere openbaar vervoer. De vervoerders en de gemeenten verrekenen de kosten achter de schermen. Mensen hebben er dus geen gedoe van, maar worden heel goed geholpen in hun mobiliteit. Dat is de eerste stap op weg naar wat we al een aantal keer genoemd hebben: mobiliteit als een dienst, Mobility as a Service, afgekort MaaS, zodat reizigers in een keer hun reis boeken en betalen, en geen gedoe hebben met overstappen.

Voorzitter. Dan kom ik bij de hsl, die de bijzondere aandacht heeft van de heer Dijkstra. Kwaliteit willen we overal bieden, op het hele spoor: in het ov in de regio, maar natuurlijk ook op de hsl. De heer Dijkstra vindt dan ook terecht dat ook daar de reiziger waar moet krijgen voor zijn geld. We weten allemaal dat de betrouwbaarheid op de hsl een blijvend aandachtspunt is, en dan formuleer ik het maar even zachtjes. Gelukkig wordt daar ook hard aan gewerkt. Er is een verbeterprogramma IC Direct, en daar werken NS en ProRail hard aan. De NS heeft aangegeven dat de prestaties sterk verbeterd zijn ten opzichte van het begin van dit jaar. Als dat zo is, dan is dat echt goed nieuws voor de reiziger en dan mogen we daar allemaal heel blij mee zijn. Ik moet de resultaten natuurlijk nog afwachten, en dat zal ik ook netjes doen voordat ik u mijn eindoordeel geef, maar laten we met elkaar hopen dat de reiziger dit jaar goed heeft kunnen profiteren van de hsl. En als het de NS lukt om de prestaties flink omhoog te brengen, dan is dat natuurlijk ook een compliment waard aan de mensen die dat realiseren.

Verder laten NS en ProRail nog een externe review uitvoeren op hun prestaties en op het verbeterprogramma op de

hsl, omdat we eigenlijk allemaal willen weten dat we voor de reizigers echt het maximale uit die lijn halen. Dat mogen ze ook van ons verwachten. Ik zal deze review van de NS beoordelen in samenhang met de uitkomst van de marktverkenning die ik u deze week stuurde. Ik kom daar begin 2018 met u over te spreken als we echt alle resultaten hebben.

Voorzitter. De hsl-discussie gaat al een beetje over marktordening. Daar had de heer Van Dijk nog wat nadere vragen over. In het rapport Kiezen voor een goed spoor, waar ik de Kamer ook een brief over heb gestuurd, wordt het belang van een consistente marktordening onderstreept. In het rapport worden verschillende scenario's met meer en met minder marktwerking uitgewerkt. Een keuze voor sturing en marktordening moeten we natuurlijk heel zorgvuldig maken, op basis van de juiste informatie en met nadrukkelijke weging van al die belangrijke elementen die de heer Van Dijk ook noemde, zoals veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Dat zijn allemaal dingen die we zeker zorgvuldig zullen meewegen. Het kabinet heeft in het regeerakkoord afgesproken bij die keuze de optie voor meer marktwerking open te houden, en omdat het geformuleerd staat als "open" wil ik er ook nu niet op vooruitlopen. Die discussie gaan we met elkaar voeren nadat de midterm review is uitgevoerd. Dat zal dus in 2020 zijn. Tegen de heer Van Dijk zeg ik: het is goed om vooruit te kijken, maar hier loopt u toch iets voor de troepen uit.

Dan vroeg de heer Van Dijk nog specifiek naar de provincie Limburg, die een aanbesteding wil starten met de lijn Eindhoven-Düsseldorf. Hij vraagt naar mijn positie hierin. Ik heb nog geen besluit genomen over deze verbinding, want nog niet alles is uitgewerkt. Hier moeten we ook echt met de partners, en ook met de partners aan Duitse kant, heel goede afspraken over maken. Ik weet nu in ieder geval wel wat de gedeputeerde van Limburg graag wil, maar het is toch een besluit dat ik hier met u in deze Kamer wil bespreken. De provincie is dan uiteindelijk niet de aangewezen partij, maar we weten nu in ieder geval wat ze willen. Ik neem dat natuurlijk heel erg graag mee. Ik zal u voor het BO MIRT met een brief informeren over de stand van zaken.

Voorzitter. Ik stipte het al even aan in het begin: onderhoud. Voor een betrouwbaar openbaarvervoernetwerk zijn goed onderhoud, goed beheer en tijdige vervanging cruciaal. Ik weet dat de Kamer dat ook vindt, want daar zijn regelmatig vragen over gesteld. Ook weleens vanuit de D66-fractie, nog voordat de heer Jetten de spoorportefeuille deed. De heer Jetten vraagt naar de stand van zaken van het potentiële tekort voor het in stand houden van het spoorwegennet en hoe we die tekorten kunnen aanpakken. En hij denkt mee, want hij doet bijvoorbeeld de suggestie om op regionale spoorlijnen ook in de avond werkzaamheden toe te staan vanwege lagere kosten.

Allereerst op het punt van die tekorten. Ik kan de heer Jetten geruststellen. Het potentiële tekort van 475 miljoen, dat eerder was signaleerd, wordt door ProRail opgelost met allerlei besparingsmaatregelen. Daar is een heel programma voor. Ook de nieuw ontwikkelde werkwijze werken aan het spoor draagt daaraan bij. ProRail heeft mij laten weten dat hij de beoogde besparingen vanaf 2019 ook heeft verwerkt in het financiële overzicht. Daarnaast zal er de komende jaren structureel geld nodig zijn voor beheer, onderhoud en vervanging. Daarbij moeten wij ook het risico incalculeren

dat er ook weleens een keer wat tegenvalt als je maatregelen neemt. Daar zal ik dus geld voor moeten reserveren op mijn begroting. Dat zal ik ook doen en daarover kom ik bij u terug.

Voor het werk in de avond heeft ProRail samen met regionale vervoerders, overheden, NS, reizigersorganisaties en goederenvervoer een nieuwe werkwijze ontwikkeld. Die heet Toekomstbestendig werken aan het spoor. Die werkwijze moet leiden tot minder hinder, lagere kosten en voor de aannemers beter uitvoerbare werken. Dat lijken mij alle drie heel belangrijke elementen om te combineren. Als het ons lukt om dat op die manier te doen, dan maken wij een grote slag. Dit kan ook leiden tot een andere verdeling van werkzaamheden over dag en nacht, doordeweekse dagen, in het weekend en over drukke perioden in vakanties. En meneer Jetten, dat zou inderdaad ook kunnen betekenen dat wij er af en toe voor kiezen om in de avond de werkzaamheden uit te voeren.

De heer Amhaouch vroeg ook naar werken op het spoor. Hij vroeg of wij dat met zo min mogelijk hinder voor de reizigers kunnen doen. Dat is absoluut de inzet. Het is ook een heel belangrijk onderdeel van het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor. Hij vraagt hier heel terecht aandacht voor. Het doel is minder hinder voor reizigers en verladers en efficiënt omgaan met het geld. Als je ziet over wat voor soort budgetten dit gaat, is dit geen sinecure. Het plan van aanpak ontvangt u met het Beheerplan ProRail 2018 in december van dit jaar. Als u daar nog gedetailleerdere vragen over heeft, kunnen wij elkaar daar nog nader over spreken.

Voorzitter. Er zijn heel wat onderwerpen in dit blokje openbaar vervoer en spoor. Ik had het eigenlijk openbaar vervoer en spoor en fiets moeten noemen, want terecht hebben verschillende leden gevraagd naar de inzet van de fiets. De heer Von Martels introduceerde zelfs een mooie nieuwe term: VGV (Vélo à Grande Vitesse). Een prachtige trouvaille! Ik ben blij met die belangstelling, want ik vind de fiets zelf een ontzettend belangrijke schakel in onze hele mobiliteit. Persoonlijk kwam ik vaak op de fiets naar de Kamer en als het weer het een beetje toelaat, doe ik dat nog steeds, maar dan naar het departement. Even frisse lucht aan het begin of het einde van de dag, even je hoofd leegmaken en een beetje beweging; mij bevalt het heel erg goed. Maar dat komt ook omdat ik op een afstand woon waar dat ook te doen is. Het kabinet trekt 100 miljoen uit voor de fiets als onderdeel van oplossingen bieden voor files en drukte. In het woon-werkverkeer ligt voor heel veel meer mensen een groot potentieel. Want 25% van het woon-werkverkeer gaat al met de fiets, maar 70% van de afstand van woon-werkverkeer is onder de 15 kilometer. Dat is met een gewone fiets al best te doen, maar helemaal natuurlijk als je een elektrische fiets hebt. Dan wordt het echt een afstand die makkelijker te overbruggen is. Daarmee wil ik niet zeggen dat dat voor iedereen de oplossing is, maar voor mensen die het overwegen zou ik zeggen: mijn ervaringen daarmee zijn heel goed.

Mevrouw Dik-Faber, de heer Jetten en de heer Azarkan vroegen naar de manier waarop wij de 100 miljoen gaan besteden en hoe wij provincies en gemeenten erbij gaan betrekken. Dat moeten wij natuurlijk echt in samenhang doen met al deze partijen. Ik ga de komende tijd na waar de grootste behoeftes liggen, waar de meest kansrijke

routes liggen en waar de grootste tekorten aan stallingen liggen. Ik betrek hier natuurlijk heel nadrukkelijk de regio's bij. In het voorjaar van 2018 kom ik bij u terug over hoe wij dat geld op een effectieve manier zouden kunnen besteden.

Tegen mevrouw Van Tongeren zeg ik: dit plaats ik ook in een breder perspectief, want er is een nationale fietsagenda van de Tour de Force. Wij blijven wel aan de Franse kant vanavond, geloof ik. Tour de Force is een samenwerkingsverband van overheden, maatschappelijke organisaties zoals ANWB, Fietzersbond en de industrie. Ik zou bijna zeggen: het is het fietsakkoord waar mevrouw Van Tongeren het over had. Het is mijn voornemen om het geld voor zowel het fietsparkeren als de infrastructuur minimaal te verdubbelen via cofinanciering door de partners. Want daar liggen zo veel wensen dat wij daar alleen wat van kunnen maken als de regionale partners eraan bij kunnen dragen. Ik geloof dat er alleen al voor fietssnelwegen voor 400 miljoen aan plannen liggen. Dat ga ik dus met die 100 miljoen niet red- den, maar als wij nou alle krachten bundelen, dan kunnen wij waarschijnlijk van die 100 miljoen een nog grotere investering maken voor de fiets, fietspaden en fietsparkeer- plaatsen. Maar dan nog: je hebt fietsen en fietsen. Dat weet u ook. Het assortiment aan fietsen in Nederland wordt steeds mooier, bonter en rijker. Als ik mijn fiets parkeer bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dan zie ik het hele scala staan. Dat neemt wel ruimte in in zo'n fietsen- stalling. We zullen dus ook moeten nadenken over de vraag hoe we in de stations waar al een tekort is aan plaatsen, ruimte gaan bieden voor die andere fietsen. We moeten ervoor zorgen dat we dat op een beetje een ruimtebespa- rende manier doen. Daar is nog heel veel aan innovatie te doen.

Fietssnelwegen zijn gericht op snelle fietsers en daarmee bij uitstek geschikt voor e-bikes. Meneer Jetten maakt zich zorgen over de paaltjes. Die passen er inderdaad niet goed bij, dus als we die snelle routes gaan uitrollen, laten we er dan ook met elkaar voor zorgen dat ze snel kunnen zijn en niet met allerlei onnodige hindernissen zijn bezaaid. Daar gaan we scherp op zijn.

De heer Jetten vroeg ook naar de combinatie van de fiets met grootschalige infraprojecten. Daar letten we ook op. Het is interessant om te melden dat de fiets eigenlijk een heel eigen plek heeft verworven in het MIRT. Bij investerin- gen in rijksinfrastructuur wordt, waar het even kan, slim geïnvesteerd, bijvoorbeeld door regionale plannen voor fietsinfrastructuur gelijk mee te nemen in het ontwerp. Dat is natuurlijk niet voor alle plannen relevant, maar daar waar het relevant is, doen we dat. Dat betekent vaak aanzienlijke kostenbesparingen voor de decentrale overheden. Slim combineren, waar mevrouw Kröger het over had, doen we onder andere op deze manier.

Voorzitter. Heel veel provincies en vervoerregio's hebben extra plannen voor co-investeringen in extra stallingen. Dus ik hoop dat we daar met elkaar het meeste van kunnen maken.

Voorzitter. Dat was het einde van een lang blok over spoor en openbaar vervoer. Ik hoop dat ik aan uw doelstelling van relatief kort formuleren ben tegemoetkomen.

De voorzitter:

We zijn even goed bijgepraat; dat moge duidelijk zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

U bent goed bij, precies.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik wil de staatssecretaris graag bedanken voor haar uitge- breide antwoord over de doelgroepen en de bereikbaarheid. Het stelt gerust dat daar goed aandacht voor is. Op één onderdeel had ik toch gehoopt dat er iets meer kon. Ik snap dat u niet gaat over de vraag of we het vervoer voor AOW- gerechtigden na de spits goedkoper kunnen maken. In sommige steden is dat al gratis. Het verzoek is eigenlijk: zou u dat kunnen stimuleren? We kennen de voorbeelden uit Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Daar is het zelfs gratis. Misschien kunt u iets doen om de andere gemeenten ook over de streep te trekken? Dat was ons verzoek.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik begrijp het verzoek van mevrouw Van Brenk heel goed en ik vind het ook heel sympathiek, maar het is ook belangrijk om de rolverdeling op sommige punten zuiver te houden. Wat ik wel kan doen, is de gemeenten vragen om hun best practices te delen met andere gemeenten. We spreken elkaar op heel veel verschillende momenten. Als een gemeente heel positieve ervaringen heeft opgedaan, dan is het natuurlijk heel mooi als zij die deelt met anderen. Ik wil de suggestie van mevrouw Van Brenk in die context zeker meenemen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

Ik wil eerst twee opmerkingen maken. Heel kort. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat we niet vooruit moeten lopen op de discussie over marktordening en de vraag of er meer marktwerking moet komen. Ik ben blij om te horen dat we die discussie te zijner tijd kunnen voeren. Dan het tweede punt. Wat de SP betreft is het openbaar vervoer, de bussen, een basisvoorziening voor een goede en leefbare wijk. Maar daarover kunnen we op een later moment nog wel een discussie voeren.

Mijn vraag gaat over de hsl. We zien dat de punctualiteit, de klanttevredenheid en de kans op een zitplek stijgen. De signalen voor dit jaar, waar u ook aan refereerde, zijn veel- belovend, maar we moeten die nog even afwachten. Het onderzoek van het verbeterprogramma 2016 heeft aange- toond dat de NS en ProRail effectief werken aan het verbe- teren van de prestaties van de Intercity direct. De marktver- kenning van afgelopen week laat zien dat de NS verbeterin- gen zelf kan doorvoeren en dat andere vervoerders het materiaal niet hebben om op korte termijn op de hsl te gaan rijden en niet samen willen of kunnen werken met de NS. Waarom kiest het kabinet, met alle punten die ik heb opgenoemd, er dan toch voor om het "three strikes out"- principe van het vorige kabinet te verscherpen?

De voorzitter:
Helder.

De heer Laçin (SP):

Waarom zegt het kabinet in het regeerakkoord dat de NS bij three strikes out niet moet samenwerken, maar dat er opnieuw aanbesteed moet worden? Waarom wordt de NS in de hoek gedrukt, terwijl ik denk dat het juist nu op al deze punten goed is om samen met de NS te gaan werken aan die verbeteringen? Want de NS is net als ProRail een ontzettend belangrijke speler.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat laatste ben ik helemaal met de heer Laçin eens. Het is een heel belangrijke speler. Het is de partij die wij voor tien jaar het hele hoofd railnet hebben gegund. Dus dat zegt ook iets over ons vertrouwen in de NS. Tegelijkertijd is het belangrijk — dat was natuurlijk ook de uitkomst van de parlementaire enquête naar de Fyra — dat we proberen alles uit die lijn te halen wat erin zit. Daaruit volgde dat "three strikes out"-principe. Bij de aanscherping naar aanleiding van de parlementaire enquête Fyra is gezegd dat, wanneer de NS en een aantal keren op rij op dezelfde indicator door de bodemwaardes heen zakt, je dan toch moet onderzoeken of er niet op een andere manier voor de reiziger meer uit die lijn te halen is. Als je de reiziger vooropstelt, is dat op zich dus reëel. Dat onderzoek is uitgevoerd, want je moet natuurlijk wel weten of zo'n partij er überhaupt is en of het überhaupt beter kan. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat er partijen zijn die ook aannemelijk kunnen maken dat ze de bodemwaardes kunnen halen, dat ze zelfs meer kunnen halen dan de bodemwaardes. Maar die partijen zeggen ook heel duidelijk: we willen dat wel zelfstandig doen, en niet met de NS. Dat zijn allemaal gegevens die ik meeneem naar de discussie die we later met elkaar hebben over de vraag of we het na deze concessie nog een keer op dezelfde manier willen doen of dat we dan dingen willen veranderen. Maar op dit moment is er op basis van de uitkomsten geen sprake van three strikes out en heeft het dus voor de NS geen effect in die zin dat er een verandering zal plaatsvinden. Als zij het goed doen, hebben wij gewoon een contract met de NS.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat als zij het goed doen, wij dan gewoon een contract met de NS hebben. Alleen, onze insteek is om vooral toe te werken naar een goede uitwerking met de NS in plaats van te dreigen met die three strikes out en het in de hoek drukken van de NS. Bijvoorbeeld Arriva zegt dat het de NS uit de markt wil concurreren, dat het de grootste wil worden, dat het het hoofd railnetwerk wil overnemen. Dat heeft ook recent in de krant gestaan. Dus in die zin vraag ik ook de staatssecretaris om naar mogelijkheden voor meer samenwerking en de verbetering van de NS te zoeken, en om niet te gaan zitten op meer marktwerking en dreigementen, die nu vanuit alle hoeken richting de NS komen. Wat kan de staatssecretaris daarover zeggen?

De voorzitter:
Helder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ga niet over de woorden van Arriva, dus dat moet ik geheel aan hen laten. Maar de heer Laçin vindt mij zeker aan zijn zijde als het gaat om het inzetten op een continue verbetering van de prestaties van de NS en het belang van de reiziger. Zo sta ik erin.

De voorzitter:

Heel goed. De heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

De minister ... Ik bedoel: de staatssecretaris; ik moet nog even wennen aan die wisselwerking. Ik heb zowel met de minister als met de staatssecretaris te maken, bij de luchtvaart en het spoor.

Ik kom eerst terug op de Maaslijn. We willen graag gebruikmaken van de handreiking van de staatssecretaris, want de Maaslijn is een partnership. Daar zit het Rijk in, daar zit ProRail in, daar zit de provincie Gelderland in, daar zit de provincie Limburg in, daar zit de provincie Brabant in. Er wordt 160 miljoen in geïnvesteerd, inclusief het station Greenport Venlo. Dan kan het er bij mij niet in dat als we samen uitgaan, niet samen thuiskomen om dat project te realiseren. Ik wil inderdaad onderstrepen wat de staatssecretaris zegt: wij gaan goed kijken wat we in de komende weken kunnen doen en zullen daar bij het MIRT op terugkomen. Dat is één.

Het tweede is station Eindhoven. Daar heb ik in mijn inbreng over gesproken, maar ik had er nog geen reflectie op gehad. Misschien kunt u daar kort op reflecteren, want dat past zeker in de lijn Eindhoven-Duitsland; ik bedoel niet alleen de spoorverbinding, de intercity, maar ook de ontwikkelingen op dat station.

De voorzitter:

U gaat nu afronden met een vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Mijn eerste vraag is of de staatssecretaris kan reflecteren op de ontwikkelingen.

De voorzitter:

Heel goed.

De heer Amhaouch (CDA):

Dan wil ik mijn tweede vraag inzetten, als dat kan. Of gaat de staatssecretaris eerst deze vraag beantwoorden?

De voorzitter:

Laten we eerst even naar de staatssecretaris gaan luisteren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik ga inderdaad graag het gesprek aan met de regio om dat te bekijken. Ik constateerde dat we natuurlijk ook als Rijk al ruim 70 miljoen hiervoor hebben vrijgemaakt. Dus wij vinden het ook een belangrijk project.

Ergens zit er natuurlijk een eind aan wat wij daar aan rijksmiddelen bij kunnen zetten, maar de toezegging die ik daarstraks heb gedaan, namelijk bekijken of we slimme oplossingen kunnen vinden, doe ik heel graag gestand. Laten we inderdaad bij het MIRT bekijken of we daar nog verder mee gekomen zijn.

Op het punt van station Eindhoven: de lijn Eindhoven-Düsseldorf is onderdeel van een aantal van de concrete projecten die het regeerakkoord benoemt. Het is een belangrijke lijn voor het grensoverschrijdende verkeer in die regio. Daar gaan we met elkaar over spreken. Daarbij komt ook station Eindhoven natuurlijk om de hoek kijken. Heel veel meer concreets kan ik er hier nu niet over zeggen, maar we kunnen er bij het notaoverleg MIRT zeker ook nog verder over spreken.

De heer Amhaouch (CDA):

Oké. Dan heb ik nog een vraag, als dat mag, voorzitter. Die gaat over het gebruik van het spoor, over de maximale capaciteitsbenutting. De staatssecretaris heeft een aantal keer gezegd dat ze bezig is met een beheersplan of een perspectiefplan; ik kan het niet letterlijk citeren. Maar er worden blijkbaar nog steeds enkeldekstreinen besteld, terwijl u zelf ook aangeeft dat Nederland internationaal gezien bijna het drukste spoor heeft. Kan de staatssecretaris verklaren waarom dat nog gebeurt? Een ander punt is dat we, als er onderhoud aan het spoor plaatsvindt, blijkbaar nog altijd allebei de spoorlijnen dichtgooien. Hoe gaan de buurlanden daarmee om? Kunnen we op dat punt nog effectief zijn? Als ergens op de A67 aan de weg gewerkt wordt, worden niet alle vier of allebei de banen dichtgoot.

De voorzitter:

Dank u wel. De staatssecretaris.

De heer Amhaouch (CDA):

Kunnen we dus kijken naar creatieve ideeën om het spoor maximaal te benutten?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik deel heel erg de intentie van de heer Amhaouch om het spoor maximaal te benutten en de overlast door werkzaamheden zo veel mogelijk te verminderen. Tegelijkertijd willen we het ook veilig doen. Ik weet zeker dat in het programma over toekomstbestendig beheer van het spoor dat ProRail heeft uitgewerkt, ook naar dit soort ideeën wordt gekeken. Dat heeft dus absoluut de aandacht. We willen de overlast zo veel mogelijk verminderen en het spoor zo maximaal mogelijk benutten, binnen wat veilig is voor de mensen die aan het spoor moeten werken. Ik weet zeker dat de heer Amhaouch daar ook groot belang aan hecht.

Dan de dubbeldekstreinen. Toen de heer Amhaouch dat gisteren zei, dacht ik ook: ja, dat is eigenlijk wel apart. Ik heb dat dus nagevraagd. Nu blijkt dat we daar een bewuste keuze voor maken vanwege de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, ook voor mensen met een beperking. U ziet die dubbeldekstreinen allemaal voor u. Daarbij moet je óf een trappetje af óf een trappetje omhoog. Als je beperkt bent, heb je dus eigenlijk slecht toegang tot die

treinen. Dat is een van de redenen waarom er een verandering heeft plaatsgevonden in het inkoopproces. We hebben Kamerbreed gezegd dat we die toegankelijkheid, ook voor mensen met een beperking, ontzettend belangrijk vinden.

De voorzitter:

Mevrouw Dik-Faber.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter?

De voorzitter:

Nee, u bent twee keer geweest, meneer Amhaouch, en u heeft hele lange vragen gesteld.

De heer Amhaouch (CDA):

Nee, het waren twee vragen. We hebben vijf vragen per fractie.

De voorzitter:

Dat is mijn schuld niet. Dan moet u één vraag stellen. Tenzij u zegt: ik ga er nog een interruptie aan wagen. Maar dan tellen we die er gewoon bij.

De heer Amhaouch (CDA):

Dit is mijn laatste vraag.

De voorzitter:

Nee, dat zou de derde keer zijn dat ik u het woord geef, en interrupties gaan in tweeën.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij heb ik nu twee ...

De voorzitter:

Ja, u heeft heel veel vragen gesteld, maar interrupties gaan in tweeën.

De heer Amhaouch (CDA):

U kunt wel horen hoe lang de inleidingen zijn. Ik heb vrij korte inleidingen.

De voorzitter:

Uw vragen waren ook heel lang, dus u heeft een hele lange interruptie gehad.

De heer Amhaouch (CDA):

Mag ik nog heel kort ...

De voorzitter:

Nee, nee, nee, want ik heb u al twee keer gehoord en interrupties gaan echt in tweeën. Mevrouw Dik-Faber.

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

Dit was voor mijn fractie een belangrijk blokje. Het openbaar vervoer en de fiets wekken bij ons warme gevoelens op. De staatssecretaris heeft gesproken over het onderhoud aan het spoor. Voor mijn fractie zijn ook de onbewaakte spoorwegovergangen belangrijk. Die zijn onveilig. Mijn vraag is: deelt de staatssecretaris die zorgen? En wat is zij van plan te gaan doen om die veiligheid te verbeteren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Die zorgen deel ik absoluut. Ik hoop dat dat in mijn inleiding ook helder was. Het feit dat er nog steeds mensen doodgaan op een onbewaakte overgang is iets wat we met elkaar zo snel mogelijk moeten proberen terug te brengen. Ik wil er dus zeker van alles aan doen om die onbewaakte overgangen aan te pakken. Daar kom ik nog met u over te spreken, maar ik begrijp de vraag van de ChristenUnie heel erg goed. We willen hier tempo maken. Ik heb ook aan het departement gevraagd om eens in kaart te brengen waar de grootste risico's zitten en wat we kunnen doen om hier versnelling in aan te brengen om die zo veel mogelijk terug te brengen. Het is heel terecht dat dit een prioriteit is voor de ChristenUnie. Die deel ik heel erg en ik kom graag op verdere informatie daarover bij u terug. Het staat hoog op mijn agenda.

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

Mijn vervolgvraag is wanneer die informatie naar de Kamer zou kunnen komen, want ik kan natuurlijk niet uitsluiten dat de ChristenUnie hier bij het MIRT ook over zal spreken.

Ik smokkel toch een klein beetje, voorzitter. De fiets is voor ons ook erg belangrijk. De staatssecretaris zei dat ze in overleg gaat met decentrale overheden. Maar betrek daarbij alstublieft ook de maatschappelijke organisaties en organisaties als NS. Het lijkt mij ontzettend belangrijk dat het niet alleen iets bestuurlijks blijft.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Laat ik op dat laatste punt meteen antwoord geven. Dat ben ik helemaal met mevrouw Dik-Faber eens. We zullen alle partijen nodig hebben. Stations zijn vaak grote knelpunten. In het kader van de Tour de Force spreek ik natuurlijk echt met iedereen, maar ik zal zeker ook heel specifiek bij de fietsenstallingen partijen als NS en ProRail heel hard nodig hebben, naast de bestuurders, dus daar ben ik het zeker mee eens. Op het punt van de overwegen ga ik kijken of ik al voor het MIRT met iets kan komen, hopelijk voor 11 december 2017. Mocht dat echt niet lukken, dan laat ik u dat weten, maar ik hoop dat voor die tijd te kunnen doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Allereerst ben ik blij om te horen dat de staatssecretaris de analyse deelt dat het echt cruciaal wordt om op ov en spoor in te zetten om de maatproblemen aan te pakken. Mijn vraag is dan ook of zij de analyse en ambities deelt van de heer Pier Eringa, directeur van ProRail, dat treinen op korte afstanden in Europa sneller, makkelijker en goedkoper moeten worden dan vliegen. Als zij die analyse deelt, kan zij dan een analyse laten uitvoeren van wat er nodig is, zowel in financiële termen als in regelgeving en in alle

mogelijke dingen die wij als overheid en samenleving kunnen doen om deze ambitie waar te maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is een heldere vraag. Ik deel absoluut de ambitie dat het mooi zou zijn als meer mensen weten te kiezen voor de trein in plaats van het vliegtuig voor korte afstanden. Ik geloof ook dat zelfs in de Kamer de afspraak is gemaakt dat alle reizen onder de 500 kilometer met de trein gaan in plaats van met het vliegtuig. Laten wij dus zeker met elkaar kijken wat wij daaraan kunnen doen. Ik ben van plan, ook naar aanleiding van een vraag van het CDA, om te komen met een integrale agenda van al onze internationale spoorverbindingen. Ik denk dat dat goed inzicht geeft in waar de capaciteit zit en waar de lijnen zitten waar wij iets mee kunnen. Ik neem het graag in die context mee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel. Ik hoop dat wij inderdaad een analyse krijgen die echt inzichtelijk maakt wat er kan gebeuren. Ik denk dat het belangrijk is dat de Kamer een dergelijke analyse heeft voordat wij grote besluiten nemen over de luchtvaart. Het is wat GroenLinks betreft echt waanzin om nu een nieuw vliegveld op te tuigen voor 45.000 extra vluchten, terwijl wij nog 60 keer per dag vluchten hebben van Schiphol naar Londen, wat je ook met de trein kunt doen. Zo direct sta je in vier uur in hartje Londen. Wat ons betreft dus echt een aansporing om met deze analyse te komen en hierop een duidelijke agenda te voeren voordat wij besluiten gaan nemen over welke luchthaven dan ook.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar nu wil ik toch wel een klein beetje de verwachtingen managen. Ik kan sowieso niet toezeggen dat ik daarmee kom voordat er besluiten worden genomen over de luchtvaart. Uiteindelijk blijft het ook aan mensen zelf om de keuze te maken of zij in de trein stappen of voor het vliegtuig kiezen. We kunnen heel veel doen — en ik verwacht ook heel veel van de heer Eringa, die hoofd is geworden van een Europese organisatie — om ervoor te zorgen dat alle treinverkeer internationaal makkelijker en soepeler gaat. Dat zijn allemaal dingen die nodig zullen zijn om het een aantrekkelijk aanbod te maken. Maar uiteindelijk kiezen mensen zelf en daarom is het misschien toch verstandig dat wij dat niet een-op-een koppelen aan de luchtvaartagenda, al snap ik de link die mevrouw Kröger legt goed. Als je immers meer met de trein gaat en minder met het vliegtuig helpt het wel. Dat zijn wij met elkaar eens.

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

Ik ben blij dat de staatssecretaris zegt dat de reiziger centraal staat en dat er hard moet worden gewerkt aan het ov en het spoor. Dat is hartstikke hard nodig. We hebben meer capaciteit nodig. We hopen ook dat steeds meer mensen het ov gebruiken. Dat is heel goed. Het is ook goed dat de medewerkers centraal staan. Die doen fantastisch werk dag in dag uit. De staatssecretaris zei vervolgens over de concessie dat het openstellen van intercitielijnen voor andere marktpartijen nog een afweging is van het kabinet. Dat is pas in 2025. Toch heeft dat ene zinnetje wel wat gedaan met de medewerkers. Die worden onrustig: wat betekent dat voor mijn baan? Wellicht denkt de reiziger ook: wat

betekent dat voor de rust op het spoor? Wat was de ratio voor dat ene zinnetje?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als je de reiziger centraal zet en als je weet dat je elke tien jaar opnieuw een afweging moet maken hoe je omgaat met de concessie op het hoofdrailnet, is het reëel om de mogelijkheid open te houden dat je, als je er voor de reiziger meer uit kunt halen, dat graag mee wilt wegen in de beslissing. Dat is gewoon een politieke weging geweest. Het is dus vanuit het belang van de reiziger. Als je dat centraal zet en niet de vervoerder, vind ik dat een heel logische afweging, die verder nergens op vooruitloopt. De reiziger staat centraal, niet de partij die de reiziger vervoert. Als je hem werkelijk op één, twee en drie zet, lijkt mij dat de strategie die je moet kiezen.

De heer Van Dijk noemt een heel aantal punten die van belang zijn. Natuurlijk gaan we die allemaal heel zorgvuldig meewegen. Ook naar de positie van de werknemers wordt natuurlijk altijd heel zorgvuldig gekeken. We zijn echt van deze mensen afhankelijk om ons dagelijks over al die sporen en buslijnen te vervoeren. We zijn heel dankbaar voor al hun harde werk. Dat nemen we natuurlijk allemaal mee.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik dank de staatssecretaris voor dit antwoord. Wellicht worden we het niet eens over wel of niet meer markt op het spoor. Wellicht is dat een principiële keuze die we elk anders maken. Maar ik ben wel voor wat anders. Weeg het belang van de reiziger, het belang van de medewerkers en het belang van een integrale aanpak — namelijk: het beheer van stations, het beheer van de veiligheid rond stations — allemaal mee voordat er besluiten worden genomen over mogelijk meer marktpartijen. Wellicht kan dat al worden betrokken bij het eerste besluit, over de HSL-Zuid, ook een intercitylijn, richting Düsseldorf.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien — al dan niet; we zullen het zien — zijn de heer Van Dijk en ik het uiteindelijk eens over de conclusie. Over het proces zijn we het volgens mij in belangrijke mate eens. Al die punten moeten erbij worden betrokken als je de reiziger centraal stelt en als je op een reële manier wilt omgaan met de partijen en medewerkers op het spoor. We moeten het zorgvuldig doen. Dat ben ik absoluut van plan.

De heer Jetten (D66):

De reiziger heeft jarenlang moeten wachten op een fatsoenlijk product op de hsl. Het lijkt erop dat het dit jaar eindelijk gaat lukken. Dus de druk op NS en ProRail heeft wel degelijk geholpen. Ik hoop ook dat ze het gaan halen. Net als veel collega's heb ik in de afgelopen maanden meegelopen met machinisten op de hsl en gezien dat ze keihard werken om die prestaties te halen. Maar we zijn er nog niet. Daarom heb ik drie korte vragen aan de minister. Ten eerste: kan de minister in de brief over de prestaties in 2017 ook aangeven waar we staan met de verbetering van de infra op de hsl en wat er in de komende jaren eventueel extra nodig is? Ten tweede: wil ze aandacht besteden aan station Dordrecht, dat door alle extra aandacht voor de hsl nu het slachtoffer is wat betreft bereikbaarheid over het spoor?

Tot slot heb ik nog de volgende vraag. De voorganger van deze staatssecretaris heeft mij voor de zomer toegezegd dat de toeslag op de IC direct, buiten de spits zou worden geschrapt. Die voorganger van deze staatssecretaris heeft daar toen twee pagina's in De Telegraaf goede sier mee gemaakt. Aankomende vrijdag is het 1 december. Die toeslag is nog steeds niet geschrapt. Ik hoor graag van de staatssecretaris of zij er bij de NS op gaat aandringen om dat nog dit jaar voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:

Per vraag mag ze gewoon met "ja" of "nee" antwoorden, hè?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ben ik bereid om in de brief over 2017 ook in te gaan op de infrastructuurmaatregelen? Van een aantal punten op de infrastructuur is bekend dat daar problemen zijn. Ik heb er al 60 miljoen voor uitgetrokken om die aan te pakken. Ik zal in de brief ingaan op wat de plannen daarvoor zijn. Het punt betreffende Dordrecht is een langlopende discussie. Ik heb de laatste stand van zaken nu niet paraat. Ik zal kijken of we dat nog in tweede termijn voor u kunnen regelen. En anders informeer ik u daar schriftelijk over. Datzelfde geldt voor de toeslag.

De voorzitter:

De heer Amhaouch nog?

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik kom nog even terug op wat de staatssecretaris in haar antwoord zei over de toegankelijkheid. We hebben in de Kamer het VN-verdrag betreffende de toegankelijkheid voor iedereen, ook in het openbaar vervoer, geratificeerd. Maar ik vraag de staatssecretaris wel om met de spoorwegen, met de aanbieders eens kritisch te bekijken of de toegankelijkheid ook op een andere manier kan worden geregeld of georganiseerd. Als we op dit heel drukke spoor alleen nog maar meer enkeldekstreinen gaan bestellen, dan komen we in de knoei. Ik zeg daar nogmaals bij: zonder de mensen met beperkingen die van A naar B moeten, tekort te doen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik denk dat ik het verzoek van de heer Amhaouch zo kan begrijpen: zijn er niet combinaties mogelijk waarbij je én voldoende zitplaatsen in een trein hebt én die toegankelijkheid er is? Dat is zeker een vraag die we zeker ook bij de vervoerders kunnen neerleggen, zodat ze aandacht hebben voor de grote drukte en voor de grote hoeveelheid mensen die we op een fatsoenlijke manier met die treinstellen willen vervoeren. Ik zal die suggestie graag meenemen naar de vervoerders. Het gaat om beide dingen. Ik hoor ook bij het CDA dat ze deze beide punten graag goed gecombineerd ziet.

Ik kom op mijn blokje "bijdrage aan klimaatverdrag Parijs". We gaan naar een wereld met 9 miljard mensen. In de afgelopen eeuw zijn we 34 keer meer materialen gaan gebruiken, 27 keer meer mineralen en 12 keer meer fossiele brandstoffen. Dat zal echt anders moeten, willen we de

generaties na ons niet opzadelen met onomkeerbare problemen. De heer Van Raan sprak over een spagaat met aan de ene kant groei en aan de andere kant de grenzen van ons ecosysteem. Ik zeg tegen hem: in the end heeft u natuurlijk gelijk, want op een eindige planeet kun je niet oneindig groeien. Als je een spagaat aan het doen bent, is het wel van belang dat je lenig en flexibel bent. Hoe beter je daarin bent, hoe beter die lukt. Ik ben ervan overtuigd dat we vervolgens nog flink kunnen trainen om die spagaat beter te doen. Door forse ambities, groene innovaties en strenge normen zouden we volgens mij enorm lenige uitdagingen aankunnen. Ik denk dat er ook heel erg veel kansen zitten in die ombuiging. Ik denk dat de heer Van Raan weet dat ik heel erg naar die kansen kijk, dat ik de noodzaak zie en die kansen heel graag benut. Ik zet daar graag vol op in.

Zo zie ik dan ook onze ambitie om te gaan naar een circulaire economie. Ik zal niet meteen een teller aanzetten, maar over minder dan 12.000 dagen is het 2050. Dan willen wij een volledig circulaire economie hebben zonder afval, een economie die draait op hergebruik; zonder verspilling en met slim design. Mevrouw Van Eijs onderstreepte het belang hiervan al. Dat ben ik echt van harte met haar eens en dus zijn er nu acties nodig. Die ondernemen we ook. We hebben een mooi startpunt met het grondstoffenakkoord waar de Partij voor de Arbeid zich ook altijd hard voor heeft gemaakt. Bij heel veel partijen in de Kamer breed zie ik dat ze de ambities van het grondstoffenakkoord steunen. Met name alle partners buiten de Kamer steunen het, want daar moet het vandaan komen. Mevrouw Kröger, nogmaals, gaf aan graag met mij op te willen trekken. Ik spoor alle anderen daar ook toe aan. Laten we hier met elkaar het maximale uit halen. Ik zie dat mevrouw Mulder van het CDA aandachtig zit mee te luisteren. Ik ken haar ook als een warm pleitbezorger van dit onderwerp.

Mevrouw Kröger en de heer Laçin vroegen mij naar de transitieagenda's en de budgetten van het rijksbrede programma. Die transitieagenda's komen eraan: volgend voorjaar. Die gaan een actieagenda, een kennisagenda, een sociale agenda en een investeringsagenda bevatten. Ik hoop dat die allemaal in januari 2018 worden afgerond. Daarna komt het kabinet met een reactie. Hierbij houd ik ook rekening met het SER-onderzoek naar de inzetbaarheid van het bestaande financiële overheidsinstrumentarium en de financieringsmogelijkheden via bijvoorbeeld Invest-NL of de Europese structuurfondsen. Voor de bestaande maatregelen van lenW uit het rijksbrede programma hebben we ongeveer 18 miljoen euro beschikbaar in 2018. Daarnaast hebben we natuurlijk nog andere departementen die hun eigen maatregelen hebben en daar zelf de kosten voor dragen. Ten slotte wil ik nog opmerken dat circulaire economie onderdeel is van de klimaatopgave. Daarvoor heeft het kabinet jaarlijks 300 miljoen euro vrijgemaakt in aanvulling op de lopende middelen van de SDE+. Voordat wij denken dat we jaarlijks 300 miljoen hebben, zeg ik dat dit niet zo zal zijn. Want we moeten dat geld delen met een heleboel andere departementen die ook heel grote opgaven hebben. We komen nog te spreken over hoe dat geld precies verdeeld gaat worden. In ieder geval is dat een envelop waarin ook aandacht is voor circulaire economie.

Er wordt ook nog een akkoord gesloten met de waterschappen, provincies en gemeenten. Zij hebben destijds in hun inbreng aan de formatietafel — dat heeft u toen meegekregen — de circulaire economie als iets belangrijks benoemd.

U weet allemaal dat de waterschappen daar heel ambitieus mee aan de gang zijn.

Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Eijs vroegen naar textielrecycling. In het Rijksbrede programma Circulaire Economie heb ik aangegeven dit te gaan verkennen. Ik ga kijken hoe we de invulling van de bestaande verantwoordelijkheid van producenten kunnen uitbreiden. Ik denk bijvoorbeeld aan afspraken over de hoeveelheid herbruikbare materialen. Die verkenning is al gestart. Daarnaast wordt hierover in het imvo-convenant Duurzame Kleding en Textiel en in de transitieagenda's gesproken. Zoals ik al zei, komt er een reactie in het voorjaar. Er komt ook nog een reactie op dat imvo-convenant. Mevrouw Dik-Faber heeft zorgen over de labeling van kleding. Zij vraagt zich af of het wel klopt wat daarop staat en wil inzicht hebben in hoe duurzaam de ene stof is ten opzichte van de andere stof. Dat neem ik allemaal daarin mee. Dat zijn heel terechte aandachtspunten, want je wilt als consument wel weten of je het goed doet. Als dat niet helder is of als de informatie ontbreekt, weet je niet hoe je de juiste keuze moet maken. Dus daar komen we op terug.

Zwerfafval en statiegeld zijn een *pièce de résistance* in de discussie met de Kamer over circulaire economie. Meerdere Kamerleden vroegen naar statiegeld en naar het tegengaan van zwerfafval. In februari heeft een meerderheid van de Kamer de motie die we allemaal kennen als de *petitiemotie* van de Plastic Soup Surfer gesteund. Die motie vraagt om het nemen van effectieve maatregelen, zodat binnen drie jaar een reductie van kleine plastic flesjes in zwerfafval van 90% wordt bereikt.

Ik onderschrijf die ambitie zeer, want het tegengaan van plasticsoep in de oceanen is van groot belang. We mogen trots zijn op mensen als Boyan Slat, die de plasticsoep in de oceanen opruimen; het is natuurlijk nog mooier als we weten te voorkomen dat er allemaal plastic in zee verdwijnt. Daarom is het aanpakken van die kleine plastic flesjes zo belangrijk. We zijn er als Kamer allang over in gesprek, want we sturen op effect en niet op middel. Zo hebben we onder andere de pilot Schoon Belonen met elkaar opgezet. Dat wil zeggen: dat hebben Natuur & Milieu, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het verpakkende bedrijfsleven met elkaar opgezet. Die hebben verschillende beloningssystemen uitgetoetst. De evaluatie die ik de Kamer heb toegestuurd is vers van de pers. Er komt nog een toelichtingsbrief van de partners met hun interpretatie van deze evaluatie. Die krijgt u ook. Ik ga het in ieder geval heel goed bekijken in samenhang met de resultaten van het onderzoek naar de invoering van statiegeld voor kleine flesjes en blikjes. Dat is nog gedaan onder het vorige kabinet. Natuurlijk is ook de evaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen hierbij van belang. Tegen de heer Laçin zeg ik dat het verminderen van zwerfafval en het recycleren van materialen en producten natuurlijk ook heel nadrukkelijk onderdeel uitmaakt van de circulaire economie en van de transitieagenda's. Dus ook daar komt het zeker terug.

Voorzitter. Dan ga ik naar duurzaam transport en luchtkwaliteit. Dat is het tweede blokje onder Parijs. Ook op het gebied van schoon vervoer is de urgentie groot. Transport is wereldwijd verantwoordelijk voor een derde van de CO₂-uitstoot. De afspraken uit Parijs betekenen dan ook dat ook de mobiliteitssector moet verduurzamen. Er gebeurt al veel, maar er is nog veel meer nodig om het tussendoel

voor 2030 te halen. Op dit punt wil ik ook voor de zomer met alle betrokken partijen afspraken maken over hoe we deze opgave uit het regeerakkoord gaan bereiken.

Mevrouw Van Eijs vroeg of ik kansen zie voor bijvoorbeeld de groei van elektrische en waterstof-elektrische bussen. Ik zeg haar heel graag toe dat ik in de context van de brief die ik over mobiliteit schrijf daarop terugkom, want ik weet dat het een punt is waar de D66-fractie allang aandacht voor heeft. Dit zijn kansen om samen met decentrale overheden zo veel mogelijk emissieloze ov-bussen de weg op te krijgen. Daar zijn een aantal afspraken over gemaakt. Ik kom daar graag wat meer in detail op terug in de context van de brief. Het ziet er hoopvol uit. Er rijden inmiddels al bijna 200 elektrische en waterstof-elektrische bussen. Die worden ook via MIA/Vamil gesubsidieerd. Ik kom op de details nog terug, maar dit is absoluut een belangrijk punt.

Mevrouw Van Eijs vroeg eveneens naar de ambitie van nieuwe emissieloze auto's in 2030 in relatie tot het recente voorstel van de Europese Commissie over de uitstoot van auto's. Het voorstel dat er lag was niet voldoende om aan onze doelstelling voor 2030 te voldoen. Dat was helder. Maar daarom ga ik me natuurlijk als allereerste in de aankomende onderhandelingen in Brussel inzetten om dat voorstel aan te scherpen. Dat ga ik niet alleen doen, want er zijn ook een aantal andere landen die wel graag die norm wat hoger willen hebben, omdat het Europese bronbeleid natuurlijk voor iedereen een heel efficiënt middel is om de uitstoot omlaag te krijgen. Dus ik ga ernaar kijken, maar we weten ook allemaal dat het voor sommige landen een lastig punt is. Dat worden waarschijnlijk nog pittige onderhandelingen, maar u heeft mijn volledige inzet in die context.

Daarnaast heeft het regeerakkoord ook een heldere opgave voor laadinfrastructuur en differentiatie van parkeertarieven. Dat gaat allemaal helpen om schoner rijden aantrekkelijker te maken.

Voorzitter, dat waren mijn antwoorden in het blokje over onze bijdragen aan Parijs. Dan heb ik straks als laatste nog een blokje gezonde en veilige leefomgeving.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Wij zijn de staatssecretaris dankbaar voor de schriftelijke antwoorden die wij eerder vandaag mochten ontvangen. Daarin refereerde ze ook aan de vraag die ik had over het meewegen van CO₂-uitstoot en andere negatieve milieufactoren bij maatschappelijk verantwoord inkopen. Ik ben blij dat ik lees dat de staatssecretaris al actie heeft ondernomen om te onderzoeken hoe zij de CO₂-uitstoot kan meewegen.

Wij vroegen ons af of zij kan aangeven wanneer wij de eventuele resultaten van dit onderzoek kunnen verwachten. Verwacht zij dat dit meewegen van CO₂ kansen biedt voor innovatieve, nieuwe, vaak kleinere spelers op de markt?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Wanneer we daar precies mee kunnen komen, ga ik even navragen. Ik kom er in tweede termijn op terug. Dan moet ik eventjes kijken hoever we daar precies mee zijn en wat een logisch moment is om daarop terug te komen bij de Kamer. Misschien kan het worden meegenomen in de context van een brief die we al gepland hebben. Bij al dit

soort dingen is het van belang dat we zorgen dat het mkb goed toegang heeft en dat het ook voor het mkb goed uitvoerbaar is, want daar zit nou juist heel veel van de innovatie. De heer Ziengs weet dat als economiewoordvoerder als geen ander. In het mkb zit ontzettend veel innovatie. Die moeten we natuurlijk kunnen benutten. Zo'n systeem zal daar altijd goed rekening mee moeten houden.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Dat is goed om te horen. Ik hoop dat we inderdaad nog nieuws krijgen over wanneer we dit kunnen verwachten. Ik heb een motie in voorbereiding, maar ik hoop dat we hier snel op kunnen terugkomen. Ik ga ervan uit dat het snel genoeg gebeurt en dan zal ik mijn motie dus niet indienen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We zullen u zo snel mogelijk een indicatie proberen te geven. Laten we hopen dat we elkaar daarin kunnen vinden.

De voorzitter:

De vijfde interruptie van de heer Laçin. We houden het allemaal bij.

De heer Laçin (SP):

Ik hou het ook bij, voorzitter. Ik ben blij om te horen dat de staatssecretaris in tegenstelling tot het regeerakkoord wél veel aandacht besteedt aan de circulaire economie. Ik wil graag een vraag stellen over de uitbreiding van statiegeld tot kleine flesjes en blikjes. D66 bepleit zo'n uitbreiding. Het staat als serieuze optie in het verkiezingsprogramma. Ook de partij van mevrouw Dik-Faber, de ChristenUnie, onderschrijft dit als een serieuze optie. Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris is: waarom is die uitbreiding niet gewoon via de onderhandelingsstafel in het regeerakkoord geregeld?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er is een link tussen de eerste en de tweede vraag. Waarom staat er maar zo weinig over circulaire economie in het regeerakkoord. Misschien is dat een kwestie van "underpromise overdeliver". Achter die zin kan heel veel schuilgaan. Laten we er met elkaar het mooiste van maken. Het regeerakkoord is op sommige punten heel erg gedetailleerd en op andere punten minder. Ik ben heel erg blij dat circulaire economie in het regeerakkoord verankerd is als onderdeel van de klimaatopgave. Ik denk dat dat een ontzettend belangrijke haak biedt om hier vol mee aan de slag te gaan in de komende jaren. Het laat ons ruimte om zelf, maar ook met alle maatschappelijke partijen die wij daarbij nodig hebben, die agenda goed in te vullen. We kunnen dat alleen van de grond trekken als we al die partijen echt aan boord hebben. Ik ben persoonlijk wel blij met de ruimte die het regeerakkoord mij daartoe biedt.

Statiegeld is één, heel specifiek element van die hele circulaire economie waar we het terecht heel vaak met elkaar over hebben. Maar ook daar gaat het erom om met elkaar een verstandige afspraak te maken. Hoe willen we met de verschillende partijen die hier heel nauw bij betrokken zijn — daar hoort de Kamer misschien wel als eerste bij — een goede conclusie trekken? Daarvoor hebben we een aantal gegevens nodig. Ik vond het heel belangrijk dat wij de

evaluatie van die pilots Schoon Belonen hadden. We hebben dat rapport dat al is samengesteld. En we hebben straks nog de evaluatie van de raamovereenkomst.

De heer **Laçin** (SP):

Dank voor het antwoord. Wij zullen zeker gebruikmaken van de ruimte die er is om samen te werken en tot goede ideeën, goede uitvoerbare moties en plannen te komen om de circulaire economie te bevorderen. Maar ik keer toch ook terug naar het punt van het statiegeld. Er liggen rapporten van CE Delft en van het CPB. We hebben een volgens mij unaniem aangenomen motie over de Plastic Soup Surfer. Wij hebben de evaluatie of het rapport over Schoon Belonen gisteren gekregen. Als partij zijn wij de fase van het bekijken voorbij. Wij willen dat die uitbreiding van het statiegeld gaat gebeuren. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook wanneer het onderdeel van het actieprogramma dat zij net noemde, naar de Kamer komt. Dat heb ik effe gemist. Is hoe wij een uitbreiding van het statiegeld gaan realiseren ook een onderdeel van het actieprogramma? Wordt dat een actieplan in dat actieprogramma?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voordat wij alle actieplannen in alle actieplannen gaan bespreken: de transitieagenda's komen. Daar zit de hele kunststofketen in en dat is breder dan alleen het statiegeld. Ik neem kennis van het feit dat de SP al een analyse heeft gemaakt van alle rapporten die er liggen en tot een conclusie is gekomen. Ik wil alles nog even afwachten, ook de evaluatie van de RRAAM-overeenkomst, want ik vind het wel belangrijk om die erbij te nemen. We zullen er hier begin volgend jaar zeker met elkaar opnieuw over komen te spreken. Ik zou ook met een brief kunnen komen, waarin ik mijn analyse van die verschillende stukken nog eens even bij elkaar neem, zodat we er zeker nog met de Kamer over zullen spreken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Dik-Faber.

De heer **Laçin** (SP):

Even een kort vraagje.

De **voorzitter**:

Neenee, u bent twee keer geweest en dat waren hele lange mededelingen. Mevrouw Dik-Faber!

De heer **Laçin** (SP):

Ik vroeg alleen wanneer het actieprogramma bij de transitieagenda zou komen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De transitieagenda's komen, geloof ik, in januari. Zodra ik alle stukken heb, ga ik ook aan de slag met de actieprogramma's.

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

De staatssecretaris begon dit blokje met een schets van hoeveel grondstoffen wij deze eeuw meer zijn gaan gebruiken. Dat was voor mij nieuwe informatie. Ik ben er erg van geschrokken. Ik moedig haar dus ook aan om die circulaire economie met kracht voort te zetten en ik weet zeker dat ze dat zal gaan doen.

Een van de grondstoffen die ik er nu uit wil pakken, is textiel. Ik heb er onlangs ook Kamervragen over gesteld. Ik zie dat we eigenlijk in een neerwaartse spiraal terecht zijn gekomen, omdat de materialen die gebruikt worden voor de kledingproductie, van steeds slechtere kwaliteit zijn. Daar zit ook een component arbeidsomstandigheden bij, maar ik beperk me nu even tot het milieu omdat we daar nu over spreken. We zitten in een neerwaartse spiraal en ik wil natuurlijk ook niet gaan over de verantwoordelijkheid van de kledingindustrie. Maar hoe kunnen we die trend van fast fashion doorbreken? Is de staatssecretaris bereid om daar ook afspraken over te maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik denk dat mevrouw Dik-Faber een hele belangrijke trend signaleert, want die stelt ons inderdaad voor een uitdaging. De vraag is hoe we dat oppakken in de context van de circulaire economie. Ik denk dat daar geen hele makkelijke antwoorden voor te vinden zijn, maar we kunnen wel een gesprek aangaan met de kledingindustrie over hoe we er nou voor zorgen dat die materialen goed recyclebaar blijven. Misschien moeten we dat wel doen in combinatie met die fast fashion. Als dat snel gaat en je kunt alle materialen goed hergebruiken, is het een heel ander verhaal dan wanneer ze van zulke slechte kwaliteit zijn dat ze niet herbruikbaar zijn. Nogmaals, het is geen onderwerp voor quick fixes maar het is wel een heel terecht aandachtspunt van de ChristenUnie. Het is iets wat we zeker mee moeten nemen in de discussie over textiel.

En nogmaals, ook mevrouw Dik-Faber zei dat de gegevens over de grondstoffen nieuw zijn. Ik kwam er op een gegeven moment achter dat een T-shirt 7.000 liter water is. Een spijkerbroek gooi je weg als er een scheur op de knie zit, maar eigenlijk is dan 95% van de vezels nog prima herbruikbaar voor een nieuwe spijkerbroek. Als je die niet opnieuw met duizenden liters water hoeft te produceren doordat je de vezels kunt hergebruiken, kunnen we met elkaar een heleboel dingen doen. Het is een heel terecht aandachtspunt. En net als bij de kwaliteit van de stoffen, laten we dit meenemen in het gesprek met de kledingbranche. Daar hebben we dat imvo-gesprek voor en daarnaast hebben we onze eigen transitieagenda's. Daarvoor kunnen we hierover spreken met onze partners die dat willen.

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

Ik ben blij met deze toezegging. Ik heb in de vorige kabinetsperiode ook een initiatiefnota geschreven over dit onderwerp. Ik weet niet of de staatssecretaris die nog kent, maar anders doe ik haar die graag toekomen. Een aantal punten is gerealiseerd maar heel veel punten nog niet en ik zie ernaar uit om daar samen mee aan de slag te gaan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik laat mijn geheugen op dit punt graag opfrissen.

Dan kom ik, voorzitter, bij mijn laatste onderwerp: een gezonde en veilige leefomgeving. Ik kijk daarvoor eerst naar de luchtkwaliteit.

De heer Van Raan vroeg naar de rechterlijke uitspraak over luchtkwaliteit en het feit dat een nieuw actieplan weer een jaar kost. De heer Laçin wilde weten welke kortetermijnmaatregelen ik ga nemen om de fijnstof- en stikstofproblematiek aan te pakken om aan de WHO-norm te voldoen. Ik denk dat het inderdaad belangrijk is om hierbij onderscheid te maken tussen de korte termijn en de lange termijn.

De korte termijn. De rechter heeft recent een uitspraak gedaan: Nederland moet op korte termijn gaan voldoen aan de EU-normen. Er zijn een aantal resterende knelpunten. We weten eigenlijk goed waar die zitten. Die zitten in grote steden als Amsterdam en Rotterdam en rondom gebieden met veel veehouderij als Nederweert. Ik ga uiteraard zorgvuldig invulling geven aan het vonnis en ik ben direct aan de slag gegaan met de aanpak hiervan. Ik doe dat netjes via aanpassing van het NSL en dat heeft gewoon een wettelijke procedure, maar ik ben er echt meteen mee gestart want we willen dit zo snel mogelijk uit de wereld hebben. De procedure is vastgesteld in de Wet milieubeheer en die vereist een aantal stappen, maar we maken er dus echt zo veel mogelijk haast mee.

In het regeerakkoord staat ook dat we op iets langere termijn komen met een nationaal actieplan luchtkwaliteit, niet te verwarren met het genoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dat laatste liep al, maar loopt nu af. We hebben besloten tot een nationaal actieplan luchtkwaliteit dat niet is gericht op de Europese normen maar dat echt is bedoeld om permanent te werken aan de verbetering van de luchtkwaliteit richting de WHO-streefwaarde. Daarom ga ik in 2018, op basis van het advies van de Gezondheidsraad over de vraag hoe we dit in Nederland moeten aanpakken, samen met decentrale overheden en belangenorganisaties op zoek naar maatregelen die we kunnen nemen om verdere stappen te zetten.

Voorzitter. Mevrouw Van Eijs stelde een vraag over het nieuwe nationale actieplan, waarin ruimte moet zijn voor milieuzones en voor eigen beleid van gemeenten. Het regeerakkoord geeft gemeenten inderdaad de ruimte om zelf keuzes te maken of zij extra maatregelen willen nemen voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van hun inwoners. De mogelijkheid voor een gemeente om een milieuzone in te voeren was er al en die mogelijkheid blijft er. We gaan zelfs het systeem wat verduidelijken zodat het bijvoorbeeld voor een ondernemer die in Nederland rondrijdt in zijn bestelbus en in verschillende steden moet zijn, overal duidelijk is wat dat bord voor de milieuzone betekent. Ik denk dat we daar allemaal belang bij hebben.

Daarnaast komt er de mogelijkheid van differentiatie van parkeertarieven, zodat je bijvoorbeeld auto's die echt geen uitstoot hebben, goedkoper kunt laten parkeren in de binnenstad. Dat gaan we niet landelijk opleggen, maar het is wel een instrument dat we gemeenten gaan aanbieden zodat zij daar gebruik van kunnen maken als zij graag meer willen doen voor de luchtkwaliteit in de binnenstad.

Voorzitter. Ik wil nog kort iets zeggen over veiligheid. Ik zei het al een beetje in mijn inleiding: een risicoloze samenleving bestaat niet en 100% garantie dus ook niet, maar we

moeten steeds blijven werken aan een gezonde en veilige omgeving. Dat geldt voor fijnstof, giftige stoffen in de bodem, het transport van gevaarlijke stoffen enzovoorts. Uit de incidenten die we bij de industrie soms hebben gezien, kun je opmaken dat een goede veiligheidscultuur echt de basis is voor het voorkomen en vermijden van die incidenten. Het blijft uiteindelijk ook in dat soort bedrijven mensenwerk, net als samenwerken in de keten. Daarom sluit ik safety deals met bedrijven die gericht zijn op het verbeteren en versterken van de veiligheidscultuur bij bedrijven, maar dat betekent ook dat ik bijvoorbeeld heel goed luister naar bewoners die in de directe omgeving van een kerncentrale of een chemische fabriek wonen en die zich zorgen maken. Een van mijn allereerste werkbezoeken was aan de regio Bergen op Zoom, en daar heb ik geluisterd naar de zorgen van de mensen in die regio over de vraag hoe hun zorgen goed worden meegenomen in de beslissingen in België. Mijn boodschap aan u is: een gezond en veilig Nederland is nooit af. Dat is steeds samen kijken waar het beter kan. Ik weet ook zeker dat uw Kamer mij daar scherp op zal houden.

Voorzitter. Dan ben ik nu aan het eind van mijn beantwoording gekomen. Ik hoop dat de Kamer ook mijn blokjes als helder heeft ervaren.

De voorzitter:

Heel goed. Dan kunnen we snel naar de tweede termijn. Misschien is er nog een enkele vraag. De heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Helaas hoor ik in de beantwoording geen woord over asbestsanering. Gisteren had ik daarover iets gevraagd. In de schriftelijke beantwoording zie ik wel dat er voor het kersteces een antwoord komt. Is dat antwoord alleen maar een signalering van de wijze waarop het nu gaat, of zit er ook een visie achter op de vraag hoe het nu verder moet? Ik wil zo graag dat er meer aandacht komt voor innovatie, marktwerking en de kwaliteitsborging en de coördinatie. Er zijn te veel ministeries bij betrokken, dus heel graag meer coördinatie op dit punt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben bang dat ik er niet zo veel aan kan doen dat er meerdere ministeries bij betrokken zijn, want het is nu eenmaal een brede problematiek. Maar ik ben het eens met de heer Von Martels dat we moeten zorgen voor een goede coördinatie. Dat is ook onderdeel van de oplossing die hij vraagt, omdat we door innovatie wellicht kunnen versnellen, maar misschien ook door slim mee te koppelen. Als je toch je huis gaat verbouwen omdat je het gaat verduurzamen, kun je bijvoorbeeld ook meteen de asbest verwijderen en als je graag zonnepanelen op een boerenschuur zou willen leggen, is dat ook te combineren met het verwijderen van de asbest. Er lopen op dit punt ook al programma's. Ik heb daar heel nadrukkelijk aandacht voor en ik kom graag op al dit soort mogelijkheden bij u terug. De brief die er komt zal ook zeker in die zin een visie bevatten, maar liever nog gewoon concrete stappen die we kunnen nemen. Het is een heel belangrijk onderwerp. Het CDA vraagt daar terecht veel aandacht voor. De SP vraagt daar ook aandacht voor. Heel veel mensen doen dat hier in de Kamer, want die ziekte is natuurlijk afgrijselijk en we moeten echt heel zorgvuldig

met dat asbest omgaan. Innovatie kan daar bijvoorbeeld enorm bij helpen. De rondetafel die de Kamer daar laatst over had was wat dat betreft ook heel nuttig. Technologische innovatie, financieringsinnovatie, laten we al die opties benutten.

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

Dank voor dit antwoord. Het komt een heel eind tegemoet aan de vragen die ik heb, maar ik hoop wel dat u straks ook een doorkijkje geeft in hoeverre we nu op schema liggen. Gaan we 2024 halen of niet? En zo niet, welke maatregelen moeten we dan treffen om in ieder geval goeie, pasklare oplossingen te hebben?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De uitdaging is groot en 2024 is ook een uitdaging. We zullen alle partijen en alle ideeën nodig hebben om te komen tot een plan dat ambitieus én haalbaar is, binnen de randvoorwaarden die we nu eenmaal hebben. Maar we komen daar zeker met elkaar over te spreken.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

De staatssecretaris noemde op het gebied van de verbetering van luchtkwaliteit onder andere de milieuzones, een mogelijkheid die ook in het regeerakkoord wordt genoemd. Nu was ik onlangs in het Benelux-parlement. Dat instrument is een beetje onbekend, maar wel nuttig. Daar werd onder andere een aanbeveling aangenomen waarin het ging over het afstemmen van milieuzones in heel de Benelux, want ook in België is geen eenduidig systeem. Zou het niet mooi zijn dat we, als we de zuidgrens overrijden, nog steeds snappen of we een stad in mogen of niet? Wil de staatssecretaris daar ook naar kijken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Een terecht aandachtspunt. Je wilt dat natuurlijk graag zo breed mogelijk bekend hebben. In het regeerakkoord hebben we al gezegd: kijk nou ook eens hoe het in Duitsland is geregeld, omdat je dan in ieder geval een bepaalde mate van herkenbaarheid hebt. Ik ben heel graag bereid om ook naar het Belgische voorbeeld te kijken voordat we met een eenduidig systeem komen. Als we kunnen leren van de burens en er wellicht een manier is om daarop aan te sluiten ... Ik zal dat overwegen. Ik kan nu natuurlijk niet inschatten of dat helpt om meer duidelijkheid te krijgen of de zaak alleen maar complexer maakt, maar ik neem de suggestie graag mee.

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

Ik heb ook een vraag over de milieuzones. Eigenlijk is heel Nederland een soort milieuzone, want we willen overall schone lucht. In een groot deel van Nederland hebben we dat gelukkig ook. U noemt terecht de steden Amsterdam en Rotterdam, waar we die knelpunten nog steeds hebben, en natuurlijk het agrarisch gebied. We hebben daar afspraken over gemaakt. Mijn vraag is: welke norm is nou juridisch leidend?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Juridisch leidend is de Europese norm. Die is bindend. Daar is ook het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op gericht en daar gaat de uitspraak van de rechter over. Die gaat alleen over de juridisch bindende EU-norm, maar omdat die EU-norm niet gelijk is aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie adviseert, is gezegd: we gaan in een nationaal actieprogramma kijken of we nog stappen kunnen nemen om daar dichterbij te komen. Maar dat is wat anders dan een bindende norm. Het is een ambitie, maar geen bindende norm.

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

Helder. Tegelijkertijd zie je initiatieven op diverse plaatsen, waar ze misschien problemen hebben maar misschien ook niet, om dingen te gaan verbieden. De een doet het met brommers, de ander doet het met auto's, met diesels, met trucks et cetera. We hebben ook afgesproken dat er uniformiteit moet komen, want er is nu een soort wirwar van bebording. Wanneer valt zo iets te verwachten? En nogmaals, welke norm gaan we dan hanteren? Want op dit moment buitelt iedereen over elkaar heen om maar strenger te zijn dan de burens.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voor de knelpunten hebben we bindende Europese normen. Daarnaast hebben gemeenten zelf de vrijheid om verdergaande maatregelen te nemen voor de gezondheid van hun inwoners. Je mag niet onder die norm zitten, maar je mag er wel boven zitten. Het is geen norm in de zin van: je moet dit doen en je mag er niet van afwijken. Het is dus een ander soort norm. Dat er gevraagd wordt om eenduidigheid is heel helder. Dat is ook een opdracht uit het regeerakkoord en die ga ik uitvoeren. De punten die de heer Dijkstra nu noemt, zal ik daarin absoluut meenemen, net als de suggestie van mevrouw Van Eijs om zelfs die eenduidigheid nog groter te maken. Daarop kom ik bij u terug.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We hebben het eigenlijk al de hele avond over allerlei milieuregels, maar het woord "handhaving" is heel weinig gevallen, terwijl wij ons daar wel heel erg zorgen over maken. Dat zat ook in mijn bijdrage. Milieubeleid is zo goed als het wordt gehandhaafd. Wij maken ons zorgen over het capaciteitstekort bij de ILT. We horen het van alle kanten: de situatie rond Chemours met de lozingen van GenX, de veiligheidsissues rond Schiphol die uit het OVV-rapport naar voren komen. Er is een taakstelling. Het budget is nu 103 miljoen. Wij maken ons echt zorgen over welke implicaties dat heeft voor de veiligheid. Zijn de bewindspersonen bereid om een doorlichting te laten doen van wat de gevolgen zijn van de taakstelling voor de mogelijkheden voor de ILT om haar taak uit te voeren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik snap het aandachtspunt van mevrouw Kröger heel goed. Inderdaad, handhaving is cruciaal om milieubeleid echt te kunnen implementeren. Als je mooie regels op papier hebt staan maar niet kunt handhaven, als de dreiging van handhaving niet geloofwaardig is, loop je toch het risico dat daar de hand mee wordt gelicht.

De koppeling die zij een-op-een legt tussen "kun je voldoende handhaven" en "hoeveel mensen heb je" deel ik niet met haar. De vraag is ook hoe je die mensen inzet. Als je ervan uitgaat dat een inspectie altijd een inspecteur feet on the ground in het bedrijf is, dan heeft zij gelijk. Het wordt echter steeds belangrijker om de juiste analyse te kunnen maken en soms via ICT-systemen te kunnen inschatten: zie ik hier nou een afwijking van iets wat normaal is, dan gaat er bij mij een rood lampje branden en stuur ik er iemand naar toe. Of als we bedrijven zien waar vaak incidenten zijn, dan gaan we daar in het bijzonder controleren. Naast de omvang is de inzet van de mensen belangrijk. Daar zijn we nu juist heel scherp op. Dat maakt allemaal onderdeel uit van de nieuwe strategie van de ILT, die nu echt wordt doorgevoerd. Ik hoop dat we met elkaar de resultaten daarvan zullen zien.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp dat er een efficiëntieslag wordt gemaakt door de ILT met een andere strategie. Maar een ILT-brede risicoanalyse die nu wordt ingezet, is toch iets anders dan de vraag: wat zijn de gevolgen van jaar op jaar van korten, bezuinigen op de capaciteit van de ILT? Omdat het zo'n cruciaal onderwerp is voor de veiligheid van inwoners, van iedereen in Nederland, zouden wij echt een doorlichting door een externe partij willen krijgen van wat de implicaties zijn van deze taakstelling.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Juist omdat de ILT zo belangrijk is, heeft dit kabinet er bijvoorbeeld voor gekozen om niet extra te bezuinigen op de ILT. Ik wil dat misverstand wel even wegnemen. Het is meer dan een soort van efficiëncyslag. Het is echt een andere aanpak, waarbij we zo veel mogelijk maken van de capaciteit die we hebben om daarmee de kwaliteit van de handhaving en de inspectie te kunnen verbeteren. Het is meer dan een efficiëncyslag. Het is echt goed nadenken over hoe je die bedrijven zo goed mogelijk kunt controleren. Je kunt nooit elke dag bij iedereen zijn, hoeveel inspecteurs je ook hebt. Je moet echt heel goed nadenken over hoe je die mensen zo effectief mogelijk inzet. Dat gebeurt en daar zijn we dus hard mee aan de slag.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De staatssecretaris heeft mijn vragen over glyfosaat, nogal een thema, schriftelijk beantwoord, waarvoor dank. Maar de antwoorden waren wel verontrustend en riepen nog meer vragen op. Dit kabinet heeft net als het vorige kabinet gezegd dat er wordt gewerkt aan een wetswijziging om een verkoopverbod voor particulieren mogelijk te maken, mocht dat nodig zijn. Wanneer komt die wetswijziging naar de Kamer?

Het kabinet heeft ook gezegd dat in 2018 wordt bekeken of wettelijke maatregelen nodig zijn. De schriftelijke beantwoording die we in dit debat ontvingen, sprak ineens over 2019. Daar maak ik mij zorgen over.

Tot slot de vraag over de nog bestaande uitzonderingen voor het verbod op het gebruik van bestrijdingsmiddelen buiten de landbouw. Die green deals lopen in 2020 af. Kunnen we met de staatssecretaris afspreken dat die uitzonderingen in 2020 dan ook echt verleden tijd zijn?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Toen ik mevrouw Ouwehand aan het begin van de avond niet zitten, dacht ik: het zal toch niet waar zijn dat ik de kans mis om met degene die het allermeeeste weet van gewasbeschermings- of bestrijdingsmiddelen — het is net van welke kant je het bekijkt - hierover te spreken. Wij hebben vele debatten samen gevoerd over imidacloprid, neonicotinoïden en nu het gelukkig beter uitspreekbare glyfosaat. Het is terecht dat de Partij voor de Dieren daar steeds aandacht voor heeft, want het zijn echt stoffen waarvan we met elkaar zeggen: we moeten daar heel zorgvuldig mee omgaan, onderzoek naar blijven doen en heel alert op blijven. Dat zullen we ook doen.

Dan die wetgeving. Ik heb begrepen dat er een AMvB in werking is getreden. Met uitzondering van het gedeelte over de particulieren, omdat de Raad van State op dat punt heeft geoordeeld dat het niet uitvoerbaar en handhaafbaar was. Dan kom ik eigenlijk een beetje terug op wat mevrouw Kröger net zei: je moet het wel kunnen handhaven, anders heb je er niet zo veel aan. Hoewel we het misschien graag anders zou willen, is het, als dat dan het oordeel is, verstandig om dat niet te doen. Dan kun je helemaal niets doen of je kunt een green deal sluiten en kijken of je op die manier toch meer kunt doen. Dat heeft dan mijn voorkeur en vast ook de voorkeur van mevrouw Ouwehand. Die green deal is afgesloten en als ik het goed heb begrepen — maar ik laat me ook graag corrigeren, want is wel erg in detail — kunnen we de balans daarvan in 2019 opmaken. Dan zien we dus wat dit bijdraagt en of we op die manier toch zo veel mogelijk dat gebruik terug kunnen dringen als het niet op een goede manier kan met wetgeving.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik voel me een beetje beschroomd, want de staatssecretaris is natuurlijk nieuw op het ministerie en ik heb detailvragen. Er wordt gewerkt aan een wetswijziging om eventueel een verbod op de verkoop aan particulieren mogelijk te maken. Daar wordt al een jaar aan gewerkt en vlak voor dit debat begon, hebben we een brief gekregen van de minister van Landbouw, medeondertekend door de staatssecretaris IenW, waarin staat dat aan die wetswijziging nog wordt gewerkt. Ik zou graag weten wanneer die naar de Kamer komt.

Er is wel echt discussie over de vraag of dit kabinet in 2018 gaat kijken of die vrijwillige maatregelen nou genoeg zijn geweest of dat er wettelijke stappen moeten worden gezet, of dat het ineens 2019 is geworden. Tot nu toe was het 2018. Misschien dat de ambtenaren er nog eventjes in moeten duiken.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We laten het nog even uitzoeken. Als het gaat over een wet die primair bij mevrouw Schouten ligt, is het waarschijnlijk een ander wetgevingstraject dan waar ik hier op aansloeg. Laten we kijken of we dat nog kunnen verhelderen voor u voor de tweede termijn.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Hartstikke goed. En dan de andere toepassingen buiten de landbouw door professionals, op bungalowparken en in siertuinen. Die green deals lopen tot 2020. Ik zou zo graag

met deze staatssecretaris afspreken dat dat ook echt de einddatum is voor die uitzonderingen op het gebruik van bestrijdingsmiddelen, dus de bungalowparken, de siertuinen en het spoor. Laten we afspreken dat we daar over drie jaar echt vanaf zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap de wens van mevrouw Ouwehand heel goed. Ik zeg haar toe dat ik er heel goed naar zal kijken en ook haar vraag daarin zal meewegen. Daar kom ik dan nog op terug. Ik vind het wel belangrijk dat je een green deal, als je die afsluit, goed evalueert, de resultaten daarvan goed meeneemt in je uiteindelijke besluiten en daar niet al meteen op vooruitloopt. Maar ik snap de vraag, zeker van de zijde van mevrouw Ouwehand, heel goed. We gaan ernaar kijken. Ik zal eens kijken of ik in tweede termijn nog even specifiek terug kan komen op de vraag over 2018 of 2019.

De voorzitter:

De heer Van Raan, begrijp ik.

De heer Van Raan (PvdD):

Goed begrepen, voorzitter. Dank u wel. Dank aan de staatssecretaris dat zij inderdaad het beeld herkent van de spagaat en ook fijn dat ze daarop gaat trainen, dat die spagathouding kan worden vastgehouden. Maar ik kan u verzekeren, staatssecretaris: 12.000 dagen in een spagaat, dat overleeft echt geen mens. Dus we zouden toch willen aanraden om wat systeemveranderingen aan te brengen, zodat u überhaupt niet in die spagaat hoeft te zitten. Over die spagaat gesproken ...

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Vraagt u het maar eens aan een ballerina, zou ik zeggen.

De heer Van Raan (PvdD):

Na 12.000 dagen, dat is ...

De voorzitter:

Zullen we weer naar het onderwerp gaan?

De heer Van Raan (PvdD):

Zeker, voorzitter. Luchtkwaliteit en de uitspraak van de rechtbank. De staatssecretaris zegt: we gaan het NSL aanpakken en Nederland gaat dat doen. Ik denk dat de staatssecretaris zich dient te realiseren dat zij Nederland is in dezen, dus dat zij het moet doen. Zij vertegenwoordigt de Nederlandse staat in dezen. Ze zegt: we gaan het NSL aanpassen. Maar de kern van de veroordeling is nou juist dat dat NSL niet deugt. Dus er moet wel wat meer gebeuren dan een aanpassing. Daarnaast is ons ter ore gekomen dat sommige gemeenten zeggen — op aangeven van de staatssecretaris die zegt: we gaan in gesprek met de gemeenten, want we moeten dat samen doen — dat er gewoon geld te weinig is. Kan de staatssecretaris dat beeld bevestigen?

Een tweede interruptie — want ik heb er nog een over als het goed is; dank u wel, voorzitter — gaat over ultrafijnstof.

We hebben al vastgesteld bij interruptie dat, ondanks het feit dat er een onderzoek is naar ultrafijnstof, de plannen voor uitbreiding, in dit geval bij Schiphol, gewoon doorgaan. Dus als we concluderen dat het toch heel schadelijk was, is dat jammer. Maar goed, de staatssecretaris is bereid dat risico te nemen. Ik heb een verzoek aan de staatssecretaris. Andere plekken waar veel ultrafijnstof vrijkomt, is waar er intensieve veeteelt wordt bedreven. Is de staatssecretaris bereid om daar ook vast metingen te gaan verrichten, zodat we daar niet achter de feiten aanlopen? Want én in een spagaat zitten én achter de feiten aanlopen, dat is wel een heel raar beeld. Dus is de staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is een heel raar beeld. Laten we dat maar niet doen. Ik zal wel de vragen beantwoorden. De heer Van Raan zegt dat het NSL niet deugt. We hebben ontzettend veel knelpunten opgelost. Ik denk dat daarmee de stelling dat het NSL niet deugt, in ieder geval onderuitgehaald is. Wel zijn er nog resterende knelpunten. Die moeten we snel aanpakken. Daarvoor moet ik samenwerken met de steden en de gemeenten waar die knelpunten zitten. Dat gaan we ook doen. De heer Van Raan vroeg naar het geld. Daar is ook geld voor. Dus dat gaan we gewoon doen.

De heer Van Raan vroeg naar ultrafijnstof. Daarvoor is nog geen specifieke norm. Het is natuurlijk wel iets wat we heel scherp op ons netvlies hebben en waar we goed op moeten letten. We moeten steeds kijken wat we daaraan kunnen doen. Maar er is, zoals gezegd, geen specifieke norm voor. We moeten dus gewoon goed kijken wat er kan.

De voorzitter:

Dan was dit de termijn blijkbaar.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja voorzitter, daarmee was ik aan het einde. Ik heb wel inmiddels wat antwoorden gekregen op een paar vragen die ik nog niet kon beantwoorden.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, punt van orde.

De voorzitter:

Ja?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil nog even graag reageren op wat de staatssecretaris heeft gezegd.

De voorzitter:

Dan moet u dat doen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zit te wachten tot ik het woord krijg.

De voorzitter:

Dat heeft u. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. De staatssecretaris zegt dat het NSL niet voldoende werkt. Dat is de essentie niet. De rechter heeft geoordeeld dat het NSL niet werkt. Dat is niet wat de Partij voor de Dieren zegt. Dat is wat de rechter zegt. Een aanpassing daarin volstaat niet; dat is eigenlijk de stelling. Het klopt inderdaad dat de wereldgezondheidsnormen niet leidend zijn, maar vanuit het voorzorgsbeginsel zou ik toch het verzoek willen doen om op plekken waar de wereldgezondheidsnormen worden overschreden, alvast metingen te laten plaatsvinden, ook in de buurt van de veeteeltbedrijven. De staatssecretaris zegt daarnaar te gaan kijken. Mag ik dat opvatten als een toezegging dat we erover in gesprek gaan dat daar metingen gaan gebeuren?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voor ultrafijnstof is er nog geen norm. Het is dan dus ook moeilijk om te zien waar een norm overschreden wordt en waar je dan op moet meten. We komen zeker nog te spreken met elkaar over dat nationale actieprogramma, dat dus de opvolger is van het NSL. Laten we dan met elkaar kijken hoe we daar waar er zorgen zijn, er op een goede manier mee om kunnen gaan. De Gezondheidsraad komt dus met een advies over waar je in Nederland in het bijzonder nog aandacht aan zou moeten besteden. Dat vind ik een heel belangrijke basis voor het nationale actieprogramma. Ik ben het echt niet met de heer Van Raan eens dat het NSL niet werkt. We moeten knelpunten aanpakken. Dat klopt. Het NSL heeft nog niet voldoende gewerkt. Dat ben ik met hem eens. Er zijn nog knelpunten, maar dat is wat anders dan dat de systematiek van het NSL, waarin we samen met overheden werken aan het aanpakken van knelpunten en daar geld voor beschikbaar stellen, an sich niet zou werken. We hebben nog uitdagingen. De rechter heeft gezegd dat ik die moet aanpakken. Dat ga ik ook doen. Daar is ook geld voor.

Dan waren er nog een paar vragen van mevrouw Van Eijs en de heer Jetten. Wanneer kom ik terug op het meewegen van de CO₂-prijs bij maatschappelijk verantwoord inkopen?

Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht. Een advies wordt verwacht in het voorjaar van 2018. Overigens wordt binnen lenW en bij Rijkswaterstaat in MKBA's ook al met CO₂-prijzen gerekend, zeg ik tegen mevrouw Van Eijs.

Dan had de heer Jetten een vraag over de toeslag IC direct. De NS zal het reizigersfonds na overleg met reizigersorganisaties gebruiken om de toeslag op de IC direct in de daluren tijdelijk af te schaffen totdat het bedrag op is. Inmiddels is duidelijk dat er vanaf de start van de nieuwe dienstregeling tijdelijk geen toeslag zal gelden tussen 9.30 uur en 16.00 uur, en 19.00 uur en 6.30 uur 's ochtends op werkdagen, en in het weekend gedurende de hele dag. De toeslag in de spits en het halfuur daarna blijft om grotere drukte met extra overlast te voorkomen.

U had ook nog een vraag over Dordrecht-Breda. Niet alleen ik kon mij dat nog herinneren — zoals ik al zei is het een langlopend dossier — maar de zorgen over de bediening van Dordrecht zijn ook bij de NS duidelijk doorgekomen. Er is een subsidie om in de dienstregeling 2017 en 2018

één keer per uur een intercity te laten rijden, specifiek om die zorg te adresseren. Dus daar wordt een subsidie voor gegeven door het ministerie van lenW. Ik kom hier voor de nieuwe dienstregeling uitgebreider schriftelijk bij u op terug, dus dat is volgende week al.

Voorzitter, dat waren de antwoorden.

De voorzitter:

Nou, dan zijn wij weer bij! Het begon al een beetje richting het MIRT te gaan, stelde ik vast.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat hebben wij net op tijd weten te voorkomen, voorzitter. Maar het MIRT komt ook nog.

De voorzitter:

Ja. Bestaat er behoefte aan een korte schorsing voor moties en dat soort zaken of kunnen wij gewoon door? Ja, twee minuten? Dan schors ik even voor twee minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Wij hebben nog een uur spreektijd te gaan als ik alle spreektijden even bij elkaar optel. Als daar nog interrupties bij komen en detailvragen, dan wordt dat nog langer. Daarna hebben wij nog de tweede termijn van de regering. U heeft binnenkort een mooi MIRT. Dat duurt altijd minstens acht uur, dacht ik; je zal het maar moeten voorzitten. En er komt een AO Spoor in januari. Dan kunt u de staatssecretaris ondervragen. Dus u kunt het ook kort en puntig houden, is de enige suggestie die ik u wil meegeven. Anders gaan wij ver na middernacht eindigen vandaag. De heer Van Aalst gaat het goede voorbeeld geven. Het woord is aan hem voor zijn tweede termijn.



De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, ik ga mijn best doen. Ik zal in ieder geval niet gaan filibusteren. De minister stelt het filemonster, dat grotendeels door de bezuinigingen van 6,4 miljard door Rutte II en Kunduz tot leven is gewekt, aan te willen pakken. Echter, daar blijkt buiten de reeds verdeelde 2 miljard weinig van. Want structureel komt er slechts een schamele 100 miljoen per jaar bij, terwijl daar volgens de Mobiliteitsalliantie minstens 1 miljard per jaar voor nodig is. Ik wens de minister dan ook veel succes om aan de Mobiliteitsalliantie uit te leggen waarom dit kabinet liever miljarden uitgeeft aan Afrika en buitenlandse aandeelhouders dan aan onze Nederlandse infrastructuur, terwijl het voor het klimaat voor de multinationals die zich hier willen vestigen ook belangrijk is dat onze infrastructuur niet volledig dichtsluit. Maar goed, dit kabinet van VVD, CDA, D66 en ChristenUnie maakt blijkbaar andere keuzes.

Voorzitter. Maar ook binnen de beschikbare middelen op de Infrastructuurbegroting en het Infrastructuurfonds die wij vandaag behandelen, kunnen wij verstandige keuzes maken om dat filemonster een kopje kleiner te maken. Ik

heb daar in de eerste termijn al drie constructieve voorstellen voor gedaan. Dus vandaar de volgende drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft vastgesteld dat de mobiliteitsbehoefte van Nederlanders de afgelopen tien jaar vrijwel onveranderd is gebleven;

overwegende dat de huidige verdeelsleutel van financiële middelen voor de verschillende modaliteiten onvoldoende recht doet aan de mobiliteitsbehoefte van Nederlanders;

verzoekt de regering om de verdeelsleutel van financiële middelen voor infrastructuur aan te passen aan de totale mobiliteitsbehoefte van de Nederlandse bevolking,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 14 (34775-XII).

De heer **Van Aalst** (PVV):
Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er momenteel sprake is van een wirwar aan zes snelheidsregimes op ons hoofdwegennet;

overwegende dat dit voor automobilisten nauwelijks meer te volgen is;

verzoekt de regering om een einde te maken aan de wirwar van snelheidsregimes op het hoofdwegennet door deze terug te brengen van zes naar twee regimes, te weten de standaardmaximumsnelheid van 130 km/u en een lagere snelheid van 100 km/u op wegen indien dat om verkeersveiligheidsredenen noodzakelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 15 (34775-XII).

De heer **Van Aalst** (PVV):
En de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het om de files te bestrijden verstandig is om het beschikbare asfalt beter te benutten;

verzoekt de regering om zo veel mogelijk spits- en plusstroken van in ieder geval de linkerrijbaan om te zetten naar volwaardige rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 16 (34775-XII).

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

Voorzitter. Afrondend: de PVV maakt zich ernstig zorgen dat dit kabinet het fileprobleem onderschat. We zullen er dan ook op blijven hameren dat deze minister het gas erop houdt en die beloofde 1.000 kilometer aan extra asfalt zo snel mogelijk realiseert. Vandaar nog een laatste vraag: wanneer kan de Kamer de Fileaanpak 2020 van Rijkswaterstaat verwachten?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Remco Dijkstra van de fractie van de VVD.



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

Dank u wel, voorzitter. Investeren in keiharde infrastructuur blijft hard nodig; dat hebben we gehoord. De VVD wil doorgaan met de aanleg en verbreding van wegen. We willen daarmee spoedig beginnen, want de maatschappelijke kosten van files lopen op tot 3,7 miljard euro per jaar. Gelukkig is er wat geld, want ondanks de investeringen zullen de files blijven toenemen. Dat moeten we bestrijden met extra en bredere wegen en de aanpak van urgente knelpunten.

Voorzitter. Ook in het openbaar vervoer is vernieuwing gaande. Die wereld staat gelukkig niet stil. Ik vind dat wij als Kamer en u als staatssecretaris de monopolist NS scherp moeten blijven houden. Ik heb vanmorgen in de NRC gelezen dat die druk heeft gewerkt. Dat moeten we blijven doen. Dat doen we niet voor onszelf of voor de NS, maar voor de mensen die gewoon fatsoenlijk en op tijd met het ov van A naar B willen komen.

Voorzitter. Ten slotte de verkeersveiligheid. Appen als automobilist of chauffeur kan gewoon niet. Dat kan niet. De VVD wil daarom dat de strafmaat omhooggaat. Bij een ernstig of zelfs dodelijk ongeval zou je het moeten kunnen scharen onder de noemer roekeloos rijden. Het wetsvoorstel

is al in voorbereiding. Ik wil dat appen daaraan toegevoegd wordt. Wat de VVD betreft komt een veroorzaker van een ongeval voortaan ook niet meer weg met een taakstraf. Bij recidive mag je gewoon nooit meer achter het stuur en ben je je rijbewijs kwijt; dat heb ik al gezegd. We willen de verkeersveiligheid vergroten, niet alleen door preventie en handhaving, maar ook door de norm te stellen en het gebruik van de smartphone achter het stuur, dat alleen maar toeneemt, aan te pakken.

Ik heb een aantal moties.

De voorzitter:

Eén seconde. Mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wat betreft die strafmaat: dan zit de collega van de VVD bij het verkeerde debat. De begrotingsbehandeling van Justitie en Veiligheid vindt op dit moment ook plaats. Ik zou zeggen dat de moties die daarover gaan, het beste bij Justitie en Veiligheid kunnen worden ingediend, omdat dat het relevante ministerie is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Maar ik sta bij dit debat. Dit is dezelfde Kamer. We vergaderen morgen weer verder. Andersom heb ik het ook gezien. Een collega van het CDA die Justitie doet, begon ook over appen. Dus wat dat betreft is er een goede samenwerking in het kabinet. Mijn oproep is nu richting de minister en het kabinet. Zij moet zeker in overleg met haar collega van Justitie en Veiligheid om te kijken wat mogelijk is, zodat het ook handhaafbaar is.

De voorzitter:

Prima. U heeft nog een paar moties.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, dank u wel. De eerste motie gaat over knelpunten op goederencorridors.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat overvolle verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegenet gedurende avonden en weekenden en het parkeren van vrachtwagens op de vluchtstrook, de verkeersveiligheid ernstig in gevaar brengen;

constaterende dat er onvoldoende alternatieven zijn in de vorm van beveiligde truckparkings met voldoende voorzieningen;

constaterende dat het MIRT-onderzoek goederencorridor Oost en Zuidoost onderschrijft dat er behoefte is aan een aantal extra, grootschalige truckparkings om een alternatief te bieden voor de verzorgingsplaatsen;

constaterende dat het in het belang is van de verkeersveiligheid, doorstroming en criminaliteitspreventie, en ook urgent is, om deze acute knelpunten zo snel mogelijk aan te pakken;

verzoekt de regering om binnen het MIRT-programma goederencorridor Oost en Zuidoost samen met de regio's en marktpartijen na te gaan of er in de buurt van deze acute knelpunten rijksgrond is waar op korte termijn beveiligde, private truckparkings zouden kunnen worden gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 17 (34775-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan mijn tweede motie. Ik heb er in totaal vier, voorzitter. Deze motie betreft de doorstroming na incidenten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij incidenten de rijstrook zo snel mogelijk moet worden vrijgemaakt voor het beperken van files als gevolg van incidenten en het voorkomen van economische schade door files;

overwegende dat files ontstaan dan wel verergeren doordat vaak gewacht wordt met het vrijmaken van de rijbaan totdat een berger ter plaatse is;

van mening dat uitgestelde berging de doorstroming kan bevorderen door het voertuig zo snel mogelijk in de berm te "schuiven" of op een andere veilige manier elders, zodat deze geen hinder meer veroorzaakt voor het overige verkeer;

verzoekt de regering deze werkwijze waar mogelijk toe te passen om zo de doorstroming na incidenten te verbeteren en het filemonster aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 18 (34775-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. De derde motie: het filemonster aanpakken met asfalt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het wegverkeer blijft groeien en het reistijdverlies in 2022 hierdoor met 28% kan toenemen ten opzichte van 2016;

constaterende dat deze verwachte groei maar voor een deel wordt opgevangen door een uitbreiding van het wegennet;

constaterende dat de maatschappelijke kosten van files en vertragingen op het rijkshoofdwegennet tussen de 2,8 en 3,7 miljard euro per jaar bedragen;

overwegende dat volgens de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse exact bekend is waar en in welke mate de fileproblemen het grootst zijn;

verzoekt de regering het filemonster zo klein mogelijk te houden door in asfalt te blijven investeren en daarbij de NMCA als uitgangspunt te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 19 (34775-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan mijn laatste motie, over de aanpak niet appen in de auto, gevolgd door een slotopmerking.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er regelmatig dramatische verkeersongevallen plaatsvinden als gevolg van appen en het gebruik van een smartphone in het verkeer;

overwegende dat dit onbeschrijfelijk leed met zich mee kan brengen en de maatschappelijke verontwaardiging over de opgelegde straffen soms groot is;

overwegende dat een succesvolle aanpak om appen in het verkeer te voorkomen altijd preventie, gerichte handhaving en sanctionering dient te bevatten;

constaterende dat het kabinet een wetsvoorstel Roekeloos rijden in voorbereiding heeft, dat voorstellen zal bevatten voor een verhoging van het strafmaximum voor een aantal delicten en voor een nadere invulling van het begrip roekeloosheid;

van mening dat ook appen in de auto als roekeloos rijden betiteld kan worden, aangezien het net als drank- of

drugsgebruik kan leiden tot dezelfde consequenties, zijnde dodelijke ongelukken;

verzoekt de regering sterker in te zetten op preventie, gerichte handhaving en sanctionering van appen achter het stuur;

verzoekt de regering tevens appen achter het stuur te betrekken bij het wetsvoorstel Roekeloos rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Van der Graaf, Von Martels en Sienot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (34775-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De laatste motie spreekt eigenlijk voor zich. Ik begrijp hoe moeilijk het is. Het moet juridisch ook standhouden. Ik hoop dat mensen dan niet meer met een taakstaf kunnen wegkomen. Ik hoop ook dat de minister alles doet wat in haar macht staat, samen met haar collega van Justitie en Veiligheid, om dit maatschappelijk belangrijke punt voor elkaar te krijgen. Dat is echt een roeping die ik voel als Kamerlid.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. De omslag naar een klimaatneutrale en circulaire economie en samenleving vergt grote ambitieuze stappen. Daarom dien ik de volgende drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om de internationale klimaatdoelstellingen te halen de luchtvaartsector zijn bijdrage moet leveren;

overwegende dat voor korte vliegreizen binnen Europa de trein een goed alternatief zou kunnen zijn;

verzoekt de regering om, voortbouwend op het Toekomstbeeld OV, een analyse te doen naar wat er nodig is om de internationale reiziger te laten kiezen voor het meest milieuvriendelijke alternatief,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 21 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in een volledig circulaire economie er geen ruimte is voor persistente stoffen, omdat deze zich ophopen in het milieu en niet, of zeer slecht, afbreekbaar zijn;

overwegende dat in het Rijksbrede programma Circulaire Economie gestreefd wordt om in 2050 volledig circulair te zijn in Nederland;

overwegende dat Nederland momenteel samen met Duitsland werkt aan een uitbreiding van de "Zeer Zorgwekkende Stoffen"-criteria, maar daarvoor nog steun dient te worden verworven in Europees verband;

verzoekt de regering in overleg met de Nederlandse industrie daarnaast afspraken te maken over de uitfasering van het gebruik van persistente stoffen en deze afspraken onderdeel te laten zijn van de transitieagenda's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (34775-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat controle en handhaving essentieel zijn voor goede uitvoering van (milieu)beleid;

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport met minder middelen meer taken moet uitvoeren;

van mening dat onvoldoende inzichtelijk is wat de huidige personele bezetting en de aankomende bezuinigingen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport voor risico's met zich meebrengen voor de maatschappij, de werknemers en het milieu;

verzoekt de regering door een externe partij door te laten lichten wat de gevolgen zijn van de dalende budgetten van de inspectie en zo spoedig mogelijk deze met de Kamer te bespreken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (34775-XII).

De voorzitter:

Dan mevrouw Van Tongeren.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dank u, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de veiligheid op weg en spoor van groot belang is en dat overheden, spoor- en busbedrijven vele chauffeurs en machinisten in dienst hebben;

constaterende dat de regering het goede voorbeeld geeft door voor haar eigen chauffeurs afleiding door smartphonegebruik tijdens de rit technisch onmogelijk te maken;

verzoekt de regering om met alle relevante overheden en vervoersbedrijven in overleg te treden om smartphonegebruik tijdens de rit technisch onmogelijk te maken, zodat in 2018 bijvoorbeeld de eerste 1.000 voertuigen hiermee rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 24 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat moderne auto's technisch in staat zijn om de bestuurder te ondersteunen om veiliger en milieuvriendelijker te rijden;

overwegende dat lang niet alle bestuurders deze opties kennen;

verzoekt de regering om samen met de sector afspraken te maken om bestuurders wegwijs te maken met de chauffeur-ondersteunende opties, bijvoorbeeld door bij de aanschaf van een nieuwe auto een praktische introductierit te geven;

verzoekt de regering tevens om in overleg met de rijsschool-
branche en het CBR ervoor te zorgen dat bij rijlessen vol-
doende aandacht is voor deze moderne opties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 25 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal doden en zwaargewonden
sinds een aantal jaren weer stijgt;

constaterende dat "appen" door bestuurders met mobiele
telefoons ook technisch kan worden voorkomen;

overwegende dat het verbod sinds 2002 tot nu toe onvol-
doende succesvol is gebleken;

verzoekt de regering om in het eerste kwartaal van 2018
samen met de betrokken sectoren (autobranche, verzeke-
ringsbranche, telecombranche, e.a.) te kijken hoe techniek
ingezet kan worden om het gebruik van afleidende appara-
ten door bestuurders onmogelijk te maken en de Kamer
hierover voor het zomerreces te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 26 (34775-XII).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan de heer Von Martels van het CDA.



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

Dank u wel, voorzitter. Ik ga niet herhalen wat ik gisteren
heb gezegd. Minder files, meer veiligheid; daar kwam het
samengevat op neer. Ik heb in de beantwoording van deze
nieuwe bewindslieden gemerkt dat zij dat ook krachtig wil-
len nastreven. Ik heb er dus alle vertrouwen in dat dat doel
bereikt gaat worden.

Ik heb drie moties. Die wil ik hierbij graag voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verkeersveiligheid door gebruik van
de smartphone in het verkeer afneemt in Nederland;

overwegende dat bewustwording van het gebruik van de
smartphone door te appen of sms'en bij mensen moet
worden vergroot;

roept de regering op actief in gesprek te gaan met telecom-
bedrijven om te bezien welke mogelijkheden er zijn om
slimme technologie in te zetten tegen het gebruik van de
telefoon in het verkeer,

verzoekt de regering een actieve en intensieve campagne
te starten om iedereen bewust te maken van de gevaren
van het gebruik van de smartphone in het verkeer om nog
meer onnodige slachtoffers te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 27 (34775-XII).

De heer **Von Martels** (CDA):
De volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat cyberaanvallen op de vitale infrastructuur
een reëel risico zijn;

verzoekt de regering de risico's van cyberaanvallen op de
Nederlandse infrastructuur (sluizen, bruggen, wegmarkering
enzovoort) in beeld te brengen en noodzakelijke maatregelen
te treffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels en
Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan vol-
doende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (34775-XII).

De heer **Von Martels** (CDA):
En ten slotte:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verkeersveiligheid afneemt in Nederland;

overwegende dat het van groot belang is dat veilige weginrichting van de N-wegen snel wordt uitgevoerd;

verzoekt de regering in overleg met de wegbeheerders een structureel overzicht en evaluatie op te stellen van de wegaanpassingen van N-wegen waarbij inzichtelijk wordt of de aangepaste weginrichting in de praktijk ook zorgt voor meer veiligheid op de N-wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (34775-XII).

De heer Amhaouch.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Nederland mobiel en bereikbaar: dat is voor het CDA belangrijk. Dat geldt voor de stad en de regio, maar ook over de grens. Wij hebben twee moties. Eén motie dienen wij niet in gezien de handreiking die de staatssecretaris heeft gedaan over de Maaslijn. Wij kijken uit naar die samenwerking. Wij hebben een motie over grensoverschrijdend spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat spoorverbindingen met België en Duitsland van belang zijn voor de connectiviteit en de regionale economie;

verzoekt de regering nader onderzoek te doen naar de kansen en voornemens van alle mogelijke grensoverschrijdende treinverbindingen en de Kamer daarover medio 2018 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Von Martels, Jetten, Van der Graaf en Ziengs.

Zij krijgt nr. 30 (34775-XII).

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dan de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de capaciteit van het bestaande spoor optimaal gebruikt zou moeten worden;

overwegende dat bij de aanschaf van nieuw treinmaterieel en door de verminderde aanschaf van dubbeldekkerstreinen er een opstelcapaciteitsprobleem is ontstaan;

overwegende dat ook het uit gebruik nemen van sporen in verband met bijvoorbeeld onderhoud de capaciteit van het spoor doet afnemen;

verzoekt de regering in overleg met de beheerder en gebruikers van het spoor een plan op te stellen om de bestaande capaciteit van het spoor optimaal te benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Von Martels, Ziengs, Jetten en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 31 (34775-XII).

De voorzitter:

De heer Laçin.



De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik heb een viertal moties, die ik kort zal toelichten. De minister verwees in het debat over Lelystad Airport nadrukkelijk naar de Kamer en het besluit van de Kamer. Daarom doe ik een beroep op de Kamer met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de extra vliegbevingen van en naar Lelystad Airport niet eerder plaatsvinden dan dat het luchtruim is heringedeeld op een wijze zodat overlast tot een minimum is beperkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 32 (34775-XII).

De heer **Laçin** (SP):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit kabinet 2 miljard euro extra investeert in de infrastructuur;

constaterende dat bij nieuwe projecten dit echter nog steeds volgens de ouderwetse verdeelsleutel gaat, waarbij het merendeel van de investeringen in asfalt gaat zitten;

overwegende dat gelet op de opgaven voor mobiliteit er continu een afweging gemaakt moet kunnen worden over hoe middelen ingezet worden;

verzoekt de regering bij nieuwe investeringen vanuit het Infrastructuurfonds open te staan voor een verdeling van middelen die aansluit bij de infrastructurele opgave, waarbij de impact op milieu en klimaat zwaar wordt meegewogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (34775-XII).

De heer Laçin (SP):

Meer middelen en meer capaciteit zijn voor de SP ontzettend belangrijk om goed en daadkrachtig te kunnen handhaven. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat onder de noemer risicogestuurd toezicht er fors bezuinigd is op de ILT;

constaterende dat als gevolg hiervan het veld zich beklaagt over het gebrek aan kennis en capaciteit bij de ILT;

overwegende dat dit ertoe leidt dat er te weinig misstanden worden opgespoord en aangepakt zoals bijvoorbeeld blijkt in de transportsector en bij lozingen van chemische stoffen;

verzoekt de regering om voor de Voorjaarsnota met een voorstel te komen om de bezuiniging van het vorig kabinet op de ILT terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 34 (34775-XII).

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen.

De heer Laçin (SP):

Een laatste motie, heel kort. Ik wil de staatssecretaris stimuleren om aan de slag te gaan met de uitbreiding van het statiegeldsysteem. Haar antwoorden stellen ons nog niet helemaal gerust. Daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel de Tweede Kamer als de voormalig staatssecretaris zich achter de motie van de Plastic Soup Surfer heeft geschaard die stelt dat 90% van de plastic flesjes uit het zwerfafval dient te verdwijnen;

constaterende dat bestaande pilots zoals onder andere Schoon Belonen niet hebben geleid tot een landelijk opschaalbaar systeem;

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat uitbreiding van het statiegeldsysteem wel effectief is in het terugdringen van plastic flesjes en blikjes uit het milieu en meerdere andere Europese landen dit systeem succesvol hebben ingevoerd;

verzoekt de regering een actieplan op te stellen om zo spoedig mogelijk het bestaande statiegeldsysteem uit te breiden met de inzameling van kleine plastic flesjes en blikjes,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 35 (34775-XII).

U bent een minuut door uw tijd heen, maar dat moet u zelf maar met uw fractiesecretaris proberen te regelen.

Het woord is aan de heer Jetten.



De heer Jetten (D66):

Voorzitter, dank voor uw geduld deze twee avonden. Dank ook aan beide bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. D66 kijkt met vertrouwen naar de komende jaren, waarin dit kabinet gaat inzetten op slimme en schone mobiliteit, meer fiets en ov, verduurzaming van de luchtvaart en versterking van onze verkeersveiligheid.

Om beide bewindspersonen een duwtje in de rug te geven, heb ik een viertal moties. De eerste luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groeiend aantal fietsers gebruikmaakt van een ander type fiets dan de klassieke stadsfiets;

constaterende dat er tot op heden onvoldoende rekening wordt gehouden met deze fietsgebruikers bij het inrichten van infrastructuur en voorzieningen;

verzoekt de regering bij aanleg van fietsenstallingen en fietssnelwegen zo veel mogelijk rekening te houden met elektrische fietsen, speedpedelecs en bakfietsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Jetten, Van der Graaf, Von Martels, Kröger en Van Raan.

Zij krijgt nr. 36 (34775-XII).

De heer **Jetten** (D66):

De tweede motie gaat over fietswegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overheid het fietsgebruik moet stimuleren;

constaterende dat in het regeerakkoord is afgesproken om de toenemende drukte op de weg te verminderen;

verzoekt de regering bij elke nieuwe investering in infrastructuur die vanuit rijksmiddelen wordt bekostigd, na te gaan of een onderzoek naar een gelijktijdige verbetering van de fietsinfrastructuur in het betreffende gebied relevant is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Jetten, Van der Graaf, Von Martels en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (34775-XII).

De heer **Jetten** (D66):

De volgende motie gaat over de testlocatie voor de hyperloop.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het hyperloopconcept snelle verplaatsingen van personen en goederen over grote afstanden mogelijk kan maken;

overwegende dat een grootschalige testlocatie kan leiden tot hoogwaardige banen en een versterking van de Nederlandse kenniseconomie;

constaterende dat TNO een positief advies heeft gegeven over de aanleg van een testbaan in Flevoland;

verzoekt de regering om in samenwerking met hyperlooppartijen en private partijen te onderzoeken of er een haalbare businesscase kan worden gemaakt voor een geschikte testlocatie voor het hyperloopconcept,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 38 (34775-XII).

De heer **Jetten** (D66):

Tot slot. Ik ben ontzettend blij dat de minister in haar beantwoording heeft aangegeven dat zij bij investeringen in wegen wil inzetten op slimme innovaties, op beter benutten en daar waar nodig op extra asfalt om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Een van de projecten heeft onze bijzondere aandacht: de Noordelijke Randweg Utrecht.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) bijdraagt aan een betere verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en schonere lucht;

overwegende dat de gemeenteraad en Provinciale Staten van Utrecht al investeringsgelden hebben gereserveerd hiervoor;

constaterende dat in het regeerakkoord is afgesproken om ontbrekende schakels in het wegennet aan te pakken en met de regio Utrecht aan de slag te gaan met de NRU;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen met de gemeente en de provincie Utrecht over de noodzakelijke investeringen voor de NRU,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 39 (34775-XII).

De heer **Jetten** (D66):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
We zitten inmiddels op 26 moties. Dat is de tussenstand.

Het woord is aan mevrouw Van Eijs.



Mevrouw **Van Eijs** (D66):
Voorzitter, dank u wel. We danken allereerst de bewindspersonen voor de schriftelijke en de mondelinge beantwoording. We zijn blij met de ambitie van de staatssecretaris op het gebied van CO₂ meewegen en het maatschappelijk verantwoord kopen. We zien uit naar de resultaten van het onderzoek in het voorjaar van 2018. We zijn ook heel blij met de inzet om de ambities van de Europese Unie nog wat meer aan te scherpen om te zorgen voor schonere auto's en dus voor schonere lucht voor onze inwoners. Daarbij heb ik ook een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in voorgaande jaren niet alle posten binnen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat volledig zijn benut;

overwegende dat de luchtkwaliteit van grote invloed is op de gezondheid van mensen en verbetering van de luchtkwaliteit dan ook kan bijdragen aan de kwaliteit van leven van mensen;

overwegende dat in het regeerakkoord staat dat de rijksoverheid haar verantwoordelijkheid in dezen wil nemen en wil streven naar een continue verbetering van de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering om in samenwerking met provincies en gemeenten te onderzoeken wat er nodig is om een start te maken met het nationaal actieplan luchtkwaliteit en hierover de Kamer in het voorjaar van 2018 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Eijs, Dik-Faber en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (34775-XII).

Mevrouw **Van Eijs** (D66):
Ik kom op mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in het grondstoffenakkoord transitieagenda's zijn opgesteld met als doel dat Nederland in 2020 wereldwijd koploper is op het gebied van circulaire economie in verschillende sectoren;

overwegende dat er op dit moment geen transitieagenda voor textiel is, maar productie en verbruik van textiel wel een grote milieudruk kennen;

constaterende dat het Leger des Heils in het artikel Van broek naar poetslap? constateert dat er een gat in de circulaire economie zit door een gebrek aan hoogwaardige recycling;

roept de regering op om bij de uitvoering van de transitieagenda consumptiegoederen apart aandacht te besteden aan textiel,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 41 (34775-XII).

Dank u wel. Het woord is aan de heer Gijs van Dijk van de PvdA.



De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):
Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording in eerste termijn. Ik heb drie punten. Het eerste gaat over de handhaving bij vrachtwagens die in de week-ends in Nederland komen parkeren. Dat zit mij nog steeds dwars, want daardoor worden de grensregio's en de parkeerplaatsen overbelast en is het gewoon onveilig op de weg. België handhaaft. Duitsland handhaaft. Nederland zegt dat het Europees ingewikkeld is, dat het een juridisch probleem is en dat we het niet doen. Maar daarmee halen we de problemen naar ons toe. Ik wil dus heel graag nadere duiding hiervan. Wellicht kan dat niet nu in tweede termijn, maar wel op korte termijn. Wat is het juridische probleem? Is er niet iets te verzinnen om in de tussentijd toch zo veel mogelijk te handhaven op een creatieve manier? Wellicht moet dat niet stout, maar wel creatief zijn.

Dan de circulaire economie. Daar is net over gesproken. Dat is een belangrijk onderwerp, ook voor de komende jaren. Op initiatief van de Partij voor de Arbeid is het Rijksbrede programma Circulaire Economie gerealiseerd. Economie en milieu gaan in dat programma samen, maar er is wel focus nodig om kansrijke sectoren te zien en vooral om die te zien met actuele cijfers. We zijn op de goede weg, maar we moeten nu ook echt werk maken van nieuwe banen. We moeten daarvoor weten in welke sectoren dat mogelijk is. Ik kom daarom tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Rijksbrede programma Circulaire Economie veel mogelijkheden biedt voor de regionale economie;

constaterende dat in opdracht van het ministerie in 2013 een onderzoek door TNO, Kansen voor de circulaire economie in Nederland, is uitgevoerd;

overwegende dat dit rapport uitgaat van 54.000 nieuwe banen en een kostenbesparing van ruim 7 miljard euro voor het bedrijfsleven oplevert;

verzoekt de regering om met een onderzoek te komen met actuele economische ontwikkelingen en cijfers, waarbij ook gekeken wordt naar arbeidsmarktcijfers (hoeveel banen levert het op) en welke sectoren kansrijk zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 42 (34775-XII).

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

Tot slot, voorzitter. Wij hebben een debat gehad over de aanbesteding van het spoor. Daar moet ik toch een motie over indienen. Wellicht dat we de komende tijd wel tot elkaar komen, maar laat deze motie een aansporing zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om na het aflopen van de concessie van NS op het hoofdrailnet in 2025 nadrukkelijk uit te gaan van de optie van aanbesteding en marktopenstelling op het spoor;

constaterende dat er op dit moment ook al lijkt te worden begonnen met aanbesteding op het hoofdrailnet (traject Eindhoven-Düsseldorf) waarmee al een eerste stap wordt gezet in een marktopening met mogelijk vergaande gevolgen;

overwegende dat er vanuit zowel NS, reizigersorganisaties als bonden zorgen bestaan over de effecten op kwaliteit en stabiliteit op een dan versnipperd hoofdrailnet;

van mening dat het belangrijk is om meer zicht op effecten en gevolgen te hebben voor ook kleinere eerste aanbestedingsstappen gezet kunnen worden;

verzoekt de regering eerst te werken aan een duidelijk afwegingskader, een risicoanalyse en een internationale

benchmark over de door de regering overwogen aanbestedingen, alvorens er zowel kleinschalig als grootschalig sprake kan zijn van het overwegen van verdergaande marktopening op het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 43 (34775-XII).

Het woord is aan mevrouw Dik-Faber.



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

Voorzitter, dank u wel. Dank aan beide bewindspersonen voor de beantwoording. Vanwege de tijd wil ik gelijk drie moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek van Natuur & Milieu blijkt dat 76% van de gemeenten het wagenpark niet duurzaam inkoopt en niet om minimale randvoorwaarden voor milieu vraagt;

overwegende dat een aantal gemeenten het goede voorbeeld geeft, zoals Utrecht, Leeuwarden, Groningen en Amsterdam;

overwegende dat voor bussen in het openbaar vervoer met succes een bestuursakkoord is gesloten om vanaf 2025 100% emissieloze bussen in te kopen, en dat steeds meer bedrijven besluiten om vanaf 2020-2025 uitsluitend elektrische voertuigen in te kopen;

verzoekt de regering:

- in kaart te brengen op welke wijze de minimumcriteria voor duurzame inkoop van voertuigen stapsgewijs kunnen worden verhoogd om te voldoen aan de doelen voor klimaat en luchtkwaliteit;
- zelf het goede voorbeeld te geven bij duurzame inkoop van voertuigen;
- in overleg te treden met de VNG over de uitkomsten van het onderzoek, het wegnemen van knelpunten en verbeteringen van duurzame inkoop van voertuigen in het kader van het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 44 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeerakkoord inzet op een green deal met de sector voor verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens;

overwegende dat de binnenvaartsector een belangrijke bijdrage levert aan het ontlasten van het wegverkeer en het beperken van de uitstoot van transport;

overwegende dat schone en hybride motoren en het varen op elektromotoren binnen havengebieden de uitstoot verminderen;

overwegende dat vermindering van wachttijden kansrijk is bij sluizen en bruggen, maar ook in havens door de realisatie van meer kadekilometers;

verzoekt de regering de binnenvaartsector nauw te betrekken bij de invulling van de green deal en onder meer schonere motoren en vermindering van wachttijden bij havens, sluizen en bruggen hierbij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 45 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een breed gedeelde en uitgesproken ambitie bestaat om het zwerfafval binnen drie jaar met meer dan 90% terug te dringen, zoals verwoord in de overgenomen petitie van de Plastic Soup Surfer;

overwegende dat er in de voorbije periode veel kennis is opgedaan over de verschillende alternatieven voor de aanpak van zwerfafval, bijvoorbeeld via een praktijkproef met schoon belonen en het onderzoek naar de effecten van het invoeren van statiegeld voor kleine flesjes;

van mening dat het van belang is om in goed overleg met het bedrijfsleven, lokale overheden, milieuorganisaties en consumentenorganisaties tot een breed gedragen oplossing te komen waarmee deze ambitie gerealiseerd kan worden;

verzoekt de regering in overleg te treden met de genoemde partijen, met als doel begin 2018 een voorstel aan de Kamer voor te leggen voor een effectief pakket van maatregelen tegen zwerfafval, en daarbij de resultaten van het onderzoek, de pilot en de evaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 46 (34775-XII).

Dat was de 33ste motie. Het woord is nu aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de bewindslieden voor de beantwoording. Ik kan heel goed zien dat jullie er ontzettend veel zin in hebben. Dat is hartstikke mooi. Wij hebben dat ook, dus het wordt een mooie tijd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van oordeel dat het uniformeren van milieuzones nergens mag leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering bij het uniformeren van milieuzones een voorbeeld te nemen aan het Duitse systeem waarbij emissieklassen landelijk bepaald zijn en de omvang van de zone lokaal wordt bepaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 47 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat alle producenten van verpakkingsmaterialen aan het afvalfonds eenzelfde bijdrage leveren per eenheid verpakkingsmateriaal, ongeacht het soort materiaal dat wordt geproduceerd;

overwegende dat het wenselijk is om de productie van slechte materialen af te remmen en de innovatie van materialen met een hoger milieurendement te stimuleren;

verzoekt de regering voorstellen te doen voor differentiatie van de financiële bijdrage van verpakkende bedrijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 48 (34775-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zwerfafval gevaren veroorzaakt voor dieren, doordat zij hiervan eten of doordat zij hierin verstrikt raken;

overwegende dat het onwenselijk is als dit zwerfafval tijdens het maaien (verder) wordt versplinterd en daardoor verder wordt verspreid in het milieu;

verzoekt de regering Rijkswaterstaat op te dragen om ervoor zorg te dragen dat zwerfafval langs rijkswegen eerst wordt opgeruimd voordat er wordt gemaaid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 49 (34775-XII).

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

Dan nog drie te gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er jaarlijks 36 kilo ongeadresseerd drukwerk per huishouden binnenkomt en dat dit een significante milieubelasting met zich meebrengt;

constaterende dat in Amsterdam per 1 januari 2018 een systeem wordt ingevoerd waarbij huishoudens zelf met een ja-jasticker kunnen aangeven dat zij drukwerk wensen te ontvangen (een opt-insysteem);

overwegende dat een landelijke invoering van dit systeem aanzienlijke milieuwinst zou opleveren en tevens als voordeel heeft dat niet iedere gemeente dit afzonderlijk hoeft te regelen;

verzoekt de regering een voorstel te doen voor de landelijke invoering van een ja-jasticker voor ongeadresseerd drukwerk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 50 (34775-XII).

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

Dan nog twee te gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse Staat op 7 september 2017 door de Haagse rechtbank gesommeerd werd op de kortst mogelijke termijn aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen;

van oordeel dat met de aankondiging van een nieuw actieprogramma luchtkwaliteit dat eind 2018 zal verschijnen, niet wordt voldaan aan de "kortst mogelijke termijn" zoals bedoeld door de rechtbank;

verzoekt de regering zo snel mogelijk, uiterlijk voor het einde van eerste kwartaal van 2018, alle resterende knelpunten te hebben weggenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 51 (34775-XII).

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

En de laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering meermaals heeft uitgesproken te streven naar de waarden die de WHO voorschrijft op het gebied van luchtkwaliteit;

constaterende dat het vergunnen van activiteiten die een verslechtering opleveren van de luchtkwaliteit, een tegengestelde beweging is;

verzoekt de regering bij te verlenen vergunningen in gebieden waar de luchtkwaliteit zich tussen de EU-norm en de WHO-waarden bevindt, als voorwaarde te stellen dat een verbeterplan wordt opgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren richting de WHO-waarden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 52 (34775-XII).

De voorzitter:

Mevrouw Ouwehand.



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het gifgebruik buiten de landbouw. Er spelen twee dingen. Professionele gebruikers als gemeenten en terreinbeheerders mogen sinds 1 november van dit jaar geen chemische bestrijdingsmiddelen als glyfosaat meer gebruiken bij hun onkruidbestrijding. Dat is mooi! Maar er zijn uitzonderingen op dat verbod. Daar lopen green deals over tot 2020, maar gelet op de hele discussie en de uitspraak van het Europees Parlement, moeten we toch met elkaar afspreken dat we dat in elk geval buiten de landbouw zo veel als we kunnen realiseren. Als je die uitspraak vertaalt, wil eigenlijk iedereen af van het gebruik van glyfosaat behalve de VVD en de SGP. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat per 1 november 2017 een verbod van kracht is voor het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen, waaronder glyfosaat, door professionele gebruikers buiten de landbouw;

constaterende dat dit verbod nog uitzonderingen kent waarover green deals zijn gesloten die aflopen in 2020;

verzoekt de regering in te zetten op een volledige beëindiging van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen buiten de landbouw,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 53 (34775-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. De motie laat ruimte voor de staatssecretaris om de green deals zoals afgesproken in 2020 te evalueren en is echt bedoeld als een intentie om in te zetten op volledige beëindiging. Maar de motie legt haar niet helemaal vast, zo mag ze haar lezen.

Dan het gebruik door particulieren, de verkoop van glyfosaat en andere bestrijdingsmiddelen aan particulieren. De Kamer wilde daarvan af. Het kabinet heeft toen gezegd: dat kan niet zomaar; we stellen beperkingen aan het gebruik. Je mag het wel kopen maar niet op je tegels gieten. Toen zou er een evaluatie komen in 2016. Dat werd 2018. Inmiddels lijkt het erop dat daar weer een jaar bij is gekomen, gezien de schriftelijke beantwoording van de staatssecretaris. Ik hoop dat dat niet klopt en dat we 2018 vasthouden als evaluatiemoment om te kijken of er toch een wettelijk verbod moet worden ingevoerd omdat die vrijwillige maatregelen te weinig doen. Als we dat besluiten, is er een gewijzigde wet nodig en daar werkt het ministerie van deze bewindspersonen inmiddels een jaartje aan. Het zou mooi zijn als we die wetwijziging hebben, want dan is in ieder geval die juridische grond geregeld mochten we besluiten tot dat verkoopverbod. Dat is dan in ieder geval geen probleem meer. Ik heb dus twee vragen. Houden we vast aan 2018 om te evalueren? En wanneer komt die wetwijziging naar de Kamer, zodat we in elk geval de mogelijkheid hebben om over te gaan tot een verbod als we dat verstandig achten? Ik verklap u alvast dat de Partij voor de Dieren daar zeer voor is. Dank u wel.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk.



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

Voorzitter. 50PLUS heeft de signalen van de lokale vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland en van de vrijwilligers die de scootmobielcursussen geven serieus genomen. Zij hebben er bij ons op aangedrongen om meer aandacht te vragen voor de veiligheid van scootmobielrijders. Dat is het doel van 50PLUS: meer verkeersveiligheid en minder slachtoffers in deze groep. Het rijden van een scootmobiel vraagt wel degelijk enkele vaardigheden en voorwaarden. Ik merk echter dat niet iedereen — ook de minister niet — openstaat voor ons verzoek voor certificering, maar toch willen we een stapje vooruit zetten. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen hoge prioriteit heeft;

overwegende dat scootmobielgebruik in de komende jaren naar verwachting zal toenemen;

van mening dat bij een scootmobiel voertuigbeheersing, kennis van en inzicht in verkeersregels noodzakelijk zijn voor veilig gebruik;

verzoekt de regering te onderzoeken, bijvoorbeeld in het onderzoek van de SWOV, of een vorm van certificering de verkeersveiligheid bevordert,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 54 (34775-XII).

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Wij zien het onderzoek van de SWOV met belangstelling tegemoet en zullen het met de mensen die dit thema bij ons onder de aandacht hebben gebracht bespreken zodra dit beschikbaar is. Dat kan wat ons betreft niet snel genoeg zijn.

Wij willen de staatssecretaris bedanken voor de toezegging over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten zowel in de Randstad als in de kleine kernen in de regio. Verder wil ik haar bedanken voor het oppakken van het verzoek tot stimulering van de mooie voorbeelden die er zijn in Rotterdam, Eindhoven of in Amsterdam. Het is mooi dat zij dat verder wil brengen. Ook dank aan de minister voor haar antwoord inzake de aandacht voor appen achter het stuur tijdens de rijopleiding. We kunnen daarmee niet vroeg genoeg beginnen. Op dit punt had ik een motie voorbereid, maar die hoef ik nu niet meer in te dienen. Dank u wel.

De voorzitter:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Bisschop van de Staatskundig Gereformeerde Partij.



De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter, hartelijk dank. Dank ook aan de bewindspersonen voor de degelijke beantwoording van de vragen en het schriftelijke voorwerk daarbij, en dat betekent uiteraard ook dank aan de ambtelijke ondersteuning.

Ik had twee moties. De ene laat ik vervallen, want die betrof het verzoek om afspraken te maken met andere betrokkenen ten aanzien van het terugdringen van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Er ligt op dit punt echter een heldere toezegging van de minister.

De andere motie wil ik graag handhaven. Die betreft het aandachtspunt van de aansluiting van kleinere steden op het spoor. Ik vond de schriftelijke beantwoording wat mager op dat punt. De staatssecretaris is daar nog wel op teruggekomen, maar ik verzoek haar om deze motie als een steuntje in de rug te beschouwen in het gesprek met NS.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat intercityverbindingen en ov-aansluitingen voor kleinere steden regelmatig in het gedrang komen;

van mening dat zo veel mogelijk voorkomen moet worden dat inzet op snelle verbindingen tussen grotere steden ten koste gaat van de bereikbaarheid van kleinere steden;

verzoekt de regering de bereikbaarheid van kleinere steden als separaat aandachtspunt mee te nemen in de beleidsprioriteitenbrief voor de NS, toekomstige concessieverlening en het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 55 (34775-XII).

Ik had gehoopt op een hele termijn zonder interrupties, maar bij de laatste motie komt de heer Jetten nog naar de microfoon.

De heer Bisschop (SGP):

Het is de enige kans die hij nog heeft, heel goed.

De heer Jetten (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik vind dat de heer Bisschop een zeer sympathiek thema aansnijdt. Ik heb eerder ook al aandacht gevraagd voor een aantal andere steden. Ik wil de heer Bisschop vragen of hij het met mij eens is dat we bij die intercitystops niet alleen moeten bekijken of het een grote of kleine stad is, maar ook welk achterland zo'n intercitystop bedient, want vaak zie je ook dat het achterland daarbij wordt vergeten.

De heer Bisschop (SGP):

Helder. Ik dien deze motie in omdat ik moet denken aan de versobering van de spoorverbinding vanuit Zeeland. Door druk vanuit de regio, het achterland, en door druk van de Kamer is daar uiteindelijk ingegrepen. Zo zijn er nog een paar voorbeelden. Daarom zou ik er bij de staatssecretaris op aan willen dringen dat ze erop toeziet dat de NS daar zorgvuldig naar kijkt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors tot 30 november, en dan gaan we luisteren naar het antwoord van de bewindspersonen.

De vergadering wordt van 23.35 uur tot 00.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik denk dat we zo als eerste naar de minister gaan luisteren. We hebben 42 moties en drie amendementen. Ik stel voor dat we de interrupties en de vragen beperken, in ieder geval tot de indieners van de desbetreffende moties en dan ook nog eens de eerste indieners ervan. Het is al laat, maar we moeten het niet nodeloos laat maken. Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik ga mijn best doen om het compact te houden.

Er waren nog twee vragen die ik moest beantwoorden. De eerste was van de heer Van Aalst van de PVV. Wanneer kan de Kamer de Fileaanpak 2020 van Rijkswaterstaat verwachten? Ik zal u die in het eerste kwartaal van 2018 doen toekomen.

De tweede vraag die nog openstond, was van de PvdA en had te maken met de rij- en rusttijden. In het kader van de tijd zou ik u nogmaals willen verwijzen naar de motie van 13 december 2016 van het SP-lid Karabulut. Naderhand is de Kamer geïnformeerd dat de nationale wetgeving geen mogelijkheid biedt om te handhaven op het overnachten in de cabine, omdat het niet verboden is. Verder is in de brief aan de Tweede Kamer duidelijk doorgegeven dat er prejudiciële vragen zijn gesteld in België. We hebben dus geen wettelijke grondslag om een boete op te leggen, zoals eerder aan mevrouw Karabulut is uitgelegd.

Ik kom bij de amendementen, te beginnen met het amendement op stuk nr. 10 van de heer Van Aalst van de PVV. In het schriftelijke antwoord op de vraag van de heer Laçin heb ik al aangegeven dat de inzet van extra wegininspecteurs naar verwachting niet per se het meest effectief is. Daarnaast zijn middelen benodigd voor het uitvoeren van allerlei andere geplande opdrachten en onderzoeken. Die hebben we vandaag ook de revue zien passeren. Die activiteiten zouden dan niet meer kunnen worden uitgevoerd. Daarom ontraad ik dit amendement.

De voorzitter:

De heer Van Aalst, kort, puntig, één keer.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb toch een vraag. Ik hoor de minister zeggen dat zij het eigenlijk niet nodig vindt om de capaciteit uit te breiden. Uit de ILT-brede risicoanalyse van 2015 blijkt dat er 76 dodelijke ongevallen met vrachtwagens hebben plaatsgevonden, waarvan 25% te wijten is aan oververmoeidheid. Dat hadden we simpel met controles en handhaving kunnen voorkomen. Wij hebben nu een amendement ingediend met een dekking die wat ons betreft relatief flexibel is. Het is in ieder geval een goede dekking met niet juridisch verplichte uitgaven. Wij hopen eigenlijk dat de minister er toch nog een keer naar wil kijken, vooral ook omdat er brede steun is vanuit de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik blijf erbij dat ik dit moet ontraden. De ILT is pas relatief kort bezig met het nieuwe risicogestuurde toezicht en met de nieuwe prioriteiten. Ik vind het nog veel te vroeg om daar nu al van te gaan afwijken.

Ik kom bij het amendement op stuk nr. 12 van mevrouw Kröger. Ook daarover kom ik op het oordeel ontraden. Daarvoor heb ik twee argumenten. De eerste, niet heel onbelangrijk, is dat er een ondeugdelijke dekking voor is. Meer inhoudelijk: toekomstige ontwikkelingen kun je niet meten. Daar praten wij over, als we het over de belangrijke

dossiers hier hebben. Het al bestaande vliegverkeer meten en later valideren, gebeurt al. Op basis daarvan kun je ook tot aanpassingen komen. Ik moet dit amendement ontraden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, één keer, kort en puntig.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De minister en ik schijnen van mening te verschillen over hoe er op dit moment berekend wordt en welke rol metingen daarin spelen. Heel graag ontvang ik een brief van de minister waarin zij de Kamer uitlegt hoe op dit moment metingen van echt geluid elk jaar worden gebruikt voor het valideren van berekeningen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik stel voor dat we daar in de komende debatten nog verder op doorgaan, want dat is voor nu een heel technische exercitie. Ik zie u typen, maar dat gaan we nu toch even niet meer doen. We komen daar in het vervolg nog wel op terug. We gaan hier nog voldoende over debatteren.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 13 van mevrouw Van Tongeren. Ook dat ga ik ontraden. In de eerste plaats, net als bij de vorige, vanwege een ondeugdelijke dekking. In de tweede plaats werken we al samen met de ANWB om inzicht te krijgen in hoe mensen nieuwe technologie ervaren en het beste kunnen gebruiken. Daar hebben we op dit moment geen extra budget voor nodig. Dat kunnen we met de huidige middelen doen.

Dan kom ik bij de moties. Ik zal ze even uit de map pakken. Als eerste de motie op stuk nr. 14 van de heer Van Aalst. Die motie wil ik ontraden, want die wil een andere verdeelsleutel dan die wij in het regeerakkoord hebben afgesproken.

De motie op stuk nr. 15, ook van de heer Van Aalst, wil ik ook ontraden, want met het snelhedenbeleid verminder ik het aantal snelheidswisselingen door op steeds meer trajecten 130 in te voeren. Op sommige trajecten is dat niet mogelijk vanwege de verkeersveiligheid of om milieuredenen, of alleen tegen heel hoge kosten. Daar rijden we dan 80, 100 of 120.

Dan de motie op stuk nr. 16 van de heer Van Aalst. Daar zie ik wat meer mogelijkheden mee, als we kunnen we afspreken dat we dat alleen doen waar het ook doelmatig is. Door realisatie van bestaande projecten wordt de komende jaren circa 25% van de huidige spitsstroken omgezet. Als u wilt dat ik het zo kan uitleggen, dat we het alleen doen waar het doelmatig is, zou ik hiervan kunnen zeggen dat ik het oordeel aan de Kamer laat.

De heer Van Aalst (PVV):

Daarom hebben we ook gecorrigeerd richting "zo veel mogelijk". Dat lijkt ons doelmatig en dus een doeltreffende motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 17 van de heren Dijkstra en Von Martels over de knelpunten op de goederencorridors. Ik zou deze actie als een impuls kunnen zien en als ondersteuning van beleid. Het advies is derhalve oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 18 van de heer Dijkstra gaat over het filemonster en vooral over doorstroming na incidenten. Ik zie die motie als een onderdeel van de inhaalslag waar ik op korte termijn zelf ook mee aan de slag ga. Op deze manier kom ik tot oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 19 van de heer Dijkstra over het aanpakken van het filemonster met asfalt. Dit is eigenlijk precies waar we mee aan de slag zijn. In dit geval zou ik zeggen dat we deze motie overnemen.

De voorzitter:

Als niemand daar bezwaar tegen heeft. En dat is het geval.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 20 van Dijkstra, Van der Graaf, Von Martels en Sienot. Dat is de motie over de aanpak niet appen in de auto, waar we het met elkaar geruime tijd over gehad hebben. Mijn ambtsgenoot van JenV heeft in de beleidsreactie op het onderzoek naar de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten die op 20 juli naar de Kamer is gezonden al aangekondigd een voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet in voorbereiding te nemen. Naar verwachting zal dit wetsvoorstel begin 2018 in consultatie gaan. Ik zal de verzoeken van uw Kamer doorgeleiden aan de minister van JenV en ik zal hem vragen hiermee rekening te houden bij het opstellen van het wetsvoorstel. Zo hebben we het met elkaar afgesproken en als we het zo uitleggen, kan ik het advies oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Ik moet over de motie op stuk nr. 19 nog zeggen dat zij geen afzonderlijk onderwerp meer uitmaakt van de beraadslaging en daarom niet in stemming komt. Een formaliteitje.

De motie-Remco Dijkstra (34775-XII, nr. 19) is overgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Oké. Prima. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 23 van GroenLinks, de PvdA en de Partij voor de Dieren. Ik ontraad die motie, want die verzoekt de regering om een externe doorlichting te doen naar de gevolgen van de taakstelling op de ILT. En net zoals ik bij een eerdere motie heb aangegeven, is de ILT pas net bezig met de nieuwe werkwijze. Ik vind het derhalve veel te vroeg voor deze motie.

De voorzitter:

En dus wordt ze ontraden, neem ik aan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. O, excuus.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, in een keer.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp dat de minister zegt dat we net bezig zijn met deze werkwijze. Betekent dit dat zij een dergelijke doorlichting bij een andere termijn, van bijvoorbeeld een jaar, wel een positief oordeel zou geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het lijkt me niet verstandig om erop vooruit te lopen of we dat na een jaar al moeten doen. Zo'n koersverandering van zo'n grote organisatie is niet iets wat je heel snel voor elkaar hebt. Daar moeten we denk ik wat langer de tijd voor nemen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 24 van mevrouw Van Tongeren. Die motie wil ik ook ontraden. Ik ga breed met de partners aan de slag om afleiding in het verkeer tegen te gaan. We zijn het zeer met elkaar eens over het doel, maar ik wil me niet vastleggen op doelgroepen of cijfers.

Dan de motie op stuk nr. 25 van mevrouw Van Tongeren en de heer Sienot over de chauffeursondersteuning in moderne auto's. Daar had ik in eerste termijn en in de schriftelijke antwoorden al het nodige over gezegd. Eigenlijk heeft mevrouw Van Brenk ook al gezegd dat zij haar motie introk, omdat ik dat al voldoende had toegezegd. In dit geval denk ik dat ik de motie kan overnemen, omdat ik het toch al doe.

De voorzitter:

Bestaat daar bezwaar tegen? Dat is niet het geval. Oh wel? Ja, één iemand maakt er bezwaar tegen. Dan brengen we de motie gewoon in stemming. Dan moet u wel een oordeel vellen, mevrouw de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het oordeel was overnemen. Ik vind het eigenlijk wel gek om er dan toch over te gaan stemmen. Ik vind het jammer voor mevrouw Van Brenk.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger trekt haar bezwaar in.

De motie-Van Tongeren/Sienot (34775-XII, nr. 25) is overgenomen.

Daarmee komt de motie niet in stemming.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26 van mevrouw Van Tongeren. Die ziet op het niet appen op de weg. Daar hebben we ook voldoende over gewisseld. Het convenant dat met 44 partijen is gelanceerd, is mede door de branches opgesteld. Er worden volop nieuwe technieken ontwikkeld. Ik denk dat we daar allemaal graag gebruik van willen maken. Het advies is hier oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 27 gaat ook over de smartphone in het verkeer. Daarin wordt het kabinet opgeroepen om een intensieve campagne te starten. Daarvan hebben we ook al aangegeven dat we dat plan al hebben. We zijn daar al mee bezig. Dus in dit geval wil ik de motie ook overnemen.

De voorzitter:

De motie-Von Martels/Remco Dijkstra (34775-XII, nr. 27) is overgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik door met de motie op stuk nr. 28. Daar kan ik meteen van aangeven dat die hetzelfde advies krijgt, namelijk dat ik haar overneem. Ik heb van de week zelf al bij het AO Transportraad aangegeven dat cybersecurity mijn eigen eerste prioriteit is. Met alles waar in deze motie toe opgeroepen wordt, ben ik al voortvarend mee aan de slag.

De voorzitter:

De motie-Von Martels/Amhaouch (34775-XII, nr. 28) is overgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 29 van de heer Von Martels over de verkeersveiligheid op de N-wegen. Daar zou ik de heer Von Martels eigenlijk iets bij willen vragen. Bij het grootste deel van de N-wegen zijn de provincies aan zet. Als rijksoverheid zijn we maar voor een beperkt deel van de N-wegen verantwoordelijk. Als de heer Von Martels vraagt om een structureel overzicht en een evaluatie van wegaanpassingen van onze eigen wegen, laat ik graag het oordeel Kamer, maar ik kan natuurlijk niet dingen gaan toezeggen waar de provincies over gaan. Dat moet hij dan in de verschillende CDA-fracties in Provinciale Staten voorleggen. Dus als ik de motie zo zou mogen uitleggen, kan ik er oordeel Kamer van maken.

De heer Von Martels (CDA):

Ik denk dat u daar gelijk in hebt. In die zin pas ik de motie nog iets aan, zodat duidelijk is dat het gaat om N-wegen waarbij de rijksoverheid betrokken is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als wij samen afspreken dat wij haar zo uitleggen dat het gaat over de rijks-N-wegen, dan denk ik dat ik het oordeel erover gewoon aan de Kamer kan overlaten.

De voorzitter:

Dan hoeft u haar ook niet aan te passen. Het oordeel over de motie op stuk nr. 29 laat ik aan de Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

In de motie op stuk nr. 32 van de SP staat: extra vliegbewegingen Lelystad Airport niet eerder dan dat het luchtruim een herindeling heeft ondergaan. Ik denk dat ik daar in

eerste termijn al voldoende over heb gezegd wat duidelijk maakt dat ik deze motie ontraad.

De motie-Laçin/Van Raan op stuk nr. 33 vraagt om bij nieuwe investeringen vanuit het Infrafonds de verdeling van de middelen te laten aansluiten bij de infraopgave, en milieu en klimaat zwaarder te laten meewegen. Dat is ook in afwijking van wat wij in het regeerakkoord hebben afgesproken, dus die ga ik ook ontraden.

De motie-Laçin/Van Raan op stuk nr. 34 verzoekt de regering de bezuiniging van Rutte II op de ILT terug te draaien. In lijn met eerdere adviezen ontraad ik ook deze motie.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 38 inzake de hyperloop. Ik zie er geen enkel bezwaar in om het oordeel hierover aan de Kamer te laten.

De motie-Jetten/Van der Graaf op stuk nr. 39 gaat over de doorstroming op de Noordelijke Randweg Utrecht. Daar is het advies om die aan te houden tot het notaoverleg MIRT, omdat ik hier nu op geen enkel project in wil gaan. Ik wil bij alle projecten die de verschillende partijen hebben genoemd, dezelfde lijn trekken en zeggen: wij gaan graag eerst met de bestuurders in overleg en dan kom ik bij uw Kamer daarop terug. Dus als u haar wilt aanhouden, zou dat fijn zijn.

De voorzitter:

Dat is niet zozeer een advies maar een vraag aan de heer Jetten om dat al dan niet te doen.

De heer Jetten (D66):

Als de minister kan toezeggen dat ze bij de bestuurlijke overleggen ook de NRU zal bespreken, dan zal ik de motie aanhouden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik meteen toezeggen. Dat komt zeker aan de orde.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Jetten stel ik voor zijn motie (34775-XII, nr. 39) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie-Dik-Faber c.s. op stuk nr. 45 verzoekt de regering de binnenvaartsector nauw te betrekken bij de invulling van de green deal. Dat zal ik graag doen. Het advies is: oordeel Kamer.

Dan kom ik bij de motie-Van Raan/Kröger op stuk nr. 49 over het zwerfafval. Ook daarbij heb ik even een vraag aan de heer Van Raan over de interpretatie. Mogen we dit op een redelijke manier uitleggen, in die zin dat we het eerst opruimen van dat zwerfafval langs de rijkswegen op een redelijke manier doen? Er kan immers ieder moment iets uit het raam gegooid worden en dan kom je nooit meer aan maaien toe. Als we dat op een redelijke manier mogen uitleggen, dan zou ik de motie kunnen overnemen, want dan

is het staand beleid. Als hij het heel strikt wil handhaven, dan moet ik haar ontraden.

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

Dan zou ik de motie graag even aanhouden, want de minister zegt dat het staand beleid is, maar dat is volgens ons niet zo. Misschien is onze informatie verkeerd. Als dat zo is, dan zullen we haar terugnemen of aanhouden. Volgens mij wordt het niet opgeruimd, anders hadden we die motie niet ingediend.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Rijkswaterstaat hanteert het beleid dat zwerfafval zo snel mogelijk wordt verwijderd, niet alleen omdat afval ander afval aantrekt, maar ook vanwege de onveiligheid. Dus dat is staand beleid.

De **voorzitter**:

Maar ik moet toch even goed expliciet van de heer Van Raan horen dat hij zijn motie aanhoudt.

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

Het klopt dat Rijkswaterstaat dat beleid heeft, maar het maaibeeld en het opruimbeleid staan nu volledig los van elkaar. Dat is juist het probleem. Dus het kan best zo zijn dat er op vrijdag wordt opgeruimd, maar dat er op maandag al wordt gemaaid, waarna op vrijdag nog eens een keer naar het zwerfafval wordt gekeken. Dus het gaat echt om de combinatie en de volgorde: eerst opruimen en dan maaien. Dat is echt geen staand beleid.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, dan stel ik voor dat u de motie aanhoudt. Dan kunnen we er altijd nog op terugkomen. Maar ik denk dat we hier samen wel uit gaan komen.

De **voorzitter**:

Het is fijn dat de minister suggereert dat de heer Van Raan de motie aanhoudt, maar dat wil ik ook even van de heer Van Raan zelf horen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, ik zag hem knikken, maar ...

De **voorzitter**:

O, dat zag ik dan weer niet.

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

De minister las mijn lichaamstaal correct.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (34775-XII, nr. 49) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de laatste motie die ik zal behandelen, de motie op stuk nr. 54 van mevrouw Van Brenk. Zij verzoekt de regering om te onderzoeken, bijvoorbeeld in het onderzoek van de SWOV, of een vorm van certificering de verkeersveiligheid bevordert. We hebben even laten uitzoeken of dat nog een plekje kan krijgen in het onderzoek van de SWOV en het antwoord daarop is bevestigend. Dus ik kan het oordeel daarover aan de Kamer laten.

Dat waren de moties en amendementen van mijn kant, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Ik had nog een enkele opmerking liggen van de VVD. De heer Dijkstra vroeg mij om bij het spoor steeds het belang van de reiziger voorop te stellen in de discussie over de marktordening. Dat ben ik precies van plan. Ik hoop dat ik zijn vraag op dit punt daarmee heb beantwoord.

Dan een aantal moties. De motie-Kröger c.s. op stuk nr. 21 gaat over internationaal treinverkeer als alternatief voor korte vluchten. In het Toekomstbeeld OV is een analyse gemaakt. Daar verwijst mevrouw Kröger ook naar. Het CDA vroeg mij in een andere motie om een overzicht van wat we allemaal doen op het spoor om de internationale verbindingen te verbeteren. Daar neem ik dit graag in mee. Als ik de motie van mevrouw Kröger zo mag interpreteren dat ik in de integrale brief over spoor ook inga op de analyse die wordt gevraagd als aanvulling op het Toekomstbeeld OV, dan zou ik haar kunnen overnemen of het oordeel aan de Kamer kunnen laten. Ik hoor graag wat de voorkeur heeft van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

U mag de motie overnemen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik mag de motie overnemen. Nou, kijk, als daar geen bezwaar tegen is ...

De **voorzitter**:

De motie-Kröger c.s. (34775-XII, nr. 21) is overgenomen.

Als daar tenminste geen bezwaar tegen bestaat van de andere leden. Ik stel vast dat dat niet het geval is. Dan maakt de motie geen afzonderlijk onderwerp meer uit van de beraadslaging en komt zij niet in stemming.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dan de motie op stuk nr. 22, ook van mevrouw Kröger, over de circulaire economie en met name over zeer zorgwekkende stoffen. Ook daar vraagt GroenLinks terecht aandacht voor. Die stoffen zijn niet voor niets zeer zorgwekkend, dus we moeten aan de uitfasering werken. Dat gebeurt ook in

de context van REACH, meer daar dan in de transitie-agenda's. Dat zorgt ook meteen voor een level playing field in heel Europa en voor een heel wettelijk systeem dat daaromheen zit. Ik zou dat daar willen laten. Ik snap het punt van mevrouw Kröger. Als ik een kans zie in de context van de transitieagenda's, dan zal ik die zeker niet laten lopen, zo zeg ik tegen mevrouw Kröger, maar ik zou het wettelijke traject wel in het wettelijke traject willen laten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp dat er het nodige wordt gedaan in de context van REACH en dat Nederland zich met Duitsland wil inzetten om meer stoffen toe te voegen aan de wetgeving binnen REACH. Maar dit gaat erom dat je ondertussen in dat traject ook met de industrie in gesprek gaat over de uitfasering. De industrie moet toch die omslag gaan maken. Dat proces kost veel tijd en investeringen op de lange termijn. Ondertussen loopt parallel dat traject rond REACH; dat begrijp ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien mag ik de motie als volgt interpreteren. Als ik met de industrie spreek over een heel aantal agenda's in de context van de transitieagenda en ik daarin kansen zie om afspraken te maken, dan zal ik die kansen niet laten lopen. Maar dat gebeurt dan wel op vrijwillige basis. Ik heb het niet over een wettelijk kader. Daar ben ik graag toe bereid, maar ik ga er niet een heel apart traject van maken. Als we het kunnen meenemen in de discussies die we hebben over de transitieagenda's en dit als aandachtspunt bij de industrie kunnen neerleggen om te bekijken of zij ook mogelijkheden ziet om alvast gezamenlijk met die uitfasering aan de slag te gaan, dan kan ik het oordeel aan de Kamer laten. Anders zou ik de motie moeten ontraden, want het wettelijk kader is REACH. Ik ga niet een apart traject opzetten.

De voorzitter:

Helder. Dus?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dus als men deze interpretatie steunt — ik zie dat mevrouw Kröger dat doet — namelijk dat we het meekoppelen, dat we er niet een apart traject van maken en dat het wettelijk bij REACH blijft, dan kan ik deze motie aan het oordeel van de Kamer overlaten.

De voorzitter:

Dan is zij oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan bevat de motie op stuk nr. 30 een verzoek van het CDA om een onderzoek te doen naar de kansen en voornemens van alle mogelijke grensoverschrijdende treinverbindingen. Daar hebben we inderdaad met elkaar over gesproken. Ik ben graag bereid om een integrale agenda voor het internationale spoor aan de Kamer te sturen. Ik kan deze motie dus overlaten aan het oordeel van de Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 31 over benutting van de capaciteit. De motie vraagt om een plan, maar het aandachtspunt

in deze motie is eigenlijk een opgave die ik dagelijks samen met beheerders en vervoerders heb: zorgen dat het spoor zo efficiënt mogelijk wordt benut en dat onderhoud niet onnodig ten koste gaat van de capaciteit. Tegen die achtergrond ga ik met de opgaven die hier liggen, aan de slag. Ik zou dus tegen de heer Amhaouch willen zeggen: ik ga geen nieuw plan maken, maar ik zie duidelijk zijn aandachtspunt. Ik ben zeker bereid om dat aandachtspunt goed mee te nemen. Ik zie de motie dus als steun in de rug voor de aanpak die wij hebben en om extra te letten op dit punt. In het geval men deze interpretatie steunt, laat ik de motie aan het oordeel van de Kamer over.

Dan de motie op stuk nr. 35 van de heer Laçin over statiegeld. Ik onderschrijf uiteraard — en ik denk dat ik dat in mijn inbreng ook duidelijk heb gedaan — zeer de ambitie om zwerfafval en de plasticsoep tegen te gaan. Alleen, er lopen een aantal onderzoeken waarvan ik vind dat ik die echt moet afwachten om integraal tot een goede afweging te komen. Ik zie dat mevrouw Faber in haar motie op stuk nr. 46 vraagt om ook nog met een aantal partijen te spreken. Daartoe ben ik ook graag bereid. Daarna kom ik met de conclusie. Deze motie loopt daar eigenlijk op vooruit, en daarom moet ik deze ontraden, terwijl ik de ambitie om echt wat te doen aan zwerfafval en het tegengaan van die plasticsoep zeker deel met de heer Laçin. We komen daar nog over te spreken, zo zeg ik tegen hem.

Dan de motie op stuk nr. 36 van de heer Jetten om bij fietsenstallingen en fietssnelwegen zo veel mogelijk rekening te houden met de — ik zeg het maar even simpel — andere soorten fietsen. Dat doen we, dus ik kan deze motie aan het oordeel van de Kamer overlaten.

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 37 om na te gaan of bij nieuwe investeringen in infrastructuur een gelijktijdige verbetering van de fietsinfrastructuur in het betreffende gebied relevant is. Daar waar dat relevant is, zal dat bekeken worden. Ook hier dus oordeel Kamer.

Dan komen we bij de motie van mevrouw Van Eijs op stuk nr. 40 over een snelle start met het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit. Met dat actieplan zet ik in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Dit ter onderscheiding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma, dat zich richt op de Europese doelen. Ook ik wil hier natuurlijk graag snel mee aan de slag. Het voorjaar van 2018 ga ik niet helemaal halen, maar de tweede helft van 2018 gaat lukken. Dus dan kom ik met dat actieplan naar de Kamer. De reden waarom ik dat in het voorjaar niet haal, is omdat ik echt goed met de regio's en de steden daarover wil overleggen. Daar moeten we met elkaar even de tijd voor nemen.

De voorzitter:

En dus?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

O, excuses. Als de indiener ermee kan leven dat het de tweede helft van 2018 wordt en we ons best doen om het zo snel mogelijk te doen, dan kan ik de motie aan het oordeel van de Kamer overlaten.

De voorzitter:

Mevrouw Van Eijs knikt ja.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Prima, gaan we dat doen. Dan de motie op stuk nr. 41 over textiel. Mevrouw Van Eijs vraagt om expliciet aandacht te besteden aan textiel. Het is een van de prioritaire ketens. We doen ook een aantal dingen. Dat maakt ook onderdeel uit van de Transitieagenda consumptiegoederen. Maar ik zal in het bijzonder in de kabinetsreactie op de Transitieagenda eens echt goed ingaan op het punt van de textiel. Voor mevrouw Van Eijs maar ook mevrouw Dik-Faber heeft dit de bijzondere aandacht, en terecht. Ik laat het oordeel dus over aan de Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 42 over de circulaire economie. De heer Van Dijk vraagt om een onderzoek naar de arbeidsmarkt cijfers. Ik heb goed nieuws voor de heer Van Dijk, want in het voorjaar van 2018 rondt de SER — die ligt de heer Van Dijk natuurlijk na aan het hart — zijn advies af om het financiële instrumentarium beter te benutten en beter in te richten op de circulaire economie. Hierbij zal ook worden ingegaan op de arbeidsmarkteffecten. Ik zou de heer Van Dijk dus in overweging willen geven om het SER-advies af te wachten. Als hij dan nog aanvullende vragen heeft, kom dan terug. Houd deze motie wellicht tot dat moment aan. Dan komen we daar nog over te spreken.

De voorzitter:

Meneer Van Dijk, wilt u uw motie aanhouden? U mag knikken.

Op verzoek van de heer Gijs van Dijk stel ik voor zijn motie (34775-XII, nr. 42) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Wij kijken allemaal reikhalzend uit naar het advies van de SER.

Dan de motie-Van Dijk op stuk nr. 43 over marktopening op het spoor. We hebben erover gesproken. We zijn het straks wellicht niet eens over de conclusie, maar wel over de aanpak. Maar in deze motie suggereert u een aantal dingen die toch echt nog niet aan de hand zijn. Alle verschillende opties liggen nog open en we gaan dat via een zorgvuldig proces vormgeven. Ik ga dus pas besluiten na een zorgvuldig onderzoek. Ik moet deze motie dus ontraden, omdat er een aantal dingen in gesuggereerd worden waar ik me in ieder geval echt niet in herken en zoals ik dat niet zou willen doen.

Dan komen we bij de motie op stuk nr. 44 over het duurzame wagenpark, ingediend door mevrouw Dik-Faber. Ik vind dat die motie overheden terecht aanspoort om meer werk te maken van een duurzaam wagenpark. We moeten ons wel even realiseren dat dit gaat over een onderzoek van Natuur & Milieu over de periode 2015-2016. Daarna is er een manifest gelanceerd en zijn er actieplannen gemaakt. Ik ga er dus ook van uit dat we in die zin een mooie stijgende lijn laten zien. Ik zeg ook eerlijk dat dat dan niet alleen aan dit kabinet ligt, maar ook aan wat er in de tussenlig-

gende periode is gebeurd. Dat is goed nieuws. De minimum-criteria worden ieder jaar geëvalueerd, maar het is altijd goed om de markt te blijven stimuleren. Het Rijk wil het goede voorbeeld geven door te streven naar 20% elektrisch rijden in 2020. Mijn ambitie is natuurlijk om met lenW in ieder geval nog verder te gaan. Maar ik zie dit als een ondersteuning van wat we doen en een steun in de rug. Ik laat het oordeel graag aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 46 gaat over de Plastic Soup Surfer en de aanpak van zwerfafval. Mevrouw Dik-Faber vraagt mij om in overleg te treden met de genoemde partijen, met als doel om begin 2018 een voorstel aan de Kamer voor te leggen. Zij vraagt mij om al die verschillende onderzoeken daarin mee te nemen. Daar ben ik graag toe bereid. Ik zal de Kamer hier graag begin 2018 over informeren. Ik laat het oordeel over deze motie dan ook aan de Kamer.

Voorzitter. Dan de motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 47 over de milieuzones. De heer Van Raan wil dat ik aansluit bij het Duitse systeem. Ik ben zeker bereid om goed te kijken naar het Duitse systeem, niet in de laatste plaats omdat het ook in het regeerakkoord wordt genoemd. Maar mevrouw Van Eijs heeft mij gevraagd om ook naar het Belgische systeem te kijken. Zij zegt: laten we gewoon leren van de landen om ons heen, daar waar dat kan. Dat neem ik allemaal graag mee, maar ik kan natuurlijk niet op voorhand al toezeggen dat dat ook voor Nederland de beste optie is. Om die reden moet ik de motie ontraden, omdat die ons eigenlijk wel vraagt om dat te doen. Maar wees gerust: ik ga goed kijken naar het Duitse systeem en ook naar het Belgische systeem.

Dan had de heer Van Raan nog een vraag over differentiatie van de tarieven in verpakkingen. Dit maakt onderdeel uit van de evaluatie van de raamovereenkomst. Het is namelijk wel een heel valide suggestie. Er wordt gelukkig dus ook al over nagedacht. Ik zal hier dus ook naar kijken in het kader van de raamovereenkomst. Ik zal kijken of ik hier in de brief die ik net aan mevrouw Dik-Faber heb toegezegd al op terug kan komen. Ik zou de heer Van Raan eigenlijk willen vragen om zijn motie aan te houden tot het voorjaar. Dan spreken we over die brief en dan kan hij zijn zorgen uiten als hij die dan toch nog heeft. Ik zie dat hij daartoe bereid is; dat is heel fijn. Dan kunnen we deze motie aanhouden.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (34775-XII, nr. 48) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het is een heel terecht punt en het is goed om daarover na te denken. Laten we kijken hoever we al komen. Maar ik voel de steun van de heer Van Raan op dit punt, en daar ben ik dankbaar voor.

Voorzitter. In de motie op stuk nr. 51 lopen de tijdspaden een beetje uiteen, niet zozeer de doelstellingen, maar wel de tijdspaden. Want de heer Van Raan wil graag dat ik uiterlijk voor het einde van het eerste kwartaal in 2018 alle resterende knelpunten heb weggenomen. Als dat zou kunnen, zou ik het graag doen, maar ik wil ook een zorgvuldig

proces doorlopen. Aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn echt wettelijke termijnen aan verbonden, ook met betrekking tot de Eerste en Tweede Kamer. Die wil ik toch graag te vriend houden. Ik wil de termijn die ik met hen heb afgesproken graag respecteren. Ik ben dus zorgvuldig. Ik ben voortvarend aan de slag. We gaan dat doen, maar wel netjes. Daarom moet ik deze motie ontraden, vanwege de termijnen.

De voorzitter:

Mevrouw de staatssecretaris, volgens onze opgave bent u de motie op stuk nr. 50 vergeten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

O, die lag in mijn stapeltje dan andersom, want ik heb haar wel degelijk hier. Excuses, en dank voor de alertheid.

De heer Van Raan vroeg ook om de landelijke invoering van een systeem met ja/ja-stickers. Wie zich allemaal ergert aan de stapels drukwerk, kan nu natuurlijk al een nee/nee- of een ja/nee-sticker gebruiken, maar Amsterdam heeft inderdaad een proef gedaan met een ja/ja-sticker. Ik zou dus zeggen: dat systeem bestaat al. Dan is het nu ook aan gemeenten om te bepalen of ze dat willen invoeren. Maar ik ben graag bereid, zoals ik ook al zei op een ander punt tegen mevrouw Van Brenk, om Amsterdam ook hier te suggereren om hun ervaringen op dit punt te delen. Overigens zeg ik erbij dat er ook mensen zijn die heel blij zijn met de reclamefolders. Dat systeem bestaat natuurlijk ook nog steeds als je er gebruik van wilt maken. Het is een vrije keuze en het is al mogelijk. Ik zal aan Amsterdam de suggestie doen om hun ervaringen te delen in de context van de VNG.

De voorzitter:

En dus?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dus ontraad ik de motie, omdat die de regering vraagt om een voorstel te doen ...

De voorzitter:

Helder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voor een landelijke invoering.

De voorzitter:

De heer Van Raan, kort een vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de reactie. Het is geen proef in Amsterdam. Het wordt gewoon ingevoerd door middel van het aanpassen van de APV, maar het zou een geweldige steun in de rug zijn voor die gemeenten die dat niet op die manier willen doen. Ik weet niet of ik het helemaal goed zeg, maar je kunt het ook in de Milieuwet opnemen. Dan is het in één klap

geregeld. Gemeenten hebben nog steeds de vrijheid om het zelf te doen, maar hoeven niet zelf het wiel uit te vinden.

De voorzitter:

Heel goed.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat helpt gemeenten enorm.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik kan het zo niet beoordelen, maar als u de motie aanhoudt, ben ik bereid om te kijken of het alleen iets is waarmee wij gemeenten meer een optie geven of dat er meer achter steekt. Ik ga het niet landelijk verplichten, want het is echt aan gemeenten zelf om dat in te voeren of niet.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (34775-XII, nr. 50) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 52. Die moet ik ontraden, want de Europese normen zijn een bindend toetsingskader. De WHO zijn streefwaarden. De motie loopt echt vooruit op het nationale actieplan. Er is een verschil tussen de wettelijke waarden en de streefwaarden.

Dan kom ik bij de motie van mevrouw Ouwehand over glyfosaat op stuk nr. 53. In navolging op haar vraag in eerste termijn heb ik daar een wat uitgebreider antwoord op. De kern van haar vraag is: is de evaluatie van de green deal en het wetsvoorstel in 2018 of 2019? In die vraag gaat het over de green deal, een wetsvoorstel en twee data. Het is een complex geheel, dus ik zal zorgen dat alles wat ik u nu vertel nog even schriftelijk met de Kamer wordt gedeeld.

In een Kamerbrief van 28 juni 2017 is de Kamer geïnformeerd. Daarin staat dat de green deal Verantwoord particulier gebruik van gewasbeschermingsmiddelen in 2019 wordt geëvalueerd en dat bij die evaluatie ook wordt gezien welke effecten, resultaten en ontwikkelingen zijn gerealiseerd. Al in 2018 zal ik op basis van trends in verkoopcijfers over meerdere jaren een tussenbalans opmaken en de Kamer over die tussenbalans in 2018 informeren. Ook is toegezegd tegelijkertijd de benodigde wetswijziging voor te bereiden, in de tussentijd verder uitvoering te geven aan niet-wettelijke maatregelen en dan in 2018 te bezien of wettelijke maatregelen nodig zijn en in gang worden gezet. Uiteindelijk kan pas bij de totale evaluatie in 2019 echt worden besloten of en zo ja welke maatregelen er moeten komen. Het moet ook wel uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Die discussie hadden wij met mevrouw Kröger. Ik hoop natuurlijk dat de vrijwillige maatregelen ook al een hoop doen, want dan hebben wij eerder effect. Maar deze stappen gaan wij dus ook nemen. Daarmee ontraad ik de motie zoals die is opgesteld door mevrouw Ouwehand, omdat er nog een aantal stappen zijn die wij eerst gaan zetten. Wij komen ook hier nog zeker met elkaar op terug.

Dan heb ik nog de motie van de heer Bisschop op stuk nr. 55 over het bereikbaar houden van kleine steden met de trein. Ik heb zeker sympathie voor het punt dat hij inbrengt, maar ik moet de motie helaas toch ontraden, omdat hij voorschrijft hoe wij dat moeten doen. Dat komt pas in de toekomstige concessie en daar kan ik nu niet op vooruitlopen. Helaas moet ik de motie ontraden, maar het is als aandachtspunt zeker bekend bij de NS. Bij de toekomstige concessiebesprekingen gaan wij er weer met elkaar over spreken.

De voorzitter:

Ik heb sterk de indruk dat wij er zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Wij zijn er.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Er is toch altijd weer licht aan het eind van de tunnel, maar dat kan ook zijn doordat de zon opkomt. Dat weet ik niet. Aanstaande dinsdag stemmen wij over het hele pakket moties. Wij stemmen de laatste dag voor het kerstreces over de begroting en over de amendementen. Ik dank de beide bewindspersonen voor hun vuurdoop op begrotingsniveau vandaag. Fijn dat zij bij ons waren.