

4

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021 (35570-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 (35570-A).

De **voorzitter**:

Aan de orde is de begroting Infrastructuur en Waterstaat, Kamerstuk 35570-XII. Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom, en natuurlijk ook de woordvoerders. Ik vind het heel fijn dat jullie zo vrolijk zijn. Dan gaan we meteen beginnen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de eerste spreker, de heer Graus, namens de PVV.



De heer **Graus** (PVV):

Goedemorgen, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

Goedemorgen.

De heer **Graus** (PVV):

Wat krijg je toch een droge mond van die mondkapjes. Je ademt continu je eigen uitlaatgassen in. Dat zal de gezondheid niet bevorderen, denk ik.

Ik zal vandaag namens mijn partijgenoot en vriend Roy van Aalst het woord voeren, dus ik moet iets meer oplezen. Ik heb natuurlijk niet alles kunnen volgen. Ik was ooit woordvoerder verkeer en waterstaat, infrastructuur en milieu — zo heette het toen nog.

De **voorzitter**:

Volgens mij kunt u het heel goed.

De heer **Graus** (PVV):

Jazeker. Wees maar blij, zeg ik tegen de staatssecretaris en de minister, dat ik hier sta en niet Roy, want ik kan u garanderen dat Roy er iets harder zou zijn ingegaan. Ik ben altijd iets barmhartiger. Ik ben meer de labrador en Roy is meer de pitbull.

De **voorzitter**:

Oké. Ik hoop dat hij meeluistert.

De heer **Graus** (PVV):

Het nadeel van een pitbull is: als je bijt, krijg je eerst een muilkorf en daarna krijg je een spuitje. Een labrador geeft een lijke en krijgt dan een stukje worst of een koekje. Zo werkt dat een beetje. Maar je moet van beide iets hebben. In ieder geval: wees maar blij. Ik zal het iets vriendelijker houden. Roy is natuurlijk in hart en gedachten bij ons, maar hij zit in een ander vertrek — daar zijn de voorzitter en ook de Kamerleden van op de hoogte — dus ik moet hem verontschuldigen.

Dit is dan na vier jaar de laatste begrotingsbehandeling van dit kabinet. Tijdens deze periode bleek dat de voormalige autopartij ... Die zeggen nooit "auto", maar "oto", wat heel raar is, want het is "auto". Deftige mensen zeggen dat altijd helemaal verkeerd. Natuurlijk mag je ook "oto" zeggen, maar ik denk altijd: waarom zeg je niet gewoon "auto"? In ieder geval bleek die autopartij helemaal geen autopartij te zijn. Ze liet haar masker vallen. Maar gelukkig kwam de PVV in 2006 op als dé autopartij. Ik ben zelf nog een oud-IVA-jongen trouwens. Ik heb nog echt op het Instituut voor Automobielhandel, zoals dat vroeger heette, gezeten, dus ik ben echt een jongen die uit de autobranche komt, waar ik heel trots op ben.

De VVD heeft eigenhandig de maximumsnelheid van 130 naar 100 km/uur verlaagd. Ik zie de gevolgen daarvan zelf al. Ik moet ver rijden, naar Limburg, en ik zie hoeveel het scheelt. Dat is belachelijk, want tijd is geld. Het kost mij echt een kwartier tot twintig minuten langer als ik me aan de snelheid moet houden. Dat is gewoon belachelijk. Hoe heeft dat kunnen gebeuren? Wat heeft de minister en de VVD daartoe gebracht? Wat is er gebeurd? Wilt u erover praten? Gooi het eruit! Maar laten wij deze maatregel alstublieft ongedaan maken.

Ook het argument van de milieubelasting kan ik echt niet begrijpen. En veiliger is het er ook niet echt op geworden. Het grappige is dat er een keer een staking is geweest bij de politie. Toen heb ik zelf laten vragen of er op die dag ook meer ongevallen zijn gebeurd, want iedereen ging natuurlijk harder rijden omdat er geen controles waren aangekondigd. Maar er waren die dag niet meer ongevallen. Ik merk het ook bij mezelf: hoe harder ik rijd, hoe alerter ik ben. Want ik sukkel echt in slaap bij 100 km/uur. Ik vind het verschrikkelijk. Ik spreek namens heel veel anderen. Maar omdat ik niet altijd namens anderen mag spreken, spreek ik nu maar namens mijzelf en namens onze fractie. Een beetje stikstofruimte heeft het ook niet eens opgebracht. Dat beetje stikstofruimte is niet eens genoeg om de grote MIRT-projecten vlot te trekken. Het is niet alleen een rotmaatregel, het is ook nog eens een totaal overbodige maatregel, die iedereen door de strot is gedrukt.

Bent u nu een foto van mij aan het maken?

De **voorzitter**:

Ja, de staatssecretaris heeft echt een foto van u gemaakt.

De heer **Graus** (PVV):

Joop van Tellingen zei altijd: kinnetje omhoog. Dus als u de foto even opnieuw wil maken, dan sta ik er iets beter op.

De voorzitter:

Dit gaat niet van uw spreektijd af.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel. Anders ziet het er zo raar uit.

De voorzitter:

En geen rare filmpjes maken.

De heer Graus (PVV):

Je zult hem ook stiekem bewaren als herinnering aan mij. Dat weet ik zeker. Je mag dat best zeggen, hoor. Dat zal uw man best kunnen waarderen. Dat maakt niet uit.

De voorzitter:

Gaat u verder, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Voorzitter. Ik heb allemaal feitelijke constateringën opge-noemd. Dat blijkt ook wel uit de manier waarop de VVD het mes heeft gezet in het betaalbaar kunnen autorijden. De VVD en deze VVD-minister hebben het rekeningrijden omhelsd en ze kunnen niet wachten om de automobilisten nog harder te laten bloeden voor elke kilometer die ze rijden. Het lijkt de VVD helemaal niets uit te maken dat dat al gebeurt, want de helft van de brandstofprijs bestaat al uit accijnzen en belasting. Dat is echt verschrikkelijk.

Ik wil het ook hebben over de grote wegleffecten in het grensgebied. Bijvoorbeeld waar ik woon, in Limburg met het grootste aantal kilometers grens, gaan de mensen in Duitsland en België tanken. Maar ze halen daar ook hun aardappels, hun kratje bier en van alles. De wegleffecten zijn niet te overzien. Als mkb-partij zou dit de VVD en ook deze minister moeten aanspreken. Ga er dus iets aan doen! Wij hebben weleens gevraagd om de accijnzen net 0,1% onder die van België en Duitsland te brengen. Ga dat nou gewoon doen, want dan helpen we onze ondernemers. Maar ze lijken het duurzaamheidsgeneuzel heilig te hebben verklaard. Ik kan dat niet bevatten. Ik had daar ook graag reacties op gehad.

Ook denken ze dat heel Nederland straks elektrisch gaat autorijden. Maar dat is bijna onbetaalbaar. Wie kan een elektrische auto betalen? Dat kan misschien als je een leaseauto van de zaak krijgt, maar een gewone man kan een elektrische auto helemaal niet betalen. We weten ook nog helemaal niet wat de gevolgen van die elektrische auto's zijn voor het milieu als ze dadelijk gerecycled moeten worden. En dan is er ook nog de veiligheid. Ik hoor de brandweer daar weleens anders over spreken. Ik zeg heel eerlijk dat ik niet tussen die accu's zou willen rijden. Ik zou dat echt niet willen. Niet vanwege de veiligheid, laat staan de actieradius. Ik zou niet eens op en neer kunnen rijden naar mijn huis. Dat is echt te gek voor woorden. Ik had daar graag reacties op gehad.

Ook de logistieke ondernemers zijn de klos. Ik noem de vrachtwagenheffing. Wij willen dat die meteen van tafel gaat, want dat is gewoon een ordinaire nieuwe belasting die de kleine winst die ondernemers nog weten te maken,

zeker ten tijde van deze crisis, zonder genade afroemt. Die wordt dan in een duurzaamheidsfonds gestopt waar elke milieuactivist met zijn grijpgrage handjes bij kan. Dat kan niet, dat behoort de ondernemers toe. Pak ze dat niet af en help de ondernemers. Ze hebben elke euro nu hard nodig om hun bedrijf boven water te houden en hun gezinnen te voorzien van primaire levensbehoeften. Elektriciteit, gas, water en licht zijn straks ook niet meer te betalen. Waar zijn we toch mee bezig? We gaan toch niet onze eigen mensen en ons eigen land om zeep helpen? We zijn er dus heel duidelijk over: zet een streep onder die vrachtwagenheffing. Graag een reactie. Een motie is dan mogelijk niet eens nodig.

De filedruk blijkt elk jaar te zijn toegenomen. Dat begon al met Camiel, die ook het zuiden vandaan kwam. Daar is zelfs nog een liedje over gemaakt door een of andere Limburgse groep: Camiel, ich staon wir in de fiel. Elk jaar nemen de files toe. We zagen ze met de coronacrisis natuurlijk even afnemen, maar dat had te maken met de noodmaatregelen en niet met de aanpak van files. Graag ook daar een reactie op.

Wat betreft de milieuzones wil ik extra aandacht vragen voor de kermis- en circusondernemers. Die mensen zouden bijna nieuwe vrachtwagens moeten aanschaffen, want anders komen ze bepaalde steden niet in, terwijl ze slechts een stad binnenrijden naar een veldje, vaak aan de rand van de stad, daar een circus of kermis opzetten en daarna vertrekken ze weer. Ze rijden ook allemaal nog eens heel zachtjes. Dus help die mensen alstublieft.

Het aantal verkochte tweedehandsauto's explodeerde de afgelopen periode. Die auto's gaan natuurlijk ook weer allemaal de weg op. Mensen kiezen voor hun gezondheid. Er is niet altijd plaats in het openbaar vervoer, zeker nu niet, ten tijde van de crisis. Het is dus het enige logische vervoermiddel, maar het is ook de meest veilige keuze. Ik vind überhaupt de auto de meest veilige manier van voortbewegen vandaag de dag, met al die gekken op straat. Hadden ze maar al die jaren in asfalt geïnvesteerd. Maar nee, veelal werden de bakfietspartijen, zoals wij ze noemen en waar ze ook nog eens heel trots op zijn, gevolgd. Dat kunnen wij niet begrijpen. Zelfs het uitvoeren van de motie van mijn collega Van Aalst die oproept de zeven MIRT-projecten snel uit te voeren, leek te hoog gegrepen. De minister koos voor vertraging, uitstel en afstel. Waarom? Het waanzinnige stikstof- en pfas-beleid van dit kabinet zet alles op slot. Er kan geen schop de grond meer in omdat er voor elk stikstofje een vergunning moet worden aangevraagd. Dat is gewoon niet haalbaar, betaalbaar en werkbaar. Dat kan gewoon niet. Er ligt ook nog een aangenomen motie van de PVV over de mbk-toets. Die gaat ook bouwbedrijven en wegenbouwbedrijven aan, want alles moet worden getoetst op invoerbaarheid, toepasbaarheid, werkbaarheid en betaalbaarheid. Nou, geloof maar dat dat niet het geval is. Belangrijke knelpunten zoals de N35 in Overijssel, de A76 naar mijn eigen Limburg of de A12 hier in de Randstad worden gewoon niet aangepakt. Als de PVV dan met een plan komt waardoor we structureel 1 miljard euro per jaar in asfalt kunnen investeren, geeft de minister niet thuis. Waarom niet? Ik had daar graag een reactie op gehad, want waar een wil is, is een weg. Waarom ontbrak het deze minister aan beide keuzes? Er was geen wil en ook geen weg, letterlijk geen weg.

Voorzitter. Dan iets heel belangrijks: de verkeersveiligheid in Nederland. Die gaat iedere partij en ieder Kamerlid aan het hart. Telkens riep de minister dat zij de ambitie heeft om het aantal verkeersdoden naar nul te brengen. Maar als de PVV vroeg om onveilige wegen in Nederland aan te pakken, gaf ze niet thuis. Zo krijgt de N36, de dodenweg van Overijssel, nog steeds geen middengeleider en wacht de minister nog rustig een jarenlange evaluatie af, terwijl de ongelukken zich opstapelen. De minister schakelde ook nog eens bijna persoonlijk de verlichting uit, waardoor mensen in het pikkedonker de weg op moesten. Daar komt zij nu pas, na heel veel aandringen van de PVV, op terug.

Dat heeft ook nog met wildaanrijdingen te maken. Als de wegen namelijk verlicht zijn, zie je al eerder een diertje de weg oversteken en kun je eerder ingrijpen en een aanrijding voorkomen. Dat staat nog los van het feit dat de PVV om die rasters heeft gevraagd. Op de Veluwe heeft dat tot heel grote effecten geleid, want er zijn vrijwel geen aanrijdingen meer geweest bij de wegen waar hekwerken zijn gemaakt. Waarom gebeurt dat niet in de rest van Nederland waar veel wildwissels zijn? We kunnen wel afwachten, maar de ongevallen stapelen zich op. Dat kan echt niet. Dus graag daar actie en reactie op.

Dan wil ik even naar de Stint. Die wordt dan nu omgedoopt tot de bso-bus. Alleen de naam al, zou je zeggen. Die gaat dan weer de weg op, terwijl er nog een hele lijst met risico's openstaat. Deze minister schijnt net zo veel op te hebben met verkeersveiligheid als een alcoholist met een glas water, zou ik bijna willen zeggen.

Hoe zit het met de boarding onder de vangrail, ten behoeve van motorrijders? Motorrijders kunnen ledematen verliezen als ze onder een vangrail door schuiven en een arm of been blijft hangen achter een pin. Dus graag die boarding. Die is bij bepaalde bochtige afritten al gemaakt, maar waarom niet op meerdere plekken waar motorrijders onderuit kunnen gaan door gladheid of door bladeren et cetera? Dat kan allemaal. Daar wil ik dus ook graag een reactie op hebben.

Er is amper geïnvesteerd in onderhoud. Het is niet voor niets dat Bouwend Nederland het heeft over een "tikkende tijdbom". Het is een kwestie van tijd voordat hier Italiaanse toestanden gaan plaatsvinden. Ik wil daar ook graag een reactie op, want de infrastructuur staat op sommige plaatsen letterlijk op instorten. De minister is zich daar ook goed bewust van, maar weigert het probleem aan te pakken.

De voorzitter:

Voordat ik u het woord geef, mevrouw Postma, wil ik nog zeggen dat ik aan het begin was vergeten om te melden dat ik drie interrupties in tweeën of zes vragen in de eerste termijn van de zijde van de Kamer toelaat.

Mevrouw Postma (CDA):

Ik denk dat wij het debat deze keer met een heel andere toon zijn begonnen. Het is eigenlijk wel verfrissend om hier een labrador te zien staan en ook iemand die veel bezig is met verkeersveiligheid, zo hoor ik in de inbreng. Het CDA constateert dat heel veel ongelukken komen door het appen of het checken van social media op je telefoon in de auto. Nu vroeg ik me af of de PVV het met ons eens is dat het ontzettend goed is dat de handhaving toeneemt op het

gebied van het niet-gebruiken van je telefoon, dus het verbieden van het appen, maar dat er iets gek is in de wet, namelijk dat het wel mag als je je telefoon in een houder hebt zitten, terwijl dat net zo gevaarlijk is als wanneer je je telefoon in je hand hebt. Dat is bewezen in onderzoek. Is de PVV het met het CDA eens dat we daar ook naar moeten kijken en dat we aan de minister moeten vragen om een verbod daarvan in de wet op te nemen?

De heer Graus (PVV):

Of dat wordt opgenomen in de wet ... Ik wil toch even zeggen dat het lastig is om vervangend woordvoerder te zijn, want dan ga je met kiespijn naar de cardioloog toe. Ik heb andere specialisaties hier. Maar de vraag of dat in de wet moet komen, wil ik ook gewoon met de woordvoerder overleggen. Maar ik neem aan dat Roy, zoals ik hem ken, altijd, en ook als vader van een jong gezin ...

De voorzitter:

En Roy is de heer Van Aalst.

De heer Graus (PVV):

Meneer Van Aalst, het lid Van Aalst, de geachte afgevaardigde Van Aalst, de ambtsgeenoot Van Aalst, de amice, zal naar ik aanneem altijd voorstander zijn van alles wat aan de veiligheid bijdraagt. Ik weet namelijk dat hij zich altijd hardmaakt voor de veiligheid in het verkeer. Maar of dat in wetgeving moet, dat zult u echt een keer onder het genot van een gevulde koek aan hem moeten vragen, want ik vervang hem hier even, maar ik ga niet te diep op andere dingen in.

De voorzitter:

Gaat u verder, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Ik wil graag dat de minister in contact treedt met de schippers, vooral de binnenvaartschippers, want zij worden hard getroffen door de opgelegde regelgeving. De onbetaalbare duurzaamheidsmaatregelen worden hun door de strot gedrukt. Ze verliezen ook steeds meer vertrouwen. Als ze kritiek uiten, worden ze daarvoor nog eens extra gepakt. Ga dus in gesprek met de binnenvaartschippers, dat wil ik apart vragen.

Mevrouw de voorzitter. Ik wil nog een reactie op de nutteloze omvorming van ProRail tot zbo. De staatssecretaris — we zijn inmiddels bij de staatssecretaris aanbeland — weet hoe de PVV hier in staat. Wij zijn heel erg voor de NS. Wat zijn nou de voordelen geweest van die zbo? Wij zien ze niet, dus hadden wij daar graag een reactie op gehad.

Jarenlang hoorden we niks anders dan de term "modal shift" als het ging om onze logistieke sector. In plaats van over de weg zou meer vracht over water en spoor moeten gaan, maar net als de binnenvaart wordt ook de spoorgoederensector hard gepakt. De staatssecretaris zou in deze termijn werk maken van het faciliteren van langere treinen, maar daar is ook niets van terechtgekomen. Bovendien hebben ondernemers op het spoor enorme verliezen doordat ProRail zijn zaakjes niet op orde had en er een

puinzooi van maakte. Deze ondernemers kregen ook nog eens te maken met torenhoge gebruikersvergoedingen en parkeertarieven. Geef deze sector een keertje lucht als staatssecretaris die de modal shift zo graag wilde en wil.

Mevrouw de voorzitter. Ook haar milieubeleid leidt tot een ongekend verlies aan banen. De pfas-crisis, nog los van de coronacrisis, en alle bijkomende ontslagen zijn mede daaraan te danken. Graag een reactie daarop.

Ook met de importheffing op afval raakt zij Nederlandse ondernemers keihard. Ook daar had ik graag een reactie op gehad. Waarom is dat beleid gevoerd?

Difter leidt tot hopen vuilnis in de straten van Nederland. Plastic moet en zal worden hergebruikt. Maar wat gebeurt daarmee? Helemaal niets. Nederland kan helpen om in het buitenland plastic te recyclen, maar ook daar wordt dat bijna onmogelijk gemaakt. De gewone man kan dadelijk statiegeld betalen op een flesje water dat maar een paar cent kost en dat hij vaak noodgedwongen drinkt. Het kraanwater smaakt ook niet altijd even goed hoor, met al dat chloor en die rotzooi die erin zit. Laten we dat nou niet onmogelijk maken. Water is een primaire levensbehoefte. Zet dat idiote duurzaamheidsbeleid bij het afval en niet de ondernemers.

De voorzitter:

Denkt u aan uw spreektijd? Anders krijgt u ruzie met de heer Van Aalst.

De heer Graus (PVV):

Ja, zeker. Ik was aan mijn laatste pagina toegekomen.

De voorzitter:

Oké.

De heer Graus (PVV):

Nog één heel belangrijk punt, de rest zal ik via interrupties doen. Waar ik echt een punt van wil maken, is de veiligheid in het openbaar vervoer. Mensen die zich elke dag keihard inzetten voor een bereikbaar Nederland, worden geteisterd door agressie en intimidatie. Ik denk dat ik dat namens alle Kamerleden mag zeggen. Dat is echt heel erg. Wij hebben altijd gevraagd om terugkeer van de spoorwegpolitie. Er is zelfs al een motie-Van Aalst aangenomen over een algemeen reisverbod voor ov-tuig. Wat gaan we doen om niet alleen vervoerders en conducteurs, maar ook boa's zelf te beschermen? Want die mensen zijn daar vaak ook niet weerbaar tegen. Ook de buschauffeurs schreeuwen om een effectieve maatregel. Gelukkig — dat is mijn laatste zin — hebben mijn collega's Helder en Van Aalst vorige week een initiatiefnota ingediend om een einde te maken aan het slappe optreden en om het ov-tuig weer te laten zien wie de baas is in Nederland. Dat zijn wij namelijk, het liefst in samenwerking met de spoorwegpolitie.

Hier wil ik het even bij laten in de eerste termijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank dat ik mijn collega mocht vervangen, dat jullie daarvoor permissie hebben gegeven en daar niet moeilijk over hebben gedaan. Dank voor de collegialiteit. Mogelijk tot de tweede termijn; dat weet ik nog niet, want misschien komt meneer Van Aalst terug.

De voorzitter:

We gaan het zien. Dank u wel, meneer Graus. U blijft er wel bij, toch? Dat is wel gezellig.

De heer Graus (PVV):

Of het gezellig wordt, weet ik niet, maar ik zal in ieder geval wel blijven tot meneer Van Aalst terug is.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. De VVD is ... Meneer Graus, luistert u? Dank voor uw mooie verhaal net. De VVD is nog steeds de autopartij en bovendien de mobiliteitspartij. We richten ons daarbij op betaalbaarheid en keuzevrijheid. Dat zijn belangrijke liberale drijfveren in ons beleid. Ik moet u wel zeggen dat er nog ontzettend veel te doen is om dat beter te maken.

Ik heb het vandaag over de ruimtelijke inrichting van ons land, mobiliteit in coronatijd en de gevolgen voor de gewone Nederlander. De heer Ziengs zal het zo overnemen en zal het hebben over de leefomgeving, milieuzaken en bijvoorbeeld het spoorgoederenvervoer.

Mijn inleiding. Mensen zijn graag mobiel. Dat is prima. Dat moeten we niet afremmen, maar ondersteunen. Mensen gaan naar plekken en ontmoeten elkaar. Dat is een belangrijk onderdeel van ons leven, ook in coronatijd, maar zeker ook daarna. We zijn vrijwel dagelijks op pad: naar werk, naar sportclubs, naar familie, naar winkels of iets anders. Dat reizen wil je comfortabel doen, veilig, betaalbaar, snel en een beetje gemakkelijk.

Laat ik eerst wat feiten noemen. De gemiddelde Nederlander legt per jaar ongeveer iets meer dan 10.000 kilometer af. Er zijn mensen die vier of zes keer zoveel doen en anderen een stuk minder, maar gemiddeld gaat het om 10.000 kilometer per jaar. Een uurtje per dag zijn ze gemiddeld onderweg. 40% van al die kilometers is werk- of onderwijsgerelateerd. De meeste kilometers, 72%, worden per auto afgelegd. De fiets is populair op korte afstand en wordt negen keer vaker gebruikt dan het ov. Het ov is goed voor in totaal 6% van de verplaatsingen in Nederland. 6% van de verplaatsingen; laat dat even op u inwerken.

We hebben het nu over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. In totaal is die nu 16,5 miljard, maar dat is wel een vertekend beeld, want er zit al ruim 7 miljard in voor de omvorming van ProRail. Als ik dan specifiek kijk, zie ik dat 2,8 miljard per jaar naar wegen gaat, 2 miljard naar spoor en 1,3 miljard naar vaarwegen. We hebben de afge-

lopen tijd ook gezien dat er een tekort ontstaat op beheer en onderhoud van wegen van 1 tot 1,4 miljard per jaar. Het gevaar is dus dat beheer en onderhoud zo meteen alles opslokt en we geen nieuwe dingen meer kunnen doen.

Over het goederenvervoer per schip, de binnenvaart en de luchtvaart kom ik apart te spreken in aparte AO's. Als daar vragen over zijn, parkeer ik die even. Ik kan wel een generiek antwoord geven, maar ik heb het er zelf niet over.

Dan de situatie voor corona. Wat was er toen aan de hand? Nou, de files namen enorm toe — plus 20% — en het spoor groeide fors, met 4,6%. Dat komt met name door een toename van de bevolking, die fors groeit tot 2030, en een groei van de economie, die we hopelijk zo snel mogelijk weer aan de praat hebben. De jaarlijkse schade door files — en dan hou ik op met de getallen — was 3,7 miljard. In coronatijd hebben we gezien dat er een enorme, forse terugval was in het gebruik van het ov. Maar ook het wegverkeer daalde fors. De files waren opgelost. De verwachting is overigens dat het ov pas in 2025 weer op niveau is. Ten slotte, het laatste getal: 21 miljard per jaar aan autogerelateerde belastingen. Niemand durft meer een vraag te stellen aan iemand die zo veel getalletjes noemt wellicht, maar ik zie toch iemand verschijnen. Gelukkig!

Mevrouw Postma (CDA):

Ik ben gek op getallen! 72% met de auto, 3,7 miljard schade door files; dan moet het toch pijn doen bij de VVD als we in De Telegraaf lezen dat dit kabinet het minste asfalt heeft aangelegd vergeleken met alle kabinetten daarvoor? Slechts 207 kilometer. Hoe verklaart de VVD dat dan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, dat is heel simpel: het is een geldkwestie. Dat is een. Twee. Bij infrastructuur kost het — dat weet u ook — gemiddeld zeven jaar, en vaak langer, voordat je een project gerealiseerd hebt. Neem het gedoe met de A27, een project dat sommige partijen niet willen. Hoelang loopt dat project al? Vanaf 2010 of iets dergelijks. Ik weet nog dat we in 2012 keihard moesten onderhandelen met de Partij van de Arbeid om het erin te krijgen, maar helaas moesten we de verkiezingen daarna weer onderhandelen met al die andere partijen om het weer gestand te doen. En zo meteen moet dat misschien nog een keer. Dat ben ik dus niet van plan. Het is belangrijk dat we dit soort projecten met volle vaart aanpakken, maar het duurt gewoon vreselijk lang.

Mevrouw Postma (CDA):

Betekent dit dan dat het de schuld is van Schultz? Want zij was de voorganger van deze minister. Zij is ook een VVD'er geweest. Jarenlang, meer dan een decennium, hebben jullie een minister van IenW gehad en zijn jullie verantwoordelijk geweest voor het aanleggen van wegen. Het moet dan toch pijn doen dat het slechts 207 kilometer is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De periodes daarvoor ging het om iets van 700 kilometer en nog een keer iets van 700 kilometer. Ik zei het al: wat je nu zaait, ga je pas over een aantal jaren oogsten. Dit kabinet, waar u ook onderdeel van uitmaakt, heeft 3,2 miljard toegevoegd aan de Infrastructuurbegroting, nog eens 100 miljoen voor de fiets, 2 miljard was incidenteel en binnen die 3,2

miljard ging het om 100 miljoen keer twaalf jaar. Dat zijn forse bedragen. Over een tijdje gaan we daar de resultaten van zien. We zien ook dat asfalt wat dat betreft werkt, want de files worden daardoor minder.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Op de ruimtelijke ordening van Nederland mogen we echt trots zijn. We zijn dichtbevolkt, met heel veel mensen op een klein gebied. In die schaarste maken we dus ook keuzes. En we hebben heel veel. Als je met een soort drone boven Nederland zou gaan hangen, dan zie je alle dorpen, steden, wegen, industriegebieden en landbouw. We hebben zelfs een paar vliegvelden en heel veel natuurgebieden. En dat alles in een waterrijke delta, waarbij ook nog eens — wat is het? — twee derde of de helft onder de zeespiegel ligt. Dat hebben we met elkaar dus knap geregeld. Dat moeten we koesteren. De rest van de wereld komt ook kijken hoe we dat hier gedaan hebben.

Op het punt van mobiliteit in coronatijd zie je een aantal trends. Ik noem er vier. De eerste is dat internationaal business-to-businessvervoer wellicht gaat afnemen. De tweede is dat je thuiswerken echt in zwang ziet raken en dat meer mensen dat gaan doen. Dat heeft een aantal voordelen. De derde is dat de bereidheid toeneemt om de openingstijden aan te passen, met name in het onderwijs maar ook bij bedrijven. De vierde is dat de bereidheid om gebruik te maken van het collectief vervoer binnen het ov minder aan het worden is vanwege corona en het feit dat je daar natuurlijk dicht op elkaar zit. Die bereidheid blijft misschien ook structureel minder groot.

De coronacrisis is dus actueel en dat heeft gevolgen voor ons verkeer en vervoer, zowel op korte termijn als wellicht op een langere termijn. Deze crisis is eigenlijk het grootste verkeersexperiment ooit. De files zijn verdwenen, het reizen met het ov wordt eigenlijk ontraden en de behoefte aan individueel transport stijgt. De VVD wil daarop inspelen. Dat hoort ook bij een moderne mobiliteit. Dan moet je automatisch denken aan de oplossingen die we te bieden hebben. In plaats van weg, water en spoor of ov apart te benoemen, probeer ik die in deze behandeling wat meer te integreren, want de mobiliteit en de bereikbaarheid komen veel meer centraal te staan. Ik verwijs ook naar de discussies die we hadden over het Mobiliteitsfonds. Het gaat er bij verkeer en vervoer vooral om dat de overheid een goed netwerk biedt van betrouwbare verbindingen waar je veilig en betaalbaar gebruik van kan maken. Als ik een beetje mag dromen, zie ik in de toekomst dat heel Nederland, dat eigenlijk een klein gebied is, dus iedere uithoek van ons land, binnen twee uur bereikbaar zou moeten zijn. Daar werken we aan.

Het ov zal nog jaren nodig hebben om te herstellen van de gevolgen van corona. Er wordt gezegd: wellicht 2025. Daar vallen nu al lessen uit te trekken. De beschikbaarheidsvergoeding voor het ov werd snel in het leven geroepen, wat goed is, maar kan natuurlijk niet eindeloos duren. Want aan lege treinen en bussen vol warme lucht hebben we niks. Aan aangepaste schooltijden en werktijden hebben we wel iets. Dan verdwijnt ook de druk. Daardoor kwamen er ook

minder files. Wat kan de staatssecretaris zeggen over die beschikbaarheidsvergoeding en de toekomst daarvan? Wat kan de minister zeggen over het feit dat we het filemonster eigenlijk hebben opgelost door een virus?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor eigenlijk een pleidooi van de heer Dijkstra dat ik voor een heel erg groot deel kan volgen: meer thuiswerken en andere openingstijden betekenen gewoon minder spitsverkeer en minder files. Hij vraagt eigenlijk om een robuust, toekomstgericht mobiliteitsbeleid. Dat is heel interessant en daar ben ik het geheel mee eens. Maar hoe verklaart hij dan dat de minister gisteren nog een handtekening heeft gezet voor 1,2 miljard aan een eigenlijk nutteloos asfaltproject? Dat staat toch volstrekt haaks op elkaar? Is de enige verklaring daarvoor wat de heer Dijkstra net in een bijzinnetje zei, namelijk dat de VVD het niet nog een keer op de onderhandelingsstafel wil hebben bij een nieuwe kabinetsformatie?

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

Dat project is zeker niet nutteloos. De A27/A12, de Ring Utrecht, is onderdeel van een veel breder pakket om de bereikbaarheid van Nederland te verbeteren, niet alleen van Utrecht zelf. Dat is inclusief de woningbouw, maar ook allemaal mensen die doorgaand zijn. Een derde is zeker doorgaand: van Amersfoort naar Breda of van een andere plek naar Hilversum toe. Die mensen passeren Utrecht. Het project is zeker niet nutteloos. Er is heel lang over gedebatteerd en gesoebat. Je ziet dat de economie zo meteen weer aantrekt, hopelijk. Je ziet dat de bevolkingsgroei toeneemt. Dat noopt gewoon tot investering in asfalt. Omdat het zo lang duurt — in dit geval zeven jaar of nog veel langer — blijft dat gewoon nodig en moet je zeker in het hart van Nederland, in de draaischijf van Nederland, blijven investeren. Dat kan je juist nu doen omdat het wellicht wat rustiger is op de weg; dat zei de heer Stoffer vanmorgen terecht in een krant. Dan kun je alvast beginnen. Laten we dat met elkaar vooral gaan doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch blijft hier gewoon een enorme spanning zitten. Aan de ene kant erkennen we met elkaar dat we de files kunnen bestrijden met meer thuiswerken, andere openingstijden en spreiding van verkeer en dat dit het nut en de noodzaak van het project-A27 ondergraaft. Dat zeggen ook diverse verkeersexperts en dat zegt ook de Commissie voor de m.e.r. Die vraagt ook: wat zijn nu het nut en de noodzaak van het project? Eigenlijk moet gewoon die handtekening eronder, omdat deze VVD-minister anders helemaal niets bereikt heeft op asfalt. Dat is een eerlijk antwoord, maar dan wil ik wel heel graag dat de heer Dijkstra gewoon toegeeft dat de VVD het niet nog een keer op de formatietafel wil hebben en dat deze VVD-minister gewoon een asfaltproject erdoorheen gejast wil hebben.

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

Dat zijn uw woorden. Het is en-en. Je moet investeren juist nu het rustiger is. Als het rustiger is, heb je minder overlast, maar het blijft gewoon nodig om te investeren in infra, puur en alleen al omdat de bevolking enorm groeit en ook de economie. Juist dit soort projecten — en we hebben ook

achterstanden in een aantal projecten — moet je doorgang laten vinden. Dus ik ben heel blij dat we ons vorig jaar gerealiseerd hebben dat zeven van die grote, majeure MIRT-projecten door kunnen gaan. Dit is de eerste waar de minister nu daadwerkelijk haar handtekening onder zet, omdat die onderbouwd is. Daar kunt u van alles van vinden, maar ik denk dat het voor Nederland, voor de bereikbaarheid in Nederland en voor de automobilisten van Nederland belangrijk is dat we zeker bij Utrecht een beetje kunnen doorrijden in de toekomst.

De heer **Schonis** (D66):

Dit is ook een beetje de tijd om de verkiezingsprogramma's weer eens uit de kast te plukken en dan ga je dingen lezen. Ik hoor de heer Dijkstra net zeggen: we gaan ook kijken naar de betaalbaarheid van ons mobiliteitssysteem. Tot mijn grote vreugde zie ik dan in het conceptverkiezingsprogramma van de VVD staan: wij gaan rekeningrijden invoeren. Toen ik vanochtend de krant opensloeg en ik vervolgens de quote van de heer Dijkstra las, vond ik het een beetje typisch. Hij zegt namelijk: leg dat onderzoek naar rekeningrijden maar in de la. Hoe rijmt u dat met elkaar? U zegt dat u graag een betaalbaar systeem wilt en in het conceptverkiezingsprogramma staat dat u het rekeningrijden wilt invoeren. Vanochtend zegt u: ja, maar aan die onderzoeken gaan we niet beginnen. Dat vind ik een beetje opvallende move.

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

Ik zal proberen u dat uit te leggen, meneer Schonis. Autorijden in Nederland is behoorlijk duur. We zijn het op een na duurste land in Europa qua autorijden. Ik denk dat we met elkaar delen dat het in ieder geval niet duurder moet worden. Je ziet dat er meer elektrische auto's komen en die dragen niet bij aan de accijns; die dragen niet bij aan de bpm. Die hebben allerlei vrijstellingen, allerlei voordelen. Dat is goed in het begin, maar die groep elektrische rijders wordt groter en maakt steeds meer gebruik van de weg. Zou het dan niet eerlijker en rechtvaardiger zijn als die elektrische rijders ook gaan meebetalen aan onze infrastructuur? Dus wij willen het systeem zoals het nu is intact laten, maar als we zien dat die groep elektrische rijders heel groot wordt, kan het niet zo zijn dat de ouderwetse benzine- en dieselrijders voor die 20 miljard opdraaien. Dan is het een fair share voor elektrische rijders die dan gaan meebetalen. In de verre toekomst — in 2030 of iets dergelijks — als dat omslagpunt er daadwerkelijk is, is het ook wel logisch om op een gegeven moment de lasten voor de traditionele automobilisten — motorrijtuigenbelasting en dergelijke — te verlagen. Maar uw plan leidt eigenlijk alleen maar tot kostenverhoging; ons plan leidt tot eerlijkheid, omdat de elektrische rijder gaat meebetalen.

De heer **Schonis** (D66):

Dat is nog niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Ik vroeg: waarom heeft u gereageerd met "leg alle onderzoeken maar in de la", terwijl uw eigen verkiezingsprogramma, zoals u net toelicht, zegt dat die elektrische rijder juist mee moet betalen, want die doet dat nu niet? Ik kan dat niet rijmen. Een tweede punt is dat ik het een hele rare move vind dat je de duurzame keus wilt belasten. Dat is de keus die je mensen wilt laten maken en dat is waarom we al die stimuleringsmaatregelen nu hebben voor elektrisch rijden. U zegt

dan: we gaan u daarvoor belasten en het fossiel rijden — het oude model, de oude fossiele economie — betaalt wel mee, maar daar gaan we voor de rest niets aan doen. Het helpt niet tegen files, het is niet eerlijker en het is zeker niet duurzamer. Hoe kijkt de VVD daar tegenaan?

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

De coronacrisis heeft ons laten zien dat we rekeningrijden niet nodig hebben om de files op te lossen. Dat is zo. Een betere spreiding heeft tot hetzelfde resultaat geleid. Ten tweede is het een conceptverkiezingsprogramma. Dat gaat in vanaf maart en het zal in de campagne een rol spelen. Daarnaast hebben we in dit regeerakkoord afspraken gemaakt tot hoever we daarin gaan, namelijk met pilots voor betalen naar gebruik en dergelijke. Dus laten we daarnaar kijken, maar niet verdergaan dan dat.

De **voorzitter**:

De heer Schonis, uw derde vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Ik zal het hier dan bij laten. Kijk, de pilots waar de heer Dijkstra op doelt zijn er bijna niet geweest. Er zijn wel meer dingen die deze minister helaas nog niet gelukt zijn. Daar gaan we het nog wel over hebben, denk ik. Ik vind het toch opvallend dat de heer Dijkstra nu het punt noemt dat we door corona geen files meer hebben. Dat argument kan ik dan toch ook bij u terugleggen? Dan hebben we die asfaltprojecten van u ook niet meer nodig; er zijn toch geen files meer. Hoe staat de VVD daar dan in? Kunnen we daar dan ook mee stoppen?

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

Die files komen natuurlijk weer terug op het moment dat corona voorbij is. Daarom moet je blijven investeren in asfalt. Wat we niet willen, is dat we mensen met een normale benzineauto door uw variant van het rekeningrijden zo meteen betaald in de file laten staan. Dat is een slechte zaak.

De heer **Laçin** (SP):

Het is een interessant voorstel van de VVD om de pandemie aan te houden, omdat dan de files zijn opgelost. Dat gaan we niet doen.

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

Nee, natuurlijk niet! Dat ben ik met u eens.

De heer **Laçin** (SP):

Dat kan ik de heer Dijkstra alvast meegeven. Dat gaan we niet doen.

Ik wil terug naar de A27/A12 bij Amelisweerd. Wij verschillen daarover politiek van mening. Dat mag. In de zomer hebben we berichten gezien dat de berekening van de stikstofuitstoot door het wegverkeer eigenlijk gewoon een rekentruc is, een sjoemeltruc. Bij de verlaging naar 100 km/u wordt heel ruim gerekend, maar de stikstofuitstoot bij het aanleggen van wegen en de uitstoot door het wegver-

voer zelf worden maar deels meegenomen. Is de VVD het met de SP eens dat de stikstofuitstoot bij het aanleggen van wegen en de uitstoot door vervoer eerlijk en volledig moeten worden meegenomen, wat je er politiek ook van vindt?

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

Het kabinet heeft een reactie gegeven op het verhaal van de commissie-Hordijk. Volgens mij wordt dat in december behandeld als de stikstofwet er ligt. Wat ik aan u wil meegeven — ik wil het niet helemaal parkeren — is dat we Nederland natuurlijk niet op slot moeten zetten. Vorig jaar hebben we een aantal maatregelen genomen, waaronder die pijnlijke van de snelheidsverlaging waarvan het doel was om de jaarproductie van de bouw op gang te helpen. Ik noem ook de zeven MIRT-projecten. Er bleef ook nog voldoende ruimte over voor het afkomen ten behoeve van natuur, 30%. Ik vind het van belang dat we Nederland in beweging houden. De rest komt terug bij de stikstofwet.

De heer **Laçin** (SP):

Natuurlijk, iedereen in deze Kamer wil Nederland in beweging houden. Alleen, de VVD kiest daarbij voor een andere manier dan bepaalde andere partijen. Dat kan. Ik hoor geen antwoord op de vraag. Natuurlijk is er deels gereageerd op de commissie-Hordijk. Daar gaan we het nog over hebben. De stikstofwet komt in december, maar niet per se in deze commissie. De vraag aan de VVD blijft of de VVD vindt dat de stikstofuitstoot ook bij de zeven MIRT-projecten die deze minister en de VVD erdoorheen willen jassen, eerlijk en volledig meegenomen moet worden. Dat is de vraag aan de VVD. En zo ja, vindt zij dan ook dat wij de verbreding van de A27 er nu niet met een onvolledig beeld doorheen kunnen jassen? Is de VVD het daarmee eens?

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

Ik vind het woord "erdoorheen jassen" zo raar. De ene partij zegt: de minister krijgt niks voor elkaar. De andere partij zegt: ze zet nog snel de handtekening, want ze wil er niet opnieuw over onderhandelen. U zegt: het is erdoorheen jassen. Dat is niet het geval. Het moet zorgvuldig. Daar is ook de tijd voor genomen. Op het heuglijke nieuws dat wij gisteren kregen, hebben we jaren moeten wachten. Er volgen, hoop ik, nog zes andere projecten en nog veel meer uit het MIRT. Ik denk dat we dat met elkaar moeten willen. Maar dat moet op een zorgvuldige manier gebeuren en dat moet uiteindelijk ook standhouden bij de rechter. Gisteren hebben wij in de procedurevergadering met elkaar gevraagd om de berekeningen op tafel te leggen, zodat we het daar bij het MIRT verder over kunnen hebben. Dus dat gaan we ook doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil alleen maar constateren dat de heer Dijkstra geen antwoord heeft op de vraag of het eerlijk en volledig moet.

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

Ja, maar wat daaronder wordt verstaan is een tweede. Natuurlijk moet er transparantie zijn en wordt dit zo meteen getoetst door een rechter of wat dan ook. Maar het belangrijkste vind ik dat het besluit standhoudt. Dat het nu

genomen is, is een heel heuglijk feit, want dan kunnen we verder met dit soort majeuze projecten. Waar we niks aan hebben, is dat we met elkaar stilstaan in de file. De commissie-Remkes heeft aangetoond wat dat betekent voor de stikstofuitstoot. Nou, dan ben je én niet op tijd thuis én dan neemt de uitstoot explosief toe. Dat moeten we niet willen. Doorrijden is de beste remedie, ook voor de natuur.

De voorzitter:
Gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Er is ook geen reden om mobiliteit duurder te maken als de files opgelost zijn via spreiding van werktijden en het thuiswerken. Dus anders gaan nadenken over hoe we de rekening in de toekomst gaan betalen, zo zeg ik tegen de heer Schonis, kan natuurlijk wel. De absolute voorwaarde is dan dat de lasten voor de automobilist niet stijgen. Dus vandaar onze variant, die leidt tot een lastenverlichting van 700 miljoen tot 1 miljard. En ongeacht waar je woont, en zeker niet in de spits via een aparte heffing, want je hebt immers vaak geen keuze. En het belastingstelsel moet natuurlijk ook rechtvaardig worden gehouden. Het is dus onvermijdelijk dat ook emissieloze auto's gaan bijdragen aan het onderhoud en het beheer van onze wegen. Ze maken er immers ook gebruik van. En het kan niet zo zijn dat mensen in een oude auto alleen de rekening betalen. Hoe ga je dan meebetalen? Volgens mij is dat heel simpel: via een jaarlijkse opgave via je belastingformulier. Eenvoudiger kunnen ze het niet maken.

Wel heb ik een aantal vragen aan de bewindspersonen over de toekomst. Hoe verschuift de behoefte aan individuele vervoersmiddelen? En hoe blijven tegelijkertijd het regiovervoer en het aanbod in de toekomst overeind? Dat vraag ik zowel aan de minister als aan de staatssecretaris. Moeten we blijven investeren in de plannen die er liggen of zijn er nog bepaalde plannen te heroverwegen, gelet op de gevolgen van corona? Die vraag is ook voor beide bewindspersonen. Zijn de knelpunten van toen nog dezelfde, en kan het slimmer? Ik geef zo een voorbeeld. Het wegtransport wordt steeds schoner, dat zien we, maar pakketdiensten bezorgen dagelijks nog 1,5 miljoen pakketjes die via internet besteld zijn; 1,5 miljoen pakketjes, las ik ergens, en die komen bij de consument thuis. Ik zie ongeveer zes busjes per uur aan het einde van de dag door mijn straat rijden. Kan dat niet wat slimmer? En wat betekent dit nou voor de gewone Nederlander? Voor wie doen we dit nou eigenlijk? Voor al die normale mensen, die dagelijks een reisje maken, op alle manieren die ze zelf willen, die ze ook zelf kunnen bepalen: op de fiets, in de auto of met het ov. En mensen willen veilige fietspaden en geen files. Ze willen doorrijden, ze willen geen overvolle trein met vertraging, maar een openbaar vervoer waarmee ze op tijd thuis kunnen komen en vooral ook veilig, want sommigen durven na negen uur 's avonds gewoon niet meer in de trein.

De VVD wil de belangrijkste uitdagingen oppakken. Het gebruik van data en innovatie kan daarbij helpen. De auto en de fiets blijven populair — ik noemde net de feiten al — en dat zal lange tijd zo blijven, en daar is ook helemaal niks mis mee. De betaalbaarheid van de auto staat wel onder druk. De auto zit bij sommige partijen zelfs in het verdomhoekje, en dat is niet goed, daar moet ie uit. We moeten

zorgen dat de auto toegankelijk blijft voor de middenklasse. Want de VVD staat voor betaalbaarheid, voor de portemonnee van de mensen en de keuzevrijheid, inclusief alternatieven bieden voor alle mensen. Maar mobiliteit is een vrijheid. Mobiliteit brengt ons veel, en is dus niet slecht. Het verrijkt de sociale netwerken, biedt kansen, ontplooiing en welvaart. Dat afremmen of duurder maken, heeft dus geen zin. Het zou ook verstandig zijn om een soort toets te zetten op het beleid, en dat is vaak fiscaal beleid, voor wat het betekent voor de gewone Nederlander. Recent nog, gisteren, is er een motie aangenomen van een aantal collega's. Wat ik ook graag zou willen, is dat de minister een reactie geeft op wat haar rol is bij de gevolgen van beleid, vooral fiscaal beleid, voor de automobilist. Wat voor rol heeft ze daar? Heeft ze überhaupt een rol, en hoe kan ze ook meedelen om te blijven waken voor de belangen van de automobilist? Want op dit moment is het ministerie faciliterend, door bijvoorbeeld wegenprojecten en spoorprojecten, maar het kabinet neemt natuurlijk wel besluiten die iedereen raken. En over de autobelasting heb ik al genoeg gezegd.

De heer Graus (PVV):

Ik ken de heer Dijkstra als een snelle jongen, niet alleen binnen de commissie Luchtvaart waar we samen in zitten en waarin we veel samenwerken, maar ook privé. Hij rijdt in een Porsche; dat zijn de echte autoliefhebbers. O, heeft hij ook nog een scooter? Ik hoor achter me van de heer Amhaouch dat hij ook nog een scooter heeft. Dat heeft hij me nooit verteld, die meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, twee stuks. Ik stuur u de foto's zo meteen wel door.

De heer Graus (PVV):

En elektrische, of ...?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, Vespa's. Eentje is een tweetakt; die is prachtig, die pruttelt mooi.

De voorzitter:

Fijn dat jullie deze informatie met ons delen, maar nu de vraag.

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter, de vraag. Ik had het erover dat de VVD niet meer de autopartij is die ze vroeger waren en ook wilden zijn. Maar als je gaat kijken naar de fiscale bijtelling, maar ook naar "Luxussteuer" zoals de Duitsers het noemen, buiten de btw, een extreme hoge btw, en ook nog de bpm, de Luxussteur, de accijnzen, de wegenbelasting ... Het autorijden is zo duur. Ik reed laatst een keer door Luxemburg heen. Daar kon ik diesel tanken voor 90 of 92 cent. En dan kom je hier bij ons, en dat zit je meteen weer op €1,24 of €1,28 — als je nog geluk hebt. Het is gewoon belachelijk. Er zijn zo extreme verschillen ... Dus wat wil de VVD daaraan gaan doen? Ik wil de VVD ook vragen om een nieuw nulpunt, net als bij de administratieve lastenverlichting, waar u ook voor bent. Er moet een nieuw nulpunt komen. Maar dat moet wel in het verleden liggen, niet in het heden, want

de heer Dijkstra wil dat nulpunt ... Hij zegt dat het vanaf nu niet duurder moet worden, maar we zijn al veel te duur, dus we moeten terug.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voor een groot deel ga ik hierin mee. Ik noemde de 21 miljard per jaar die automobilisten opbrengen, en de 2,8 miljard die ze in feite in de vorm van wegen terugkrijgen en de 2 miljard in de vorm van ov. Dus die auto draagt ook bij aan heel veel van onze welvaart, en ook heel veel andere dingen worden daaruit besteed. En ik ben het met u eens dat automobilisten veel betalen. We zijn het op een na duurste land in Europa, dus het is duur zat. En waar we naar moeten streven is dat automobiliteit, überhaupt mobiliteit, voor iedereen bereikbaar blijft en betaalbaar blijft, want het brengt zo veel goede dingen, die ik net heb benoemd. Dus alleen maar lastenverhoging, dat die bpm verhoogd wordt, en het moment van btw over de bpm ... Daar hadden we een discussie over bij het Belastingplan, allemaal technische zaken. Je ziet dat het steeds duurder wordt en steeds ingewikkelder wordt voor mensen om een nieuwe auto te kopen. Het wagenpark is gemiddeld bijna elf jaar oud in Nederland. Dat is absurd. Dat is jammer, want dat is niet veiliger, niet schoner en niet zuiniger. En wat ik dus vraag aan deze minister, omdat zij vanuit lenW hiernaar kijkt en heel veel van deze zaken eigenlijk alleen maar fiscaalgerelateerd zijn, is: kijk ook mee met die Financiëncollega's, om te zorgen dat die automobilist in ieder geval niet meer gaat betalen, en dat we het ook eerlijker met elkaar gaan verdelen, en dat hij ook terugkrijgt waarvoor hij eigenlijk betaalt.

De voorzitter:

De interrupties moeten kort zijn, maar de antwoorden ook.

De heer Graus (PVV):

Maar zou de VVD het niet kunnen steunen dat we een keer een project gaan doen, al is het voor een of twee jaar? Dan kunnen we dat gewoon eens gaan bekijken. Als je juist de lasten omlaag brengt, brengt dat uiteindelijk meer, voor de ondernemers maar ook voor de regering. Ik ben daar vast van overtuigd, want ik zie in mijn stad en de steden en de dorpjes eromheen dat mensen massaal naar België en Duitsland gaan om inkopen te doen, maar ook om te tanken. Ze doen het gewoon — echt waar. Daardoor gaan niet alleen de pomphouders in die grensgebieden naar de knoppen, maar winkeliers hebben ook last van de wegleffecten. Zouden we niet gewoon een keer een proef kunnen doen? Dan nemen we een nieuw nulpunt. Dan zeggen we gewoon: we gaan de lasten juist allemaal verlagen. Dan zult u zien dat de mensen ook ... Het zal de staatssecretaris ook aanspreken. Die wil het liefst moderne auto's en minder vervuulende auto's, maar dan kunnen de mensen misschien ook eerder een nieuwe auto gaan aanschaffen. Winkeliers en pomphouders kunnen misschien ook eerder een nieuwe auto gaan aanschaffen, als het beter met ze gaat.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Een goed punt. Het is wel zo dat je met accijns niet te ver uit de pas kunt lopen met de buurlanden, want anders krijg je inderdaad meteen die grenseffecten. Je kunt dus niet zeggen: ik halveer de accijns of iets dergelijks. Dat is een

debat dat natuurlijk ook thuishoort bij financiën, ook qua bpm en accijnzen, die grote bijdragen van de automobilist aan onze begroting. Tegelijkertijd zie je dat die begroting ook onder druk staat, ook in de toekomst. We geven heel veel uit als overheid. Mijn pleidooi is: laten we het in ieder geval niet duurder maken. En als je een transitie doet naar elektrisch rijden, doe dat dan ook voorzichtig en rustig. Laat die elektrische rijders eerst meebetalen. Pest mensen niet uit hun auto. Maak het niet onbereikbaar. Want dat dreigt nu te gebeuren. Dat moeten we iedere keer, keer op keer, repareren. Kijk ook even generaal als een soort minister van lenW die daarboven hangt wat dat nou betekent voor de mensen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik kom heel goed uit met m'n tijd hoor, voorzitter.

De voorzitter:

O, prima.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja hoor.

Ik wil dus hameren op rechtvaardigheid, ook in de verdeling van de gelden. Er zijn beslist gemiste kansen, zeg ik ook richting de heer Graus, om het huidige wagenpark te verjongen. Niet iedereen kan zich een elektrische auto permitteren, maar als je een oude auto van gemiddeld elf jaar oud nu inruilt voor eentje van acht of vijf jaar oud die dan wel net nog kan, wel bij je portemonnee past en wel een stukje verkeersveiliger is, dan levert dat ook winst op. Die moeten we niet laten liggen. Een jonger wagenpark kan bijvoorbeeld bijdragen aan de verkeersveiligheid. Deelt de minister dat?

De aanpak van files is door het coronatijdperk ook even in een ander daglicht komen te staan, maar ze zullen onvermijdelijk weer terugkomen. Laten we de positieve lessen uit het coronatijdperk benutten, bijvoorbeeld qua thuiswerken en qua spreiding. Het blijft daarom ook nuttig om te investeren en waar mogelijk projecten eerder uit te voeren. Zo dragen wij bij aan meer vrijheid en werk tijdens de crisis.

Wel zien we dat beheer en onderhoud kampt met tekorten, tot 1,4 miljard per jaar. Waar komt dat vandaan, vraag ik de minister, zeker qua dekking. Dit zal toch ergens vandaan moeten komen? Het kan niet zo zijn dat beheer en onderhoud zo meteen alles opslokt en we geen nieuwe dingen meer kunnen doen. We willen er dus voor waken dat het ten koste gaat van nieuwe aanlegprojecten.

Daarnaast lopen de nieuwe investeringen en bestaande MIRT-projecten vertraging op, bijvoorbeeld vanwege stikstof. Ook in een ander overleg zullen we dat aan de orde stellen, maar ons uitgangspunt is dat het rechtvaardig moet zijn voor degenen die betalen — dat is een — en twee, dat het tempo om infra, en beheer en onderhoud, te blijven doen, gewoon hoog blijft en we voldoende mensen en middelen hebben om dat uit te voeren.

Dan over het Groeifonds, waarna ik tot een afronding kom. Daarbij wil ik benadrukken dat infrastructuur expliciet benoemd is door het kabinet als iets wat het verdienvermogen van Nederland in de toekomst kan versterken. Dat is echt iets wat we moeten omarmen als commissieleden, denk ik. Maar de toetsing van de projecten die hiervoor in aanmerking komen, wordt dan niet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zelf gedaan, maar door een aparte commissie. Volgens mij zitten daar geen verkeersdeskundigen in. De vraag is of je ze erin moet hebben. Dat ligt er ook aan wie je uitnodigt, maar het zou wel handig zijn als bepaalde expertise vanuit het ministerie benut zou kunnen worden als het gaat om Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses en maatschappelijke kosten-batenanalyses, zodat die het uitgangspunt blijven zijn bij projecten. Ik wil er ook voor waken dat wij als VVD zelf projecten noemen. Wij hebben wel een idee welke projecten die zijn ingediend in aanmerking zouden kunnen komen, maar wij zien wel het regeerakkoord en zaken daarbuiten die nu niet kunnen vanwege een gebrek aan geld, die wel urgent en gewenst zijn. Hoe zorgen we ervoor dat het Groeifonds spreiding biedt over de verschillende modaliteiten, zoals weg en water, en dat het niet alleen spoorprojecten zijn die zo meteen in aanmerking komen? Dat is dus een vraag die ik heb aan de minister over het Groeifonds.

Ten slotte heb ik zo nog drie andere vragen voor de minister, maar eerst even ...

De heer **Stoffer** (SGP):

Toch even over dit punt. De heer Dijkstra geeft aan dat hij graag een aantal projecten wil benoemen die in het Groeifonds terecht moeten komen. Het gaat er eigenlijk om waar het financiële potje komt te staan. Als je dat handen en voeten geeft, loop je het risico dat het iets wordt waarvan je denkt: waar is dat voor nodig? Als ik het zo hoor, gaat het over traditionele infrastructuur, dus mijn vraag is: waarom moeten die projecten in het Groeifonds? Waarom zou je niet gewoon het Mobiliteitsfonds van meer financiën voorzien?

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

Dat zou ook een idee kunnen zijn, dat je zegt: we hebben 20 miljard in het Groeifonds; we zien infrastructuur als belangrijk punt daarin, dus daar geven we een derde aan uit. Een derde deel van het bedrag dat we hebben, stoppen we dan in het Mobiliteitsfonds; dan laten we het op die manier gebeuren. Dat zou ook heel goed kunnen, maar dan ligt de bal natuurlijk wel weer bij ons. Misschien hoort die daar ook wel thuis, omdat hier de expertise zit. Dat is een creatieve gedachte, maar volgens mij is het Groeifonds zo niet ingericht.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, maar het gaat erom dat wij als politiek dat Groeifonds straks afzeggen of niet. We moeten daar nu keuzes in maken. Ik kan me bij dat Groeifonds best iets voorstellen voor innovatieve dingen als hele snelle treinverbindingen of zaken die we nog niet hebben, maar zou de heer Dijkstra voor de traditionele infrastructuur samen met mij willen kijken of we die niet gewoon in het Mobiliteitsfonds kunnen laten? Dan hebben we er als politiek zelf grip op, dan weten

we waar het terechtkomt en dan worden het ook geen dingen die we helemaal niet willen.

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

Zoals ik al zei: dat is een interessante gedachte. Trouwens, ik wil geen projecten benoemen. We hebben er allemaal over gelezen in de krant: dat project van gister of eergister of dat project in die regio zou misschien in aanmerking komen. Ik wil ze bewust niet zelf noemen. Anders wordt het inderdaad een wensenlijstje en dan wint de sterkste lobby. Je moet ook kijken hoe rationeel zo'n investeringsbesluit is. Als je zegt dat infrastructuur bijdraagt aan het verdienvermogen, moet je dat ook aantonen. Volgens mij kan je dat aantonen door te laten zien wat het oplost aan files of welke snellere verbindingen met de rest van het land of binnen een regio er dan zijn. Ik ben benieuwd naar uw voorstel. Als u straks een voorstel doet, zullen we daar zeker welwillend naar kijken. Eigenlijk wil ik het Mobiliteitsfonds ook vergroten, omdat we nog zo veel wensen hebben, niet alleen voor beheer en onderhoud, maar ook voor nieuwe investeringen.

Voorzitter. Ten slotte heb ik nog een paar vragen aan de minister. We hadden het even over de A27 en het tracébesluit. We hebben daar met de heer Van Aalst ook vragen over gesteld in het schriftelijk overleg. Kunt u iets zeggen over de planning? Kunnen we die andere zes projecten ook nog, liefst voor de verkiezingen, verwachten? Want dan kunnen we door.

Dan de besteding van de middelen. Daar had de heer Stoffer het ook over. Kan de minister daar iets over zeggen? Wij willen iedere euro effectief inzetten, of die nou uit ons eigen Mobiliteitsfonds komt of zo meteen uit het Groeifonds. We willen daarmee knelpunten oplossen. De onderbouwing moet goed zijn. We willen stad en regio blijvend met elkaar verbinden en daarin ook blijven investeren.

Ten slotte. Beheer en onderhoud worden een steeds groter deel. Ik zie dat beide bewindspersonen daar ook echt middelen voor vrijmaken, maar dat duwt de nieuwe dingen natuurlijk wat naar de achtergrond. Hebben zij beiden zo meteen, richting een formatie en een volgend kabinet, voldoende onderbouwd dat er voldoende middelen zijn voor beheer en onderhoud, wetende dat er een aantal grote tegenvallers zijn? Beheer en onderhoud slokken heel veel op, maar we hebben ook nog de wens voor een aantal nieuwe zaken en het oplossen van ontbrekende knelpunten.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Raan heeft een vraag, of misschien wel twee.

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

Ik ga vijf voorbeelden opnoemen van besluitvorming. In de MER Lelystad zijn fouten geconstateerd, maar de besluitvorming wordt toch doorgedrukt. De geluidsnormen van Lelystad Airport zijn niet extern gevalideerd, maar toch wordt de besluitvorming doorgedrukt. Voor de berekeningen van vogelaanvaringen worden oude gegevens gebruikt, maar toch wordt de besluitvorming doorgedrukt. Geen

stikstofvergunning en natuurvergunning bij Schiphol, maar toch wordt de besluitvorming doorgedrukt. De A27 en de PAS, maar toch wordt er besluitvorming doorgedrukt. Ik heb twee vragen. Hecht de VVD eigenlijk wel aan de rechtsstaat? Als dat zo is, hoe gaan we dan samen met de VVD de besluitvorming over al deze projecten zorgvuldig opnieuw bekijken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De een noemt het doorjassen, u noemt het doordrukken. Welke besluitvorming? We komen nog te spreken over de Luchtvaartnota. Die vogels van u komen daar goed in terug; daar is zelfs een nieuwe paragraaf over. Dat geldt ook voor geluid: daar zijn allerlei nieuwe berekeningen voor en we gaan meten in plaats van berekenen. Dat ziet u straks in de Luchtvaartnota vast terug. De MER Lelystad doordrukken? Daarover is nog helemaal geen besluit genomen. Ik hoop dat we dat in december doen, als coalitie, breed, omdat de problemen die we hebben geconstateerd along the way getackeld zijn, waaronder stikstof, vergunningen, et cetera. Dus er wordt helemaal niks doorgedrukt; het wordt juist zorgvuldig gedaan en wat mij betreft had het veel sneller gemoeten en gemogen. Maar het moet wel standhouden, dus ik hecht aan de rechtsstaat, zeker omdat iedereen weer in beroep gaat en dit land zo is ingericht dat dat iedereen ook vrijstaat om te doen. Maar dat betekent wel dat we vertraging oplopen, dat de kosten oplopen, et cetera, terwijl we uiteindelijk met elkaar allemaal beter af zijn als we kunnen vliegen, bijvoorbeeld vanaf zo'n vakantievliegveld als Lelystad, en je niet meer naar het drukke Schiphol hoeft.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is heel aardig wat de heer Dijkstra hier probeert te doen, door van deze frommelbesluitvorming nu te zeggen dat we immers nog geen besluit hebben genomen. Dat klopt en dat is in die zin ook goed nieuws, maar dat is niet omdat de minister of de VVD dat niet wou. Dat is omdat met name burgers zich inspannen, omdat burgers ook naar de rechter moeten stappen om besluitvorming die echt rammelend in elkaar zit terug te roepen. Dat is de reden waarom die besluitvorming niet is doorgegaan, niet omdat het allemaal zo zorgvuldig gegaan is. Is de heer Dijkstra het daarmee eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat het zorgvuldig moet, daar ben ik het zeker mee eens. Maar dat het er doorheen is, gelukkig komt u er ook niet op terug aan de hand van mijn antwoord. U bent oppositie, dus u bent tegen zaken. Maar de meerderheid in de democratie beslist hier en je maakt met elkaar afspraken. Als aan de afspraak is voldaan, staat ook niks in de weg om een besluit uiteindelijk te nemen. Want we hebben er niks aan als we alleen maar lopen te vertragen en te traineren, terwijl Nederland vervolgens op slot komt te staan of mensen hun baan verliezen.

De voorzitter:

Dan eerst de heer Laçin? Nee? O, u staat zo ...

De heer Laçin (SP):

Dat doe ik vaker.

De voorzitter:

Ja, het is heel gezond om te staan. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er lopen toch weer twee dingen door elkaar. We hebben het over zorgvuldigheid en volgens mij is het in het belang van de hele Kamer dat besluiten die we nemen, of het nou gaat om een dikke 1,2 miljard voor een snelwegverbreding of om een nieuw vliegveld, zorgvuldig genomen worden. Dat is tot nog toe niet het geval, want bewonersgroepen hebben keer op keer fouten in onderliggende berekeningen kunnen aantonen. Dat zou echt niet moeten horen, zeker niet met een heel departement met weet-ik-veel hoeveel ambtenaren die daaraan zitten. Dus die zorgvuldigheid moeten we borgen. De heer Dijkstra zegt net met heel veel aplomb dat het een goed onderbouwd plan is voor de A27. Hoe weet hij dat? Want we hebben nog niks gezien.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wij hebben gisteren een tracébesluit gezien en dat wordt ongetwijfeld getoetst door allerlei belangengroepen, tegenstanders, noem maar op. U wilt nog allerlei vragenrondes doen. Ik ben blij dat dit besluit nu genomen is, maar ongetwijfeld komt dit voor de rechter en dient het ook stand te houden. De rechter bepaalt uiteindelijk of het zorgvuldig is of niet. En als er aanvullingen moeten zijn, zoals we hebben gezien bij de PAS, die is verworpen vorig jaar op 29 mei ... Dat heeft natuurlijk een aantal gevolgen gehad. Die gevolgen herstel je nu. De minister gaat ervan uit, en gaat dat ook onderbouwen naar ons toe, dat dit besluit wel standhoudt. Nou, hartstikke goed, dan steunen we haar daarin. En ik hoop dat de rechter ook een beetje meegaand is daarin en ook ziet dat er een breder belang leeft.

De voorzitter:

Verkeerde vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We hebben geen tracébesluit gezien, we hebben een filmpje gezien waarin een stralende minister een handtekening zet. We hebben niks gezien aan onderbouwing. Ik heb gisteren gevraagd in de procedurevergadering om die onderbouwing. Ik vind het absurd: de Commissie voor de m.e.r. zegt heel duidelijk "er mist van alles aan onderbouwing van dit besluit", maar de minister gaat door en de VVD zegt: ja, dat is goed onderbouwd. Dat is toch geen manier van bestuur? Dit moeten we toch voorleggen aan de Commissie voor de m.e.r.? De Commissie voor de m.e.r. kan toetsen, zodat het niet wéér spaak loopt bij de Raad van State, want dán heb je pas écht een lange vertraging op dit project. Dus voor de snelheid van het proces zou het zuiverder zijn om de toetsing te doen bij de Commissie voor de m.e.r., dan pas een definitief besluit en dan de stappen die daarna volgen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wat is nu uw vraag?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Of de heer Dijkstra dat met mij eens is.

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

Dat het zorgvuldig moet gebeuren en moet standhouden bij de rechter, ja. En als de minister zegt dat dat kan, prima. Gisteren heeft u gevraagd om een onderbouwing. Ik ben nu met u meegegaan en heb gezegd: binnen één dag, en dat allemaal bestuderen kunt u ook niet in één avond, dus laten we dat doen bij het MIRT. Nou, volgens mij komt dat richting het MIRT en als dat langer duurt, dan duurt het langer. Hebben we het eerder, dan hebben we het eerder. Dat bespreken we daar met elkaar. En uiteindelijk komt het toch weer voor een rechter, dat weet ik zeker, want u bent een tegenstander, u wilt dat hele project niet. U wilt überhaupt geen asfaltprojecten. Dat mag, maar met alleen overloos je het probleem ook niet op. Dus ik ben blij dat we door blijven gaan met investeren in een aantal majeuze projecten die we nodig hebben om onze economie draaiend te houden, zeker als zo meteen de spits en de files weer aantrekken.

De **voorzitter**:

De heer **Laçin**.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Zowel in het dossier Lelystad Airport als bij de verbreding van de A27 bij Amelisweerd hebben burgers een hele centrale rol gespeeld in het uitzoeken van allerlei zaken en het aan het licht brengen van misstanden, ondanks besluiten die deze minister neemt. Nu zei de heer Dijkstra zonet iets interessants, vond ik. Als het gaat om besluitvorming, beslissen meerderheden. Dat is democratie, zei de heer Dijkstra volgens mij letterlijk. Dan hebben we hier een minister zitten die bij Lelystad Airport tegen de wens van de meerderheid in deze Kamer toch autonome groei wil toestaan. De Kamer heeft bij meerderheid gezegd: dat willen we niet. Toch is er een VVR, een verkeersverdelingsregel, naar Brussel gegaan waar autonome groei in staat. Die is goedgekeurd. Legt de heer Dijkstra zich er dan ook bij neer dat de meerderheid van deze Kamer zegt: we willen geen autonome groei, dat gaan we niet doen, ophouden met Lelystad Airport als er autonome groei plaatsvindt?

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

Nee, dat is een motie van uw hand. Een van de 4.000 moties hier per jaar. Dat is iets anders dan het regeerakkoord, waar gewoon in staat wat de afspraken zijn.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Dijkstra zei net letterlijk zelf: de meerderheid beslist; dat is een democratie. De meerderheid heeft hier besloten: geen autonome groei van Lelystad Airport. Toch doet de minister dat. Dan zou het redelijk zijn dat u uw eigen woorden van drie minuten geleden staande houdt en zegt: ja, u heeft gelijk.

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

Ik wil even met de heer Laçin meegaan. De meerderheid bepaalt. Dat is niet altijd 51% tegen 49% of iets dergelijks. De meerderheid bepaalt in een democratie, even generaal. Dan heeft u het over de verkeersverdelingsregel. Die hebben we naar Brussel gestuurd. Die is teruggekomen. We hebben een nieuwe gestuurd, omdat Brussel heel duidelijk zegt:

vanwege marktwerking en concurrentie kan het niet helemaal worden uitgesloten. Er is dus een nieuwe VVR naar Brussel gegaan, nu met goedkeuring. Die komt tot de conclusie dat 80% à 90% van hetgeen op Lelystad gaat vliegen, zo meteen als de luchtvaart ook weer herstelt, gewoon partijen zijn die verplaatst worden vanaf Schiphol. Dus nog maar 10% of misschien 20% in de vorm van een Ryanair of wat dan ook. Dat moeten we allemaal nog maar zien, maar ik vind dat de VVR daarmee voldoet. Autonome groei helemaal uitsluiten, is iets wat u in de motie heeft gedaan. Een van de 4.000 per jaar die we hier met elkaar indienen. Dat is heel wat anders dan de afspraken die zijn gemaakt in een regeerakkoord en in een coalitieakkoord.

De heer **Laçin** (SP):

Nu gaat de heer Dijkstra echt de fout in. Lelystad Airport is altijd, ook in de afspraken in 2008, neergezet als 100% overloop van Schiphol. Dat is altijd gezegd. Dat heeft deze minister letterlijk in debatten gezegd. 100% overloop. De minister schudt nee, maar die uitspraken staan gewoon, ook in de verslagen. Vervolgens is zij er pas bij de derde VVR van afgestapt, omdat die anders niet door Brussel heen zou komen. Toen heeft de minister tegen de Kamer gezegd: autonome groei willen jullie niet, maar het moet. Vervolgens is het aan ons als Kamer om bij meerderheid te beslissen of wij dat accepteren ja of nee. De meerderheid heeft hier gezegd: nee, dat accepteren we niet. Welke conclusie trekt de heer Dijkstra dan als de meerderheid zegt: dat gaan we niet doen, dat was niet de afspraak, minister u moet hiermee stoppen?

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

"Minister u moet hiermee stoppen" is niet gezegd. Er is gezegd: Lelystad Airport is een overloopvluchthaven. Ik heb net uitgelegd dat in de VVR en in het rapport van M3, dat u wellicht ook kent, staat dat voor 80% à 90% daaraan wordt voldaan. Dat is een nieuw feit. Wat mij betreft is dat ruim voldoende. Het betekent dat er voldoende animo is om t.z.t. vanaf daar te gaan vliegen. Het heeft ook een aantal voordelen voor de reiziger. Nogmaals, één motie van de 4.000 ... Ik vergelijk die met het regeerakkoord en met de afspraken die we hebben gemaakt om Lelystad te openen. Die afspraken houden in: een einde maken aan laagvliegroutes, een VVR die standhoudt en een vluchthavenbesluit. Dat zijn de drie voorwaarden. Als daaraan is voldaan, staat niets eraan in de weg om dat te doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wachten we heel even tot het spreekgestoelte is gereinigd en dan geef ik de heer Ziengs namens de VVD het woord.



De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Deze begroting geeft erg weinig ruimte voor veel vernieuwingen dan wel verbeteringen voor het komende jaar. Dat besef is er ook bij mijn fractie, maar een blik naar de toekomst is hiervoor natuurlijk wel een mooie gelegenheid.

Laat ik beginnen met het openbaar vervoer. Collega Dijkstra is al ingegaan op de gevolgen van de coronacrisis voor de

mobiliteit in brede zin. Ik ga dat dus niet herhalen. Wel wil ik opnieuw aandacht vragen voor de mogelijkheden van open data. Platforms bieden nu allerlei opties aan waar de reiziger uit kan kiezen. Open data dragen bij aan het aanbod. Hier kunnen grote stappen in gezet worden. Welke inspanning gaat de staatssecretaris hiervoor verrichten?

Dan aandacht voor het spoorgoederenvervoer. Het spoorgoederenvervoer is efficiënt, goed voor het klimaat en noodzakelijk voor onze havens. Daar is nog het een en ander te winnen. Denk daarbij aan het niet onnodig opstellen van treinen met gevaarlijke stoffen in stedelijke gebieden. Hou hiermee rekening bij het doen van investeringen. Het onafhankelijke Crisislab-onderzoek geeft aan dat regionale overheidsinstanties vaak extra eisen opleggen die de veiligheid vaak niet dienen, maar wel extra kosten opleveren. Wat denkt de staatssecretaris daaraan te gaan doen? Zou dit wellicht meer ruimte kunnen bieden in toekomstige begrotingen? Een toekomstige aanleg van de zuidtak en de noordtak van de Betuwelijn zou dan bijvoorbeeld eerder in beeld kunnen komen.

Ook toekomstige investeringen voor het goederenvervoer per spoor dienen meer aandacht te hebben voor geluidsoverlast. Spoor dat meer dan honderd jaar geleden aangelegd is voor een paar treinen per dag, wordt nu maximaal gebruikt. Overlast door lawaai, door een mankement aan een enkele wagon, en trillingsschade komen te vaak voor. De optie om nieuw spoor aan te leggen om vervoer per spoor door steden en langs woningen te vermijden, zou vaker op tafel moeten liggen. Dat betekent wellicht hogere kosten, maar op langere termijn winst in het oplossen van schade door trillingen en gezondheidswinst door het vermijden van geluidsoverlast.

Daarmee kom ik op de leefomgeving. De staatssecretaris heeft met meerdere gemeenten en een aantal provincies het Schone Lucht Akkoord gesloten, het zogenaamde SLA. Ik heb hier eerder aandacht voor gevraagd. Laat ik beginnen met de nulemissiezones voor de stadslogistiek. Vanaf 2025 is het voor gemeenten mogelijk om deze zones in te voeren. 2025 komt snel in zicht. Dergelijke grote opgaven voor bedrijven moeten haalbaar en betaalbaar zijn. Haalbaar omdat er nu niet voldoende laadpalen en emissievrije bestel- en vrachtauto's zijn. En bij betaalbaar noem ik de touringcarbranche, die het water nu aan de lippen staat. Zij moeten de toeristen vaak vervoeren naar hartje stad en zien 2025 na dit verloren jaar snel op zich af komen. Ik vraag de staatssecretaris: wat zijn hier de mogelijkheden voor een ontheffing?

Er zal gemonitord gaan worden op haalbaarheid en betaalbaarheid, maar welke consequenties worden verbonden aan deze monitoring? Daar is geen duidelijkheid over. Wij laten toch geen ondernemers die niet in staat zijn om deze forse investeringen te doen, in de kou staan? Heeft de staatssecretaris daarnaast in beeld hoeveel bestelauto's van emissieklasse 4 of lager in gebruik zijn en vanaf 1 januari 2025 geweerd worden? Wat zijn de gevolgen voor deze ondernemers? Moeten zij hun bedrijf staken? Welk percentage zal worden vervangen door Z1-bestelauto's — bestelauto's met zero emissie — in de aanloop naar 2025 en is dat het percentage dat de staatssecretaris wenselijk vindt? Dit ook gegeven het feit dat ondernemers hun bestelauto's met emissieklasse 5 of 6 al gaan vervangen. Daar koppel ik dan meteen de vraag aan of de subsidiëring van 185 miljoen voor bestelauto's en 94 miljoen voor

vrachtauto's hier toereikend is. Ziet de staatssecretaris dan wel de minister mogelijkheden voor aanvullingen van het budget?

En dan een ander doemscenario. Bedrijven staan voor veel investeringen in de komende jaren. Er liggen verplichtingen op het gebied van uitstoot van CO₂, stikstofuitstoot en de ambities in het Schone Lucht Akkoord. Wat zijn de effecten op de luchtkwaliteit die al bereikt worden door ingezet beleid op stikstof en CO₂, zodat bedrijven de juiste investeringskeuzes kunnen maken om de gewenste doelen te bereiken? Voordat hier het wetgevende instrumentarium op gezet wordt en doorgevoerd wordt, zul je scherp moeten hebben of aanvullende maatregelen daadwerkelijk nodig zijn. Eerst zal aangetoond moeten worden dat maatregelen ook echt een haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar milieueffect sorteren. Anders starten wij het beleid onder het mom van: wij weten niet hoeveel effect het heeft, maar alle kleine beetjes helpen. En dan loop je het risico dat kostbare investeringen op het verkeerde moment of op de verkeerde plek worden gepleegd. En er moet juist gestreefd worden naar zo veel mogelijk milieuwinst per geïnvesteerde euro. Is de staatssecretaris bereid om hier onderzoek naar te doen?

Dan kom ik bij andere punten die onder het kopje leefomgeving vallen. Circulaire economie is een onderwerp dat best hoger op de agenda mag komen, want naast de voordelen voor het milieu kan Nederland zijn toppositie blijven houden qua hergebruik. Er is nog een lange weg te gaan tot "Nederland circulair in 2050". Ik noem de inzet op de chemische recycling, zodat plastics niet in de oven gaan. Het doel moet zijn om het product dat hier ontstaat weer te kunnen hergebruiken, niet als brandstof, maar als grondstof voor het maken van producten.

De wet- en regelgeving zal aangepast moeten worden, zodat bedrijven meer mogelijkheden krijgen om te innoveren en te experimenteren. Ik noem hierbij specifiek de eindeafvalstatus. Is de inkoop bij de overheid zo in te richten dat er een extra stimulans gaat ontstaan om die circulaire producten in te kopen?

Dan een aantal eigenaardigheden in ons streven naar circulariteit. De inzameling van plastic via de pmd-bakken bij de diverse gemeenten lijkt niet de voordelen op te leveren die ervan worden verwacht. Wanneer krijgt de staatssecretaris het besef dat inzamelen op gewicht, niet het instrument is om de kwaliteit van het ingezamelde plastic op peil te krijgen? Wanneer zal er gekozen worden voor inzameling op kwaliteit? Is het de staatssecretaris ook opgevallen in de cijfers dat reststromen die in het verleden praktisch zonder vervuiling ingezameld werden — denk aan gft-afval — nu plotseling de verbrandingsoven in moeten? Gft blijkt vervuild door restafval van burgers die door de ongebreidelde drift van lokale wethouders, die mooie cijfers willen scoren met lage aantallen restafval, juist hun afval verstopten in die reststromen. Daarnaast komen de plastics, waarvan de verpakking de suggestie wekt dat ze composteerbaar zijn, ook in de groene bak terecht. Wat gaat de staatssecretaris in werking stellen om deze negatieve prikkels uit te bannen?

Daarnaast steeg het schaamrood mij naar de kaken toen ik de berichtgeving las van onderzoeksjournalist Jeroen Wester, die uitvoerig beschreef hoe plastic met Nederlands etiket in Turkije terecht komt en meegerekend wordt in de cijfers van ingezameld plastic, terwijl het niet gerecycled

wordt. De antwoorden op de schriftelijke vragen van mij, collega Von Martels en mevrouw Kröger zijn inmiddels binnen. Er is nu contact tussen de ILT en de Turkse autoriteiten. Wat zijn daarvan de uitkomsten? De herziening van de EVOA, de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen, duurt erg lang. Zijn er andere mogelijkheden, bijvoorbeeld de mogelijkheid om het verplichte bijlage 7-formulier digitaal te verzenden naar het land waar het afval naartoe gaat? De ILT heeft met Turkije, Maleisië en Vietnam gegevens uitgewisseld. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten. Is het mogelijk deze te delen met de Kamer? En wat gaan we voor prikkels aan het bedrijfsleven geven, zonder daarbij direct aan heffingen te denken, om ook het bedrijfsafval, waar vaak grondstoffen in zitten die hergebruikt kunnen worden, een andere route te laten kiezen dan de verbrandingsoven? En wat te denken van voorscheiding op plaatsen waarvan op voorhand al bekend is dat de stromen achteraf nagescheiden gaan worden? Denk daarbij aan de afvalbakken bij de Nederlandse Spoorwegen en in onze eigen Tweede Kamer. Dan zijn we toch gewoon voor de Bühne bezig? Achteraf scheiden van afval, met uitzondering van de bekende stromen papier, glas en gft, lijkt succesvoller dan het voorscheiden qua opbrengst van herbruikbaar materiaal. Wat gaat de staatssecretaris ondernemen om dit onzinnige gebeuren een halt toe te roepen? Machines blijken beter te scheiden dan de mens. Maak daar dan ook gebruik van!

Dan een punt over de normen die aangehouden worden en die vastgesteld worden door het RIVM. Het is goed dat we een RIVM hebben dat normen vaststelt. Pakt het RIVM daarbij ook de bestaande normen die in andere landen vastgesteld zijn? Kijken ze daarnaar? Met pfas hebben we daar heel dure lessen van geleerd. Ik kom daar zo dadelijk op. Heeft de staatssecretaris oog voor het gelijke speelveld? Het verwerken van kobalt ten behoeve van het produceren van katalysatoren die bijdragen aan de vermindering van CO₂, dreigt in Nederland zwaardere regelgeving te ondergaan dan bijvoorbeeld in Amerika, waardoor dergelijke bedrijfsactiviteiten naar dit land verplaatsen, zonder dat er extra gezondheidsrisico's lijken te zijn.

Dan kom ik op de zeer zorgwekkende stoffen. De pfas-hoop heeft ons geleerd dat het mogelijk is om met een vroegtijdige brief complete sectoren plat te leggen. Dat is heel duur leergeld. Duizenden stoffen behoren tot de pfas. Bedrijven zijn volop bezig alternatieven te zoeken voor deze stoffen waarvan de lijst steeds langer wordt. Het is terecht dat er naar alternatieven wordt gezocht, maar krijgen deze bedrijven genoeg tijd om deze te ontwikkelen? Het heeft vaak vele jaren gekost om nuttige producten te ontwikkelen waar pfas in verwerkt zit. Het kan dus ook vele jaren kosten om alternatieven te ontwikkelen. Hoe ziet de staatssecretaris dit? In hoeverre is het definitieve handelingskader dat eraan staat te komen, ook daadwerkelijk definitief?

Dan nog een klein puntje over water en de legionellabacterie. Legionella heeft sinds 2013 mijn warme belangstelling. In 2014 kwam ik met een initiatiefnota over legionella. Daar zou ooit een pilot voor gestart worden, maar het is daarna kennelijk in een vergeethoek terechtgekomen. Met collega's Laçin en Van Brenk bracht ik een werkbezoek waarbij nieuwe technieken werden getoond om legionella te bestrijden. Meer inzet op bestrijding: beide collega's hebben daarvoor een motie ingediend die uiteraard ook door de VVD werd ondersteund. De minister heeft hier inmiddels op gereageerd. Ze spreekt in haar brief echter alleen over

preventie, terwijl het doel van de motie de bestrijding van legionella is. Wellicht kan de minister, met het zicht op het aankomende wetgevingsoverleg over water waar het ongetwijfeld wat breder aan de orde zal komen, hier misschien alvast iets over zeggen.

Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw Van Eijs (D66):

De heer Ziengs vestigt terecht de aandacht op de zeer zorgwekkende stoffen en pfas in het bijzonder. Hij heeft het over het ontwikkelen van alternatieven en dat dat heel lang kan duren. Maar hoe kijkt de VVD dan aan tegen alternatieven voor enigszins nutteloze toepassingen, zoals pfas in pizzadozen en dergelijke toepassingen? Moeten we dat wel willen met z'n allen?

De heer Ziengs (VVD):

Mevrouw Van Eijs geeft een terecht voorbeeld waarvan ik denk dat daar op een vrij makkelijke wijze een alternatief voor gevonden kan worden. Dat zijn zaken die we inderdaad inzichtelijk moeten maken. Hier wordt een pizzadoos genoemd; daar zijn inmiddels al andere zaken voor beschikbaar. Waar je dus constateert dat een bepaald product nu al vrij snel vervangen kan worden, zou ik zeggen: zorg ervoor dat je dat zo snel mogelijk uitfaseert.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Ja, er zijn alternatieven beschikbaar, zoals een kartonnen pizzadoos zonder pfas. Mijn vraag is eigenlijk: moeten we niet ook bekijken of sommige toepassingen wel nodig zijn als je ziet wat voor ernstige gevolgen pfas en andere zeer zorgwekkende stoffen hebben? Moeten we al die toepassingen die zijn bedacht altijd maar vervangen door weer andere, in de toekomst wellicht weer risicovolle toepassingen, of moeten we gewoon soms zeggen "dit doen we niet meer"?

De heer Ziengs (VVD):

Zolang mensen nog graag een verse pizza op hun bord willen hebben, denk ik dat je er niet aan ontkomt dat er uiteindelijk een product ontstaat dat gebruikt wordt om die pizza dan ook daadwerkelijk vers bij de burger te krijgen. Je zult dan bij dit voorbeeld moeten bekijken hoe je een alternatief krijgt dat ongeveer hetzelfde effect heeft. Ik kan dus op voorhand niet ingaan op elk product, maar ik kan me de lijn die mevrouw Van Eijs voorstelt heel goed voorstellen. Als er producten zijn die vrij makkelijk vervangbaar zijn door iets anders waarmee je dezelfde kwaliteit in huis krijgt, of dat nou om een pizza gaat of een ander product, dan volg ik haar lijn. Maar om op voorhand te zeggen: dit of dat gaan we uitsluiten ... Mijn stelling is: zorg dat je bedrijven de tijd geeft om een echt alternatief te bieden voor producten die lange tijd nodig hebben gehad om ontwikkeld te worden.

De voorzitter:

U was klaar, meneer Ziengs?

De heer **Ziengs** (VVD):
Ja. Dank u wel.

De **voorzitter**:
De heer Amhaouch heeft nog een vraag aan u.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ja, want de heer Ziengs gaat als een hogesnelheidslijn door zijn inbreng heen.

De **voorzitter**:
Nou, daar ben ik blij mee.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik wil even terug naar het eerste blokje. Dat gaat mij aan, want dat gaat over het spoor. De heer Ziengs heeft vaker steun uitgesproken voor de Lelylijn. Hoe zit dat voor de volgende periode? Die beslissing willen we graag nu al voorbereiden. Dit staat niet in het VVD-verkiezingsprogramma. Zou het daar wel in thuis moeten horen, zodat we samen kunnen optrekken in de Kamer? Volgens mij zijn er hier heel veel partijen die dat wel zien zitten. Hoe kijkt de heer Ziengs daartegen aan? Gaat hij mogelijk maken dat de Lelylijn ook in het VVD-verkiezingsprogramma komt?

De heer **Ziengs** (VVD):
Het is een mooi onderwerp, het verkiezingsprogramma van de VVD. Zoals mijn collega Dijkstra al aangaf, is het een conceptverkiezingsprogramma. Ik heb begrepen dat het allemaal wordt geamendeerd. Ik kan u ook melden dat er een aantal amendementen op stapel staan om ingebracht te worden zodat in ieder geval die Lelylijn ook genoemd wordt in het verkiezingsprogramma. Maar daar gaan uiteindelijk de leden bij ons over, net als bij uw partij.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Ziengs. Dan wil ik voordat ik mevrouw Kröger het woord geef, even schorsen voor twee minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef mevrouw Kröger namens GroenLinks het woord.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Vandaag een bijzonder debat over de begroting, midden in de coronacrisis die ons leven zoals we gewend waren volledig platlegt, midden in een klimaat-, biodiversiteits- en stikstofcrisis die ons dwingt om andere keuzes te maken. We staan op een keerpunt: terug naar hoe het was of een nieuwe, groenere koers waarbij we kiezen voor natuur, klimaat en gezondheid van mensen en waarbij het algemeen belang op één staat en niet de lobby van bedrijven die onze milieuregels aan hun laars lappen. De coronacrisis biedt ons in feite een kans op een reset. Een kans om te breken met oude, ingesleten gewoontes, maar die kans lijkt het kabinet helaas te laten liggen. Het kabinet

blijft vasthouden aan de groei van de luchtvaart en de grote asfaltprojecten die al jaren en jaren op het programma staan. Gister nog het tracébesluit over het asfalteren van Amelisweerd. Hopeloos achterhaald! We gaan niet meer terug naar hoe het was, en dat willen we ook niet.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Misschien wat vroeg ...

De **voorzitter**:
Ja.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
... maar toch even. We gaan bomen asfalteren, hoor ik. Heeft u een idee hoeveel er verdwijnt en hoeveel er terugkomt? Bent u ervan op de hoogte dat er 33 of 35 hectare nieuwe natuur komt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De heer Dijkstra verwijst de hele tijd vol vertrouwen naar een besluit dat we volgens mij als Kamer nog niet hebben gezien. Dat is precies het manco van dit debat: de minister heeft wel als een pr-stunt in een filmpje een handtekening gezet en dat de wereld in gestuurd om dat te claimen, om haar piketpaaltje te slaan, maar we weten eigenlijk helemaal niet waar we het over hebben. Mij gaat het erom dat we Amelisweerd, een uniek landgoed, een uniek gebied met eeuwenoude bomen — ik weet niet of de heer Dijkstra er weleens wandelt, maar ik doe dat wel — offeren voor de verbreding van een snelweg in een tijd waarin we zien dat de files afnemen en we meer thuis gaan werken; al die argumenten die de heer Dijkstra zelf noemt. Ik vind dat volstrekt onbegrijpelijk, volstrekt onbegrijpelijk.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik heb er weleens gewandeld en ik vind het ook een heel mooi gebied. We hebben het hier over een bak. Een x-aantal meters verdwijnt — 7, 10 of hooguit 20 meter — en daarvoor komt 35 hectare nieuwe natuur terug. Ik denk dat u dat moet koesteren. Dat is een ruime compensatie voor wat er verdwijnt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik zou hopen dat de heer Dijkstra weet, als hij iets van ecologie afweet, dat het niet zo werkt. Je kunt niet oude bomen op een landgoed in een prachtig natuurgebied omhakken en dat vervolgens compenseren met een nieuw plukje natuur. Zo werkt de natuur niet en ik zou willen dat de heer Dijkstra dat wist. Daarnaast is het euvel met de A27, met die bak — dat is ook eerder door experts aangetoond — dat als je gaat verbreden, het folie kan sneuvelen en er een lekkage kan optreden, waardoor de hele Amelisweerd verdroogt en we nog een veel groter gebied kwijtraken. Dat zijn heel serieuze ecologische problemen die op tafel zijn gelegd, maar daar doet deze minister niks aan. In plaats daarvan gaat ze door met een onnodig asfaltproject. Dat moeten we echt niet willen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hopeloos achterhaald, probeer ik maar te zeggen. We gaan niet meer terug naar hoe het was en dat willen we ook niet. Meer thuiswerken wordt de norm, net als vergaderen via Zoom, in plaats van de wereld overvliegen voor die ene meeting in Singapore. Mobiliteit wordt anders en dat geeft ons de kans om ook andere keuzes te maken, keuzes die beter zijn voor de natuur, voor het klimaat en voor de gezondheid van mensen.

Voorzitter. Er is geen onderwerp waar we in deze Kamer zo veel over gedebatteerd hebben als de luchtvaart. Toen het regeerakkoord werd gepresenteerd, leek de groei van de luchtvaart een gegeven. 600.000 of meer vluchten: de VVD fantaseerde er lustig op los. Maar het debat is gekanteld. Er is nu ruime steun voor een nieuw luchtvaartbeleid waarin de belangen van natuur, klimaat en omwonenden op één staan, waarin het niet meer draait om groei, niet meer om groei. Wat GroenLinks betreft stellen we daarbij twee vragen centraal: welke luchtvaart hebben we in Nederland echt nodig en wat is ons dat waard? Alleen als we die twee vragen goed kunnen beantwoorden, kunnen we keuzes maken over de toekomst van de luchtvaart. Groei van de luchtvaart is misschien fijn voor de sector, maar funest voor alle omwonenden, voor het klimaat en voor de natuur. Ik wil de minister vragen hoe het staat met de uitvoering van mijn motie om de luchtvaart die Nederland nodig heeft in kaart te brengen, want dat is wat mij betreft het startpunt. Kan ik de uitvoering van die motie tegemoet zien voor de behandeling van de Luchtvaartnota?

Dan Lelystad Airport. Het ging er net al even over in een interruptiedebat. Een meerderheid van de Nederlanders wil een eerlijke prijs voor vliegen. Iedereen stuit het tegen de borst dat er midden in de coronacrisis gestunt wordt met vluchten voor €5 naar coronabrandhaarden. We willen het niet meer! We moeten het aanjagen van goedkoop vliegen echt aanpakken. Dat wil dit kabinet ook, want het komt met een vliegtaks. Het is misschien nog een bescheiden vliegtaks, maar het is wel een begin. Hoe kan je dan ondertussen wel een vliegveld openen dat alleen maar gericht is op het aanjagen van die goedkope vluchten? Lelystad Airport wordt een vrijplaats voor prijsvechters. Dát is de realiteit. Erkent de minister dat het risico overgroot is dat met de huidige situatie op Schiphol die omstreden verkeersverdelingsregel nog minder goed gaat werken dan wat de heer Dijkstra omschreef, van 80% tot 90%? Nog minder goed. Wanneer komt het nieuwe onderzoek naar de werking van de VVR? Dat is wat ons betreft een hoeksteen van de discussie.

Dan de eindeloze zoektocht naar de waarheid over de stikstofberekeningen. Ik zal hier eerlijk zijn. We zijn er nu met z'n allen drieënhalve jaar mee bezig en ik word er echt moedeloos van. Ik word er moedeloos van als ik kijk naar de antwoorden van de minister op alle Kamervragen die ik samen met collega's heb gesteld. Na alle fouten in de geluidsberekeningen bleek er ook van alles mis te zijn met de stikstofberekeningen die gebruikt zijn om het besluit over Lelystad Airport in 2015 door deze Kamer te loodsen. Mijn taak, onze taak hier is om te controleren of deze minister haar werk goed doet. Daarvoor is goede informatievoorziening aan de Kamer cruciaal.

Voorzitter. Ik wil de minister het volgende vragen. We hebben het al vaker gevraagd, maar ik ga het haar nog een

keer vragen: kan zij alle, álle stikstofberekeningen die gemaakt én gebruikt zijn voor zowel het besluit in 2015 als voor de aangepaste MER in 2018 alsook de net aangevraagde natuurvergunning binnen een week met de Kamer delen? Dan denk ik specifiek aan de berekeningen die in april 2014 door het NLR zijn gemaakt en destijds zijn gebruikt voor de PAS-melding. Ook denk ik aan de berekeningen van 1 mei 2019.

Voorzitter. We hebben absolute transparantie nodig. Ik zou er als Kamerlid echt niet keer op keer om moeten vragen.

Voorzitter. Wat GroenLinks betreft moet de luchtvaart krimpen. We kiezen voor een kleiner Schiphol, gericht op de luchtvaart die Nederland heeft. Lelystad Airport gaat niet open. In plaats daarvan zetten we vol in op meer treinen en minder vliegen. Daar schreef ik al eerder een initiatiefnota over. De minister belofte een air-railplan, waar ik nog steeds op wacht. Graag deel ik vandaag met de staatssecretaris en met de minister onze top vijf van wat er moet gebeuren om het internationaal spoor een zet te geven. Ik heb hier het GroenLinks internationaal spoorboekje. Ik wil dit boekje — ik heb helaas slechts één exemplaar — via de bode overhandigen aan de staatssecretaris.

Het GroenLinks internationaal spoorboekje. Voor Londen, Brussel en Parijs moeten we toegroeien naar een uurdienst. Daar kunnen we dagelijks tientallen vluchten mee vervangen. Ik wil heel graag dat de staatssecretaris dit meeneemt in de review van de concessie. Internationaal spoor moet steviger verankerd worden in de concessie voor het hoofdrailnet.

Dan naar Duitsland. Als we echt vaart maken met een verdubbeling van het spoor Utrecht-Arnhem en Eindhoven doortrekken naar de knooppunten van het Duitse hogesnelheidsnet, zijn we niet alleen in het binnenland sneller, wat enorme voordelen heeft, maar zijn we ook uren eerder bij de ICE-hubs in Duitsland. Dank voor het onderzoek hierover, dat maandag werd gestuurd. Hoe nu verder?

We moeten sneller naar het noorden. We moeten binnen het land snel naar Groningen. Volgens mij zijn er nu een heleboel partijen in deze Kamer die daar warm voorstander van zijn. Ook moeten we aansluiten op de Duitse hogesnelheidslijnen naar Hamburg en Kopenhagen en verder.

Dan mijn favoriet, zoals velen misschien weten: de nachttrein. Er is potentieel voor Zürich, Kopenhagen, Barcelona, Madrid, Rome. Dat zijn allemaal bestemmingen waarvan het geweldig zou zijn als we daar met de nachttrein heen zouden kunnen rijden. Ik heb een amendement om een potje te creëren waarmee de staatssecretaris Europees op zoek kan om meer partners te vinden die ons land per nachttrein willen ontsluiten, want er gebeurt van alles in de landen om ons heen en we moeten zorgen dat Nederland echt aangehaakt is.

Ten slotte het grote plaatje voor de iets langere termijn. Dat gaan we niet vandaag regelen, maar we moeten echt toe naar een Europees hsl-net waarop een beperkt aantal Europese treinhubs met elkaar zijn verbonden via echt snelle treinen, naast het bestaande spoor. Wat GroenLinks betreft gaan we dat financieren vanuit een Europese kerosineaccijns. Dan krijgt je echt meer treinen en minder vliegen.

Dan van het internationaal spoor naar binnenlands openbaar vervoer. Het is een ongelooflijk spannende tijd, maar als het virus weer onder controle is, moeten we de ov-reiziger weer vertrouwd maken met hoe leuk en hoe prettig de trein eigenlijk is, zeker ook voor niet noodzakelijke reizen. Ik wil de staatssecretaris dan ook voorstellen en vragen om te kijken naar een Nederlandse variant op de Hello Belgium Pass. Met de Hello Belgium Pass mochten burgers in België twee keer per maand een gratis treinreis maken. Zodra het virus is overwonnen, zou dat ook hier een mooie manier zijn om voor iedereen die nu al maanden thuiszit, een leuk uitje met de trein mogelijk te maken. Een dagje naar het museum of het pretpark, een boswandeling of een week-endje Drenthe. Leer Nederland weer kennen met de trein. We hebben voor miljoenen onverkochte ov-capaciteit opgekocht. Laten we die in de mei- of zomervakantie inzetten om de trein juist weer te promoten. Ontdek Nederland, want dat is ook meteen heel goed voor al die lokale ondernemers in de horeca en in de toeristische sector.

Een slokje water voordat ik aan wegen begin. Het KiM publiceerde vorige week zijn voorspellingen voor de komende vijf jaar. "2020 omslagpunt in mobiliteitsontwikkelingen" was de kop. Corona heeft een langjarig effect op hoe we ons verplaatsen. Het onmiddellijke effect is veel minder verplaatsing, maar ook structureel verwacht het KiM dat we meer thuis gaan werken. Dat zorgt, ook als het aantal verplaatsingen weer toeneemt, voor een veel kleinere spits. We kunnen die spits klein houden door verkeer te spreiden en door vaker thuis te werken; de heer Dijkstra had het daar al over. Rekeningrijden komt eraan in een volgend kabinet; dat weten we allemaal. Waarom dan nu nog over nutteloos asfalt besluiten?

De minister heeft gisteren nog snel een handtekening gezet onder het meest omstreden wegenproject van Nederland, de A27, waar een onnodige wegverbreding ten koste gaat van eeuwenoud bos. Onbegrijpelijk en een schoffering voor al die bewonersgroepen en voor de Kamer, die begin december een alternatief voorstel op de agenda heeft staan. De minister schrijft in haar persbericht van gisteren dat ze elders nieuwe natuur gaat aanleggen. Ook de heer Dijkstra refereerde daaraan. Het project past dus niet binnen de stikstofruimte van de snelheidsverlaging. Welk aandeel van de totale stikstofruimte wordt nu door de A27 ingenomen? En hoe is die prioritaire ruimte voor woningbouw geborgd? Is de aankondiging van de compenserende maatregelen die nodig zijn de ADC-toets? Want die ADC-exercitie kan ik hier ook wel doen, in vijftien seconden. A: is er een alternatief? Ja, een nieuwe spoorlijn naar Breda, kilometerheffing, een spitstoeslag of een snelheidsverlaging naar 80 km/u. Er zijn alternatieven genoeg. D: is er een dwingend maatschappelijk belang? Nee, want het verkeer op dit traject is al vele jaren stabiel en het KiM verwacht dat dat nog wel even zo blijft. Bovendien is onze natuur onvervangbaar, terwijl files steeds breder maken nog steeds nergens een structureel verkeersprobleem heeft opgelost. En ten slotte C, compenseren. Dat is de strohalm van deze minister: natuur vernietigen en elders nieuwe natuur aanleggen. Dat mag, maar alleen als A en D geen optie bleken. Het is niet uitwisselbaar.

De minister sorteert nu dus eigenlijk voor op een mislukking bij de Raad van State. Dit is toch geen behoorlijk bestuur? Het is geen behoorlijk bestuur. Of je nou voor of tegen die nieuwe asfaltprojecten bent, als Kamer moeten we erop

toezien dat er zorgvuldige besluitvorming plaatsvindt. Dit besluit, nog voordat er een stikstofwet ligt, is allesbehalve zorgvuldig, ook omdat we als Kamer nog niet eens weten voor welke kostenoverschrijdingen de minister nu heeft getekend.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zat even te luisteren en te denken over die ADC-toets: Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compensatie. Zou u die ook niet op de nachttreinen van toepassing moeten laten zijn? Doet u dat eens?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Bij de nachttrein gaat het niet om een project waar je infrastructuur voor moet aanleggen. Maar goed, ik wil de exercitie wel doen voor de heer Dijkstra. Bij de nachttreinen gaat het erom dat we proberen de meest vervuulende vorm van vervoer terug te dringen en dat is vliegen. Dat is de meest vervuulende vorm van vervoer. Dat kun je op korte afstanden vervangen met de huidige treinen tot 700 kilometer. Op langere afstanden binnen Europa komt de nachttrein dan in het vizier.

De heer Stoffer (SGP):

Mevrouw Kröger refereert zojuist aan het rapport van het KiM dat onlangs is uitgekomen. Ik heb daar ook naar gekeken. Daarin lees ik dat als we de geplande uitbreidingen van de wegenprojecten en het aanpassen van ons gedrag met onlinewerk en dergelijke toekomst laten worden, we in 2025 een ongeveer vergelijkbare situatie hebben als in 2019. Ik rijd veel met de trein, maar ook geregeld met de auto en die files in het midden van het land zijn echt enorm. Ik noem Hoevelaken en de ring rond Utrecht. Stel nu dat we de lijn van mevrouw Kröger zouden volgen en we doen dat project bij de Ring Utrecht bijvoorbeeld niet, hoe ziet zij dan de toekomst in 2025? Staan we dan gewoon veel meer vast?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij zijn wij altijd duidelijk geweest. Wij zeggen niet dat we niks willen doen bij de A27. We zien alleen een alternatief. Dat alternatief bespreken we ook als Kamer begin december. Dat is het alternatief "binnen de bak", waarbij je eigenlijk een snelheidsverlaging toepast. Daarnaast houd je dan, naar ik meen, in ieder geval 700 miljoen over die je kunt investeren in een beter ov en een betere fiets-infra. Het gaat erom dat je een zorgvuldige alternatieve weging plaats laat vinden. Wat we nu doen, is eigenlijk uitgaan van de oude verkeersmodellen uit een ver verleden, zonder dat we de huidige realiteit meenemen en zonder dat we meenemen dat we andere sturingsmechanismen zoals rekeningrijden hebben. Op basis van dat oude model nemen we een besluit dat in ieder geval 1,2 miljard gaat kosten en waardoor daarnaast natuur wordt vernietigd en stikstof en CO₂ wordt uitgestoten. Dat vind ik problematisch, zeker als er een alternatief is.

De heer Stoffer (SGP):

Goed dat er een alternatief plan komt. Het is altijd goed om dat te bekijken, maar komt het er concreet op neer dat er

dan net zo veel capaciteitsaanbod voor het verkeer is of gaan we daardoor echt gewoon grotere files creëren?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij is het een combinatie van meer thuiswerken en meer spreiden. Hopelijk zal een volgend kabinet voortvarend met rekeningrijden aan de slag gaan, waarmee je ook echt op het verkeer invloed kunt hebben. Dat zijn alle argumenten die de heer Dijkstra net al noemde. Als je die mix neemt en je hebt daarnaast nog eens een alternatief waarbij je de A27 aanpakt, maar geld overhoudt om te investeren in ov en er geen natuur hoeft te sneuvelen, dan denk ik dat dat een heel aantrekkelijk alternatief is. Ik zou graag zien dat dat alternatief goed wordt uitgewerkt in plaats van dat we nu doordenderen met een project dat louter de functie heeft dat deze minister nog één asfaltproject op haar naam heeft kunnen zetten. Daar pas ik voor.

De heer Stoffer (SGP):

Daar past u voor? Dit project is in 2008 begonnen. Daar is echt goed over nagedacht. Dat tracébesluit is vernietigd. Er is echt goed naar gekeken door juristen hoe je dat over-eind houdt. Wil mevrouw Kröger nu zeggen, na twaalf jaar er goed naar kijken, dat we de boel gewoon maar in de prullenbak moeten doen en dat we helemaal opnieuw moeten beginnen? Dan hebben we in 2040 nog geen alternatief, volgens mij. Ik vind nieuwe plannen prachtig, maar daar had u echt vijftien jaar geleden mee moeten komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Die plannen lagen er vijftien jaar geleden. Het is natuurlijk absurd om vast te houden aan het feit dat we twaalf jaar geleden een bepaalde weg zijn ingeslagen, terwijl de realiteit inmiddels anders is. De uitdagingen waar we maatschappelijk voor staan qua klimaat en qua stikstof zijn volstrekt anders. Dan is het toch absurd om vast te houden aan een oud besluit omdat dat eenmaal ooit zo bedacht is en daar 1,2 miljard van ons belastinggeld aan uit te geven? Ik vind dat echt niet te verkopen. Ik denk overigens ook dat dit project weer op dezelfde gronden gaat sneuvelen. Dat is de tragiek die alleen maar een langere vertraging met zich meebrengt. Dus juist voor al die mensen in deze Kamer die een snelle oplossing willen voor de A27 betekent deze prestigehandtekening die de minister nu gezet heeft dat het voor dit knooppunt langer gaat duren.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De tragiek van GroenLinks is dat de automobilist niet bediend wordt. Ik was nog even benieuwd naar de ADC-toets, want die kwam niet verder dan de A, alternatieven. Nou, u refereert aan vliegen. Maar wat is nou de dwingende reden om een nachttrein te hebben naar Zürich? Ik noem vooral de compensatie. Kijk, het houdt natuurlijk op bij de grens, maar wat doen we voor de 1,3 miljoen mensen die nu last hebben van geluidhinder? Die is overigens veel hoger dan wij toestaan bij de luchtvaart. 1,3 miljoen mensen, 300.000 woningen, ervaren nu geluidsoverlast door het spoor, vooral 's nachts.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De dwingende reden is dat we vliegen binnen Europa kunnen vervangen door reizen met de trein. Tot 700 kilometer kun je dat met snelle treinen doen en voor langere afstanden kun je dat ook doen met de nachttrein. En dan de overlast. Als je kijkt hoeveel nachtvluchten er voor corona naar en van Schiphol waren en hoe weinig nachttreinen er nu rijden, dan zie je dat die in geen enkele verhouding tot elkaar staan. Plus, er zijn veel meer oplossingen om overlast door nachttreinen aan te pakken dan oplossingen om overlast door luchtvaart aan te pakken. Dat zien we in de praktijk.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben vandaag van de getalietjes, maar die getalietjes verzin ik niet, die staan in het RIVM-rapport. 1,3 miljoen mensen hebben 's nachts last van goederentreinen. Daarbij gaat het om 54 dB.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goederentreinen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Vergelijk dat eens met de 48 dB die er is bij luchtvaart en de ongeveer 114.000 ernstig gehinderden. Vergelijk dat eens met elkaar. Dat scheelt een factor tien; plus is er een verschil in het aantal decibellen. Dat kunt u toch niet ontkennen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij is het probleem nu precies dat de heer Dijkstra appels met peren vergelijkt. Hij vergelijkt goederentreinen met nachttreinen. Met nieuw materieel is het sowieso veel stiller. Plus, wij hebben in diverse debatten altijd gevraagd om juist voor het spoor al die maatregelen te nemen om het stiller te krijgen. Dat kan de heer Ziengs beamen. Daarbij is ook een hele hoop mogelijk, helaas in tegenstelling tot bij de luchtvaart.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Nog een laatste vraag over het stikstofverhaal A27. De minister kiest ervoor om verder te gaan, terwijl we nog steeds niet weten hoe het kabinet omgaat met de commissie-Hordijk en het rekengesjoemel rond de maximumsnelheidsverlaging en de betekenis daarvan voor de stikstofruimte.

De Raad van State heeft het oude plan vernietigd, op stikstof en op nut en noodzaak. Ik zou heel graag zien dat dit gewijzigde MER en de onderliggende onderzoeken weer worden voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. Laten we dat structureel doen. Laten we een grootschalig infra-project, na kritiek van de Commissie voor de m.e.r. of een negatieve uitspraak van de rechter, opnieuw voorleggen aan de Commissie voor de m.e.r., want zij is degene die kan controleren of het nieuwe plan wel voldoet. We willen immers allemaal, voor- en tegenstanders, voorkomen dat

de rechter ook het tweede plan vernietigt. Dat scheelt enorm veel tijd, geld en frustratie. Is de minister hiertoe bereid?

Dan het verkeer in de bebouwde kom. Vanuit de hele wereld kreeg ik reacties op de aangenomen motie over de 30 km/u als uitgangspunt in de bebouwde kom. Nederland is een fietsland. Laten we dan juist de fietser en de voetganger als uitgangspunt nemen in het verkeer. Ik ben heel blij dat de minister met de uitvoering van mijn motie aan de slag gaat. Investeren in veilige fietsinfrastructuur is daarbij cruciaal. Graag hoor ik daar van een van beide bewindspersonen meer over.

Voorzitter, tot slot een aantal punten over de circulaire economie. We krijgen statiegeld. Gelukkig! Na decennia uitstel, rookgordijnen, nepoplossingen en allerlei vertragingen gaat het er nu echt komen. Dat had sneller gekund, maar dat het gelukt is, beschouw ik ook als een groot succes van deze staatssecretaris. Dat het plastic straks weer teruggaat naar de fabrikant, is alleen helaas nog geen garantie op hergebruik. Daar is echt meer voor nodig. Zo zullen we toe moeten naar een exportverbod van plastic afval. De heer Ziengs refereerde net ook al aan de problemen die zijn aangetoond bij de afvalexport naar Turkije. Dat bevestigt mijn stelling: alleen als we hier voldoende eigen recyclingfaciliteiten krijgen, kunnen we zeker weten dat ook echt wordt hergebruikt. Is de staatssecretaris bereid om in Europa vol in te zetten op een exportverbod?

Voorzitter. Vlak over de grens, in Antwerpen, wordt een grote nieuwe plasticfabriek gebouwd. Helaas zullen wij dan de dupe worden van de vervuiling door zogenaamde nurdles. Klopt het dat dit in strijd is met de transboundary-richtlijnen, en wat kan Nederland doen om deze vervuiling tegen te gaan?

Echt duurzaam wordt het pas als we veel minder spullen maken om weg te gooien. We hebben regels om minder plastic in verpakkingsmateriaal te gebruiken. Dat heb ik eerder aan de staatssecretaris gevraagd, en het ILT gaat nu toezicht houden op overbodig verpakkingsmateriaal bij wasverzachters. Dat is een eerste stapje, maar heel graag iets ambitieuzer. Kan de staatssecretaris toezeggen dat we bij de top tien van de meest voorkomende soorten verpakkingen toezicht houden op die essentiële eisen, die eigenlijk een geweldig handvat zijn om het plasticgebruik terug te dringen, omdat die daadwerkelijk worden toegepast?

Dan de single-use plastics. In Europa is een bemoedigende voorzet gegeven met bijvoorbeeld het verbod op wattenstaafjes en rietjes. Ik wil dat Nederland echt veel meer onzinplastic gaat verbieden, zoals het plastic in theezakjes of de vochtige doekjes, die ook nog eens het riool verstopen. Daar is geen noodzaak voor, het is slecht voor het milieu, en er zijn prima alternatieven. Gaat de staatssecretaris meer ambitie leggen in dat Single-use plastics directive, en wanneer kunnen we dat tegemoet zien?

Tot slot: hormoonverstorende stoffen. In heel veel dagelijkse producten, zoals cosmetica, zitten dit soort gevaarlijke stoffen. Vanuit Europa komt er strenge wetgeving aan, maar wat kan Nederland nu al doen om de voorlichting te verbeteren? Want de website Waarzitwatin.nl komt nu niet overeen met die nieuwe Europese propositie. Is de staatssecretaris bereid om dit aan te scherpen, en ook om gericht op

doelgroepen, zoals zwangere vrouwen, extra voorlichting te geven?

Voorzitter. Ik rond af. In de afgelopen jaren zijn er een aantal dossiers geweest die gezorgd hebben voor een deuk in het vertrouwen in de overheid. Het gerommel in de berekeningen rond Lelystad Airport, granuliet, de vervuiling door Chemours en Tata, zijn een paar voorbeelden waarbij het algemeen belang toch structureel niet vooropstond. De specifieke belangen van de vervuilende industrie gaat te vaak boven het belang van schone lucht, schoon water, het klimaat en de natuur. Met nog een paar maanden te gaan, hoop ik dat deze twee bewindspersonen kiezen voor zorgvuldigheid boven snelheid. Niet nog even snel projecten doordouwen, zodat daar alles aan rammelt. Meer asfalt en meer goedkope vluchten is niet wat Nederland nu nodig heeft. Laten we kiezen voor natuur, klimaat en de gezondheid van mensen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik geef nu het woord aan mevrouw Postma namens het CDA.



Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter. "Een doel zonder tijdspad is slechts een droom". Het is mijn favoriete uitspraak van een van de Sharks in de Amerikaanse serie Shark Tank, een programma waarin beginnende ondernemers een pitch houden voor grote investeerders. En als het CDA de balans opmaakt van de afgelopen vier jaar, lijken de beelden, de wensen, de gedachten van de minister over belangrijke thema's als aandacht voor wegen en verkeersveiligheid slechts bij dromen te blijven, en dat is jammer. Ik zei het net al: er is in jaren niet zo weinig asfalt bij gekomen als onder het kabinet-Rutte III, slechts 207 kilometer. Een droom voor GroenLinks, lijkt mij, maar het zou toch een nachtmerrie moeten zijn voor de zelfverklaarde vroegvroempartij, de VVD.

De minister kan wel wijzen op de lange doorlooptijden van infraprojecten, maar ook haar voorganger was een VVD'er. Het CDA heeft aangedrongen op acties, bijvoorbeeld bij de N35, waar ondanks tal van aangenomen moties van CDA en PVV besluiten uitbleven. We hopen dat de MIRT-brief eindelijk het verlossende besluit gaat bieden. Vol verwachting klopt ons hart. Er stonden zeven MIRT-projecten in het regeerakkoord, en we hebben nog vier maanden over. Gisteren hoorden we het nieuws dat de minister een stap heeft gezet op een van de trajecten: een tracébesluit voor de A27/A12. Een belangrijke stap voorwaarts, en belangrijk ook om in deze tijd besluiten te nemen waar we in de toekomst iets aan hebben.

Voorzitter. Dan de Afsluitdijk. Het valt op dat steeds meer grotere projecten niet volgens plan verlopen. Zo duurt de renovatie van de Afsluitdijk door een ontwerpfout zeker drie jaar langer en kost het honderden miljoenen euro's meer. Drie jaar langer! Hoe dan? Hoe kan dit gebeuren? Drie jaar lang extra overlast. Drie jaar langer oponthoud. Het is een nachtmerrie voor Friesland, en ook voor West-Friesland. Graag een reactie van de minister. Kan de

minister beloven dat er tijdens deze extra drie jaar ook rekening wordt gehouden met de fietser, want die was de vorige keer vergeten?

Voorzitter. Dan de tol voor de Westerscheldetunnel. Het houdt ons allen bezig. Ziet de minister ook voordelen voor de welvaart en het welzijn van de Zeeuwen bij het afschaffen van de tol? Is de minister het eens dat dit een impuls voor de regio is?

Voorzitter. Ik ga verder met verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Maar eerst de heer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Allereerst is het wel opvallend dat het CDA de rol van de VVD als asfalt- en autopartij wil overnemen, maar daarvoor kom ik hier niet. Je zou namelijk zeggen dat we voor de toekomst vooral moeten investeren in ov, maar ook dat is niet mijn vraag. Dat is wel een beetje mijn aanname. Ik noem bijvoorbeeld de Lelylijn, het uitbreiden van de Noord/Zuidlijn, de metro, dat soort dingen.

Maar mijn vraag gaat over die Westerscheldetunnel. Ik heb de reactie van mevrouw Postma gezien op het voorstel dat de heer Laçin en ik vandaag serieus doen. Dat is een einde maken aan de onrechtvaardigheid voor de mensen in Zeeland die tol moeten betalen, de enigen in Nederland. We hebben een voorstel gedaan dat heel redelijk is vanuit de oppositie. We zouden als oppositie namelijk dat hele bedrag van misschien wel meer dan 300 miljoen in een amendement kunnen zetten. Dat wordt dan weggestemd. Dan maken wij er iets van voor in de media en dan is er morgen niks gebeurd. Daarom hebben we gezegd: laten we het voor komend jaar oplossen, voor 30 miljoen, met een breed draagvlak hier in de Kamer, ook vanwege corona — de Belgische grenzen zijn ook heel vaak dicht geweest. En wat schetst mijn verbazing? Mevrouw Postma zegt: nee, dat gaan we nog even onderzoeken. Maar het is eindeloos onderzoek. Er is een onderzoek uit 2018. Er is een onderzoek uit 2019. Er is een onderzoek van de heer Wientjes. Die zeggen allemaal: dit is onrecht en dit moeten we oplossen. Gaan we het hier vandaag samen oplossen voor Zeeuws-Vlaanderen?

Mevrouw Postma (CDA):

Ik denk dat wij met z'n allen delen dat we hier tot een oplossing moeten komen. Alleen, de heren Van Dijk en Laçin weten ook dat waar zij om vragen — volgens mij is het 20 miljoen in het amendement, maar ik hoor hem nu zelfs 30 miljoen zeggen — er op dit moment gewoon niet is. Dat is dus volgens mij ook iets waar we rekening mee moeten houden. Als je echt verder wil, als je echt wil kijken naar een oplossing die duurzaam is, als je echt wil kijken naar hoe je die regio helpt om zich te ontwikkelen, dan moet je dit aanpakken met kleine stappen, dan moet je gaan kijken hoe je daar gaat komen. Die 30 miljoen is een oplossing voor één jaar. Daarna is er niks meer. Dat is wat ons betreft gewoon niet uitvoerbaar. Zo reëel is het ook.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Nou, het is juist een kleine stap om het voor volgend jaar op te lossen, met het oog op de formatie. Ik zie namelijk inderdaad dat meerdere partijen in de Kamer zien wat daar voor onrecht plaatsvindt en dat we het hier moeten oplossen voor Zeeland. Ik denk ook dat er een groot gevoel van onrechtvaardigheid is bij de Zeeuwen. Dat is terecht, dus daarin hebben we ook een verantwoordelijkheid. Ik denk dus juist dat het redelijk is om met 30 miljoen, vanuit de enorme steunpakketten die we op dit moment vanwege corona aan bedrijven en aan mensen geven om iedereen in de lucht te houden ... We zouden prima 30 miljoen uit dat budget kunnen pakken. Er worden op dit moment miljarden uitgegeven voor komend jaar. Dan lossen we het voor komend jaar op en dan is het inderdaad onze verantwoordelijkheid om het bij de formatie voor de lange termijn helemaal op te lossen.

Mevrouw Postma (CDA):

Nogmaals, we zien allemaal het probleem. We zien ook de wenselijkheid van een oplossing. Alleen, de oplossing die hier geboden wordt door de PvdA en de SP is wat ons betreft niet realistisch en niet uitvoerbaar. We kijken graag mee naar een verdere oplossing op de lange termijn, maar dit kan niet.

De voorzitter:

De heer Laçin, middelste microfoon, en het is uw laatste vraag.

De heer Laçin (SP):

Dit antwoord van mevrouw Postma verbaast mij enorm. Ze zegt dat het geld er niet is. Het geld is er wel. Het is een amendement met een dekking, dus het geld is er. We praten hier over miljarden, terwijl we het hier over 30 miljoen hebben. Mevrouw Postma zegt: het moet in stappen opgelost worden. Ja, dit is de eerste stap! Dit is de eerste stap, onderbouwd met 30 miljoen, waar we het ook vandaan halen. Volgend jaar kunnen we dan als Kamer gezamenlijk tot het besluit van een in de toekomst tolvrije tunnel komen. Want Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen verdienen dat. Daar zijn we het volgens mij over eens.

Mevrouw Postma moet ons voorstel niet wegzetten als een verkiezingsstunt, want de SP pleit er al jaren voor om die tunnel tolvrij te maken, en zij hoeft niet zelf te komen met het verzoek om een onderzoek dat al keer op keer is gedaan, nog eens over te doen, want dan is het het CDA dat duikt voor verantwoordelijkheid en dan zijn het niet de SP en de PvdA. Laten we samen, met een onderbouwd amendement, ...

De voorzitter:

Nee, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

... de Zeeuwen in ieder geval één jaar een tolvrije tunnel geven en laten we dat jaar gebruiken om een langetermijnoplossing te vinden. Zo kunnen we dat regelen.

De voorzitter:

Dat had u prima kunnen bewaren voor uw tweede termijn. Dat was gewoon geen interruptie. Maar u mag erop reageren, mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Mijn antwoord blijft hetzelfde. Volgens mij erkennen we het probleem.

De voorzitter:

Oké, gaat u verder.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank, voorzitter. Dan verkeersveiligheid. Wat echt een nachtmerrie is, zijn de resultaten die we halen op verkeersveiligheid. Het is nu 2020. Voor degenen die zich bezighouden met verkeersveiligheid, zou dit hét jaar moeten zijn, het jaar waar meer dan een decennium naartoe is gewerkt. In 2020 zouden er niet meer dan 500 mensen mogen omkomen in het verkeer en zouden we niet meer dan 10.600 zwaargewonden willen hebben. Jarenlang is daarnaartoe gewerkt, hebben we dit in de begroting in een tabel gezet en hebben we terug kunnen kijken op deze zichtbare doelstelling. Maar die doelstelling is sinds vorig jaar uit de begroting verdwenen en Nederland crasht hard op de internationale lijstjes van verkeersveiligheid. We hebben meer dan 600 verkeersdoden per jaar; dat zijn er 2 per dag. We hebben meer dan 21.000 zwaargewonden per jaar; dat zijn er 58 per dag, iets meer dan 2 per uur, waarvan een kwart nooit meer volledig zal herstellen.

Wat het CDA betreft, zijn er extra maatregelen nodig, zoals een helmplicht voor snorfietsers. We hebben daarover gisteren een brief ontvangen. Het is een kleine stap in de goede richting, maar we zijn er nog niet. Er zijn nog meer maatregelen nodig om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, zoals het aanpakken van verkeersshuffers. Daartoe heb ik laatst een initiatiefnota ingediend. Een van de belangrijke punten daarin is de handhaving, bijvoorbeeld met de inzet van slimme camera's die controleren op het negeren van een rood kruis of op appen in het verkeer. Geweldig zijn ze.

Een van de grote oorzaken van slachtoffers in het verkeer is namelijk afleiding door het gebruik van je mobiele telefoon. De SWOV heeft in een van haar onderzoeken onderzocht hoe gevaarlijk het gebruik van je telefoon is als je rijdt, en dan doel ik op appen, social media checken of zelfs spelletjes spelen. Meer dan een derde van de mensen blijkt berichten te sturen terwijl ze aan het rijden zijn en sommige mensen blijken zelfs een spelletje wordfeud te spelen. Absurd! Het zijn allemaal handelingen waardoor je echt even een paar seconden met je aandacht van de weg af bent. Dat kan niet. Hier komt het belangrijke punt: het is net zo gevaarlijk als je de telefoon vasthoudt, wat volgens de wet niet mag, als dat je hem in je auto in de houder hebt, wat van de wet weer wel mag, soms. Soms mag het ook niet. Maar beide blijken even gevaarlijk.

Het CDA wil daarom dat mensen ook niet appen of hun social media checken als de telefoon in de houder zit. Er worden pogingen gedaan om dat gedrag af te leren met MONO en er worden afspraken gemaakt met werkgevers,

maar dat geeft wat het CDA betreft onvoldoende resultaat. Als ik auto rij, zie ik nog steeds mensen die drukker zijn met hun mobiel dan met de weg. Ik kan maar beter duidelijk zijn: het CDA wil, ook als de telefoon in de houder zit, een verbod op appen, spelletjes spelen, berichten sturen, social media checken en al die dingen die niet nodig zijn om je auto te besturen en veilig deel te nemen aan het verkeer. Daarop wil ik graag een reactie van de minister. Deelt de minister onze zorg? Is de minister het ermee eens dat de maatregelen tot nu toe onvoldoende zijn en dat er meer nodig is? Welke stappen zou de minister kunnen zetten? Is de minister het ermee eens dat appen in de houder verboden zou moeten zijn? Wanneer kunnen we dit in gang zetten?

Voorzitter. Als er iets lastig te veranderen is, dan is dat wel gedrag. De coronacrisis heeft ervoor gezorgd dat een gedragsverandering noodgedwongen in een stroomversnelling is geraakt. We werken veel meer thuis. En dat kan, merken we. Werkgevers komen er bijvoorbeeld achter dat werknemers ook thuis verantwoordelijkheid nemen. En werknemers met kinderen zien bijvoorbeeld het voordeel van eerder hun kinderen van de opvang kunnen halen omdat ze niet in de file staan. Uiteraard zien we er met z'n allen weer naar uit om vaker fysiek naar het werk te kunnen gaan dan nu het geval is. Dat heeft ook sociale en praktische voordelen, zoals contact met collega's. Maar helemaal terug naar de oude situatie zou een gemiste kans zijn. Laten we dit moment pakken om ervoor te zorgen dat degenen die het goed is bevallen vaker thuis mogen werken om zo het fileprobleem structureel te verkleinen. Vlak voor de zomer heeft de minister aangegeven in gesprek te gaan met VNO-NCW over slimmer en flexibeler thuiswerken. Hoe staat het hier nu mee? Hoe neemt de minister de Kamer hierbij mee? Ziet de minister kans dat deze gesprekken ertoe leiden dat bijvoorbeeld niet elk bedrijf weer maandagochtend fysiek een teammeeting wil en dat niet iedereen dezelfde dag kiest om thuis te werken?

Voorzitter. Dan de binnenvaart en de scheepvaart. Ik wil drie punten noemen over dit onderwerp. Ten eerste wil ik aandacht vragen voor de zeemanshuizen, want de zorg voor internationaal zeevarenden komt in gevaar. Door de coronacrisis staat de zeemanshuizen het water aan de lippen. De zeemanshuizen zijn een mogelijkheid om even van het schip af te gaan en even contact te hebben met het thuisfront. Met name de zeemanshuizen in Vlissingen, Terneuzen, Schiedam en Moerdijk dreigen financieel kopje-onder te gaan. Het Rijk is op grond van internationale verdragen ook tot steun verplicht. In 2005 is de rijkssubsidie voor zeemanshuizen stopgezet, zonder te waarborgen dat de zorg zelfstandig kan worden geëxploiteerd. Kan de minister hiernaar kijken? Graag een reactie.

Het tweede punt gaat over de Green Deal voor de binnenvaart. Daar zit een subsidieregeling aan gekoppeld voor retrofit motoren. Hoe waarborgt de minister dat de binnenvaartschippers daadwerkelijk gebruik gaan maken van deze subsidie? Gezien de eerdere slechte ervaring met de VERS-regeling? Welk flankerend beleid en voorwaarden heeft de minister in gedachten om deze subsidie tot een succes te maken?

Het laatste punt. Het stormseizoen gaat weer beginnen het OVV-rapport over de MSC Zoe is onlangs verschenen. We waren verheugd dat de Kustwacht een dag daarna al aan

de slag ging met de adviezen. Deelt de minister ons enthousiasme en is zij van mening dat de Kustwacht voldoende geëquipeerd is om schepen tijdens de komende stormen te begeleiden?

Voorzitter. Ik rond af. "I have a Dream", is misschien wel de mooiste toespraak uit de geschiedenis. Maar ook deze droom zou slechts een droom zijn gebleven als er niet mensen waren geweest die er elke dag keihard voor vchten om deze droom werkelijkheid te laten worden. We delen de droom van veilig verkeer, we delen de droom van een goed bereikbaar Nederland, maar dat tijdspad daarnaartoe en de acties, dat mag wat het CDA betreft wat concreter.

De voorzitter:

De heer Stoffer, uw laatste vraag. U kijkt me aan.

De heer Stoffer (SGP):

Een of twee vragen, voorzitter?

De voorzitter:

Een.

De heer Stoffer (SGP):

Het is goed dat u dat zegt, want dan verpak ik hem in één. Ik heb namelijk één ding gemist bij mevrouw Postma. Misschien dat collega Amhaouch er zo dadelijk nog over komt te spreken, maar het gaat over de touringcarbranche. Afgelopen week zijn daarover twee moties in stemming geweest, een vorige week en gisteren een hoofdelijk. De ene was van mevrouw Postma; die heeft het gehaald. Daarin stond zoiets van "de touringcarbranche door de crisis heen helpen". Die van mij haalde het net niet. Mevrouw Postma had het verschil kunnen maken, met 68 tegen 69 ging die mis. Ik maak de vraag een beetje uitgebreider, voorzitter, want ik heb er maar één. Maar goed, daar stond iets in van "gerichte steun en binnen een maand aan de Kamer rapporteren". Ik wil niet terugkijken; het maakt me niet uit waarom u niet voor heeft gestemd. Het gaat erom dat die touringcarbranche vooruit geholpen moet worden. Afgelopen maandag was ik ben bij Zwaluw Reizen, een van die touringcarbedrijven. De KNV, de brancheorganisatie, was erbij en die zei: "Chris, wat er echt moet gebeuren is het volgende. Die TVL, die Tegemoetkoming Vaste Lasten, moet niet net als bij taxi's 33% zijn maar 42%. En voor de topbedrijven moet het, voor de Euro-5 en 6-bussen, dus voor die hele duurzame bussen, iets eenmaligs zijn." Mijn vraag is of mevrouw Postma met mij om die touringcarbranche echt te helpen een motie wil indienen waarin we deze twee aspecten vastleggen. Dan kunnen we alles vergeten uit de moties daarvoor en worden ze echt geholpen. Dat is mijn vraag, voorzitter.

De voorzitter:

Ik denk dat mevrouw Postma een heel korte antwoord heeft. Mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank voor de vraag. Het is wat ons betreft heel belangrijk dat we goed naar die touringcarbedrijven kijken hoe we

kunnen helpen. Maar mijn ervaring met die touringcarbedrijven is ook dat ze zo ontzettend verschillend zijn in de bedrijfsvoering. Dus waar het ene bedrijf bijvoorbeeld veel touringcars least en dus niet op de balans heeft, en juist baat heeft bij een bank of begeleiding daarin, heeft een ander bedrijf weer een heel andere structuur. Dan valt mij ook nog op dat touringcarbedrijven die in de grensregio werken, bijvoorbeeld in Limburg, weer andere problematiek hebben, omdat zij concurreren met Duitsland en België. Om die reden hebben wij als CDA toen in dat overleg gezegd: beste staatssecretaris van IenW, beste staatssecretaris van EZ, ga nou samen in gesprek met die branche en bekijk die branche ook als zodanig, want het is niet "one size fits all" in dezen.

De voorzitter:

Goed, dank u wel. Nee, nee, meneer Stoffer. Als ik dat toelaat ... De heer Laçin zit ook mee te rekenen. Dan staat hij meteen op. U heeft goed begrepen dat het antwoord "nee" is. U was klaar, hè, mevrouw Postma? Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dat was een belangrijke vraag van de heer Stoffer over de touringcars. Dus als de touringcarbranche aan tafel gaat met de ministers en dan terugkomt, kunnen we altijd kijken hoe we hen verder kunnen helpen met concrete oplossingen. Maar dat zit niet in mijn pakket; dat zat bij mevrouw Postma. Zij heeft er goed op geantwoord.

Ik ga het hebben over spoor en luchtvaart, voorzitter. Op het onderdeel spoor wil ik vooral stilstaan bij de regionale ontwikkelingen en de ontwikkelingen in de regio. Eerst de Lelylijn, die er na dit kabinet komt als het aan het CDA ligt. De initiële investering is fors, waardoor de koppeling aan 100.000-plus woningen werkt als een economische katalysator. Met de Lelylijn is één plus één drie. De Lelylijn in combinatie met woningbouw zorgt voor een betere bereikbaarheid van het Noorden, een substantiële bijdrage aan de aanpak van het woningtekort en een toekomstige economische ontwikkeling van het Noorden. De Lelylijn is zeer kansrijk als de vier noordelijke provincies, Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland, zich verenigen en over hun eigen provinciegrenzen heen kijken en de handen ineen slaan.

Ten tweede is de koppeling met de grote woningbouwopgave van 100.000-plus woningen dé belangrijke gamechanger om de Lelylijn haalbaar en realiseerbaar te maken.

Ten derde kan de Lelylijn in de toekomst een belangrijke toegevoegde waarde hebben voor de bereikbaarheid van Lelystad Airport en voor de aansluiting naar Bremen en Hamburg.

We moeten uitzoomen, over de grenzen heen kijken en groter durven denken. Dit kan door een deltaplan voor het Noorden, dat bijdraagt aan het toekomstige groeivermogen van Nederland. Kunnen de minister en de staatssecretaris toezeggen dat zij samen met de minister van BZK — en van wonen — tot een integraal plan komen waarover de Kamer een principebesluit kan nemen richting de verkiezingen en het nieuwe regeerakkoord? Dan is het huiswerk gedaan.

De rode lijn in mijn verhaal is dat het CDA vindt dat we moeten investeren in de regio's. Daar zit de groeipotentie op economisch vlak, met de combinatie van werken en wonen. Vaak zijn regio's met elkaar verbonden over landsgrenzen heen. Daarom zet het CDA vol in op grensoverschrijdend spoor. Hsl-hubs die dicht bij elkaar over de grens liggen, moeten met elkaar worden verbonden. Dat zorgt voor regionale verbondenheid. Daarmee kan het internationale treinvervoer pas echt een goed alternatief worden voor vliegen op de korte afstanden. Iets wat we volgens mij allemaal willen.

Denk daarbij aan Eindhoven-Düsseldorf, Heerlen-Aken, Hengelo-Osnabrück-Hannover, Leeuwarden-Groningen-Bremen en Maastricht-Luik. We vragen de staatssecretaris niet alleen om de ambitie uit te spreken, want daar kun je niet mee de grens over. We vragen concrete besluiten en realisaties, te beginnen met het laaghangend fruit. Het CDA wil dat de staatssecretaris zo snel mogelijk met Duitsland en België, en gesteund door de Europese Commissie, komt met een toekomstbeeld 2030-2040 grensoverschrijdend spoor. Is de staatssecretaris bereid om dit te doen? De huidige aanpak zien wij helaas als een doodlopende weg, met te veel vertragingen en nauwelijks voortgang. De grote mobiliteit- en klimaatopgave vraagt om afstemming, commitment, doorzettingsmacht en harde euro's. Ik hoop dat die ook van meneer Timmermans komen uit de Green Deal.

Het spoor kent ook grote nadelen. Veel bewoners hebben terechte zorgen over het toenemende geluid en de trillingen op en rond het spoor. Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat de zorgen van de bewoners goed gehoord en snel opgelost worden, om te voorkomen dat we in de nabije toekomst oplopen tegen capaciteits- en frequentiegrenzen vanwege geluidsplafonds?

Los van de overlast door geluid en trillingen rijden er ook nog steeds treinen met gevaarlijke stoffen, de giftreinen. Die zijn enerzijds nodig voor het vervoer van brandstoffen en grondstoffen voor de industrie, maar zorgen anderzijds voor veel onrust bij bewoners, onder andere in steden in Brabant, Limburg, Gelderland en Overijssel. Kan de staatssecretaris een laatste update geven? Zijn er alternatieve routes mogelijk, zodat de zorgen van de bewoners weggenomen kunnen worden? In hoeverre onderzoekt de staatssecretaris alternatieve vervoermethodes, zoals een buizenstelsel of transport via water? En hoeveel geld is hiervoor gereserveerd?

Dan wil ik het hebben over het zogenaamde right to challenge bij stations. Veel kleine stations in Nederland hebben een belangrijke regionale functie, maar zien er vaak simplistisch en grijs uit. Het CDA vindt dat de gemeenschap en organisaties in de regio een eigen rol moeten kunnen vervullen om deze stations leefbaarder te maken. Bijvoorbeeld het station in Deurne, een buurgemeente van mij in Noord-Brabant, is zelfs in de prijzen gevallen vanwege de metamorfose van het stationsgebied. Een corporatie van lokale bewoners en organisaties heeft het station opgeknapt met onder meer een cafetaria, grondonderhoud, kunstwerken, een moestuin en sociale activiteiten. In het Verenigd Koninkrijk is dit al een groot fenomeen: de community stations. Wat vindt de staatssecretaris van dit idee? Is zij bereid om dit op grote schaal te stimuleren en hier ook beleid van te maken, zodat men niet afhankelijk is van het beleid per regio of per individuele persoon? Doel daarbij is het station onderdeel uit te laten maken van de gemeenschap. Het

station is ook van ons. Wat is financieel mogelijk om een fonds hiervoor op te zetten, om cofinanciering tussen de verschillende overheden, vervoerders en ProRail op te zetten? Wij overwegen op dit punt een motie in te dienen.

Dan het stuk innovatie — zo maken we langzaam het bruggetje naar innovatie en spoor. U weet dat innovatie ten dienste staat van ons als samenleving. Veel treinen overdag, buiten de hyperspitsen, rijden leeg en verplaatsen lucht. Voor de coronaperiode was de bezetting tussen 11.00 uur en 15.00 uur slechts 12% tot 25%. Dat is niet de kerntaak van de vervoerders als de NS. Wij zullen ook ten aanzien van het spoor baanbrekend en innovatief moeten gaan denken. Ten eerste om de betaalbaarheid van het spoor te verbeteren. Anders rijden we op termijn met open vizier op de stootblokken. Ten tweede zullen wij te maken krijgen met een grote distributieopgave voor het bevoorraden van onze winkels, de horeca en de bezorging van online bestelde pakketten in de alsmaar meer dichtstlibbende steden. Het Turboplan mobiliteit en milieu 2020 bevat een conceptidee om lichte goederen, bevoorrading en pakketvervoer te combineren met personenvervoer in treinen. Kijk bijvoorbeeld naar vliegtuigen voor personenvervoer die ook vracht in de belly meenemen. In het geval van treinen kunnen bijvoorbeeld lege coupés omgebouwd worden tot pakketvervoercoupés. Is de staatssecretaris bekend met dit idee? Durft de staatssecretaris vooruit te kijken en is zij bereid hier een serieus onderzoek naar te laten doen en in gesprek te gaan met de initiatiefnemers? Wat moet daarvoor aangepast worden in toekomstige concessies of de Spoorwegwet?

Corona en solidariteit. Het laatste punt op het onderdeel spoor, maar niet het minste, heeft betrekking op de coronacrisis waar wij ons helaas nog steeds in bevinden. Ook de coronacrisis vraagt om drastische maatregelen op allerlei plekken in de samenleving, om zowel gezondheid als economie te kunnen beschermen. Daarom ziet het CDA graag dat in deze crisis de tweedeklasreizigers toegang krijgen tot de eerste klas. Deze moeilijke tijden vragen om solidariteit. Moeilijke tijden, bijzondere tijden vragen ook om bijzondere maatregelen. Wil de staatssecretaris hierover in gesprek gaan met de vervoerders om hier gezamenlijk invulling aan te geven zolang de coronacrisis dit vraagt?

Dan kom ik bij het stukje vracht. Allereerst de luchtvaart en het onderdeel vrachtvliegtuigen. Ten eerste zijn wij als CDA blij dat het kabinet een wijs besluit heeft genomen om af te zien van de vrachttaks. Ook de vele werknemers op Schiphol, en zeker die op Maastricht Aachen Airport, zullen het kabinet dankbaar zijn dat hun banen niet op het spel zijn gezet. Ten tweede zullen deze mensen in de vrachtsector een belangrijke rol gaan spelen in de hele logistieke operatie rond de uitrol van het vaccin.

De Tweede Kamer heeft bijna unaniem een motie van mij aangenomen waarin de regering wordt opgeroepen om werk te maken van meer samenwerking en afstemming tussen vliegvelden van nationaal belang. Volgens de motie is een versterkte regie nodig tussen de grotere vliegvelden in de verschillende regio's, om ervoor te zorgen dat er geen kansen onbenut blijven en bedreigingen geëlimineerd worden. In de motie worden zes vliegvelden met name genoemd: Schiphol, Lelystad, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Hoe staat het hiermee? Ik neem aan dat de gesprekken hebben plaatsgevonden. Wat is hiervan de uitkomst? Verdient dit punt een degelijke verdiepingsslag?

Mijn overtuiging is dat wanneer in het komende decennium vliegtuigen schoner, stiller en zuiniger worden, deze regionale hubs belangrijker zullen worden. We moeten vooruit durven te kijken. De tijd staat niet stil. Wat is de zienswijze van de minister hierop en hoe gaat zij dit een plekje geven?

Voorzitter. Ik denk dat de minister het wel heeft onthouden: meten is weten als je weet wat je meet. Het verbeteren van de geluidsmetingen en het dichter op elkaar laten aansluiten van de bijbehorende berekeningen, zullen leiden tot meer en beter begrip, transparantie en vertrouwen en tot het beter kunnen uitvoeren van handhaving. Kan de minister de voortgang en de belangrijkste tussentijdse resultaten met de Kamer delen?

Ten slotte, het laatste. Gezien de grote opgave die we hebben op het gebied van verduurzaming, klimaat en hinder — wat geldt voor de mensen achter de cijfers — vragen wij proactief te beginnen met de invulling van de innovatieparagraaf in de concept-Luchtvaartnota. Hoe gaat de minister dit structureel borgen? Heeft de minister ideeën om hiervoor een platform op te richten? Welke actieve rol gaat de topsector HTSM — Hightech Systemen & Materialen — hierin spelen? En zeker niet onbelangrijk: hoe gaat de financiering hiervan plaatsvinden met zowel nationale, Europese en private middelen?

Precies binnen de tijd, voorzitter. Ik heb nog vier seconden over.

De voorzitter:

Ja, keurig. De heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Ik heb uiteraard de motie gesteund waar meneer Amhaouch het over had. De PVV heeft de minister gevraagd om Groningen Airport Eelde en ook ons mooie Maastricht Aachen Airport, Vliegveld Beek, onder te brengen bij de Schiphol Group. De een wil iets meer zelfstandig zijn en de ander vindt dat het helemaal mag overgaan naar Schiphol. Alleen al de luchtverkeersleiding voor die twee vliegvelden kost miljoenen per jaar. Zij kunnen niet meeprofiteren van de militaire luchtverkeersleiding, zoals Eindhoven Airport dat wel kan. Schiphol heeft het allemaal al. Wij kunnen ze daarmee helpen. Het belangrijkste is dat bijvoorbeeld het ziekenhuis in Groningen de universitaire titel kan verliezen op het moment dat er geen vluchten met bijvoorbeeld organen meer kunnen plaatsvinden.

De voorzitter:

En de vraag aan de heer Amhaouch is?

De heer Graus (PVV):

Ik wilde graag vragen of hij dat verzoek kan steunen. Omdat we al zo veel luchtvaartdebatten hebben, ben ik er niet over begonnen, maar nu hij er toch over begint, kan hij dat als Limburgse vriend misschien ook steunen en aan de minister vragen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben erover begonnen omdat wij dat heel belangrijk vinden. Het CDA en D66, de heer Paternotte, hebben over

hetzelfde een motie ingediend. Ik denk dat het voor de hand liggend is om dat op te nemen in de Schiphol Group. Rotterdam Airport is al van de Schiphol Group, Lelystad Airport is naar de toekomst toe van de Schiphol Group. Ook Eindhoven Airport is van de Schiphol Group. Je hebt dan alleen nog twee kleinere vliegvelden, in het noorden en in het zuiden. Ik vind dat we vooruit moeten kijken. We moeten kijken waarom we over tien jaar die kleinere vliegvelden nodig hebben. Je moet dan kijken op allerlei gebieden — Nederland is een klein postzegelland — en naar een soort systeemluchthaven gaan. We hebben als Kamer ook aan de minister gevraagd om naar Europa te kijken, naar hoe je beter kunt sturen op nationaal niveau en naar slotallocaties. Ik vind dat de minister daar een goed gesprek moet voeren. Bij zo'n doorbraak hoort dan altijd een beetje tegensputteren en tegenwind. Eerst ga je kijken naar de toegevoegde waarde en daarna ga je afpellen wie welke kosten draagt. Daar zal het altijd op neerkomen. Laten we dus samen optrekken, meneer Graus.

De voorzitter:

Kijk, dat is een uitnodiging aan u.

De heer Graus (PVV):

Dat wil ik ook graag, ten behoeve Maastricht Aachen Airport, de vrachtluchthaven van Nederland, maar ook voor Groningen Airport en de achterban. Groningers en Limburgers, zelfs mensen van over de grens, maken gebruik van die kleine gezellige luchthavens. Maar mijn vraag is: wil meneer Amhaouch dat steunen?

Ik wil nog een opmerking maken. De heer Amhaouch zegt: wij vinden dat belangrijk. Nou, de PVV vindt luchtvaart superbelangrijk. We zijn al veertien jaar dé luchtvaartpartij, maar omdat we al zo veel luchtvaartdebatten hebben, ben ik er nu niet over begonnen. Dat heeft er dus niet mee te maken dat het niet belangrijk is. Maar alles wat u nu inbrengt, hebben wij allang ingebracht bij de luchtvaartdebatten. Het brengt dus niets nieuws, maar ik vraag u wel steun naar de minister toe.

De heer Amhaouch (CDA):

Die lijn steunen we, maar ik heb nu net aan de minister gevraagd om die verdiepingsslag te maken. De minister heeft beloofd om in gesprek te gaan met de regionale vliegvelden. De provincie Limburg heeft er een aandeel in. En we hebben Tynaarlo Groningen, waar de provincie een aandeel heeft. Ik zoek naar die verdiepingsslag. Die verdiepingsslag moet heel serieus genomen worden. Dan komt het terug naar deze Kamer en dan kan het afgepeld worden. Maar één ding is duidelijk: Nederland is een klein land en we moeten naar een systeembenadering toe. Als het in Eindhoven mistig is, dan landen ze op Maastricht Aachen Airport, en andersom.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. We behandelen vandaag en morgen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2021. Dit is mijn laatste begrotingsbehandeling als Tweede Kamerlid en de laatste voor deze minister en staatssecretaris, in ieder geval in deze kabinetsperiode. Het is dan ook logisch om terug te kijken op de afgelopen jaren en met die kennis te proberen vooruit te kijken. Dat vooruitkijken is niet makkelijk; wat we hier vandaag ook bespreken, de realiteit kan morgen weer anders zijn. De coronacrisis maakt heel veel onzeker, maar maakt tegelijkertijd ook beter zichtbaar wat we al wisten en zagen. Ondanks de coronacrisis, de klimaatcrisis, de stikstofcrisis en bijvoorbeeld de slechte luchtkwaliteit op verschillende plekken in ons land zien we dat dit kabinet en deze bewindspersonen op de oude voet door willen gaan bij het maken van keuzes. Dat stimuleert duurzame oplossingen allesbehalve en het vergroot de problemen die er zijn.

De coronacrisis heeft ons doen beseffen wie van cruciaal belang zijn voor het draaiend houden van de samenleving: onze zorgverleners, onze supermarktmedewerkers, onze leraren, onze vrachtvervoerders. Allemaal arbeiders die het de afgelopen jaren zwaar hebben gehad. Denk aan de keiharde bezuinigingen op de zorg, de flexbanen in de supermarkten voor het minimumloon, de enorm hoge werkdruk in het onderwijs en chauffeurs die gebukt gaan onder keiharde concurrentie. Onder die groep werkers valt ook het ov-personeel. Ook zij werkten door tijdens de crisis om iedereen veilig naar het werk te kunnen brengen. Het is tijd dat we niet alleen gaan klappen voor hen, want daar kopen zij niet veel voor. Het gaat er nu om dat zij zekerheid en perspectief krijgen. Dat is de waardering die zij verdienen en waar zij recht op hebben.

Na twintig jaar marktwerking in het openbaar vervoer zien we immers dat er voor reizigers en werknemers weinig over is van die zekerheid, vooral in het stad- en streekvervoer. Buslijnen zijn vervangen door buurtbussen, die tijdens de coronacrisis stil hebben gestaan en nog steeds stilstaan. Buslijnen worden door de race naar beneden opgeheven, ingekort of samengevoegd, waardoor steeds meer mensen geen beroep kunnen doen op het ov. Buslijnen verdwijnen omdat ze niet genoeg geld in het laatje van vervoerders brengen. Wie daardoor in de problemen komt of sociaal geïsoleerd raakt, is verder voor hen niet belangrijk.

Ook buschauffeurs en machinisten kunnen hierover meepraten, over de gevolgen van die marktwerking: verslechterende arbeidsvoorwaarden, steeds meer flexcontracten en slechter materiaal om mee te werken. Daarom staakten zij. Voor verandering en meer zekerheid. Voor minder marktwerking en meer zeggenschap. Maar ook dit kabinet staat voor meer marktwerking, onder andere op het spoor, terwijl de NS, nog altijd een 100% staatsdeelneming, zeer goed presteert en jaarlijks zijn prestaties verder verbetert. De NS presteert zelfs zo goed dat het met de bijdrage aan de staatskas mede mogelijk heeft gemaakt dat commerciële vervoerders in leven zijn gehouden tijdens de coronacrisis. De NS houdt commerciële bedrijven die de NS het liefst een kopje kleiner maken, mede staande. Dat is de werkelijkheid en dat toont het falen van marktwerking in het ov nogmaals aan.

Wat de SP betreft stoppen we zo snel mogelijk met die marktwerking. De NS verzorgt het personenvervoer op het hoofdrailnetwerk nog minimaal tien jaar zonder dat er delen van het netwerk worden overgedragen aan andere bedrijven. Als het gaat om het stad- en streekvervoer krijgen provincies de mogelijkheid om een eigen vervoersbedrijf op te richten en het vervoer aan deze bedrijven onderhands te gunnen, net zoals dat gebeurt in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Kan de staatssecretaris toelichten wat daarvoor nodig is en op welke punten de Wet personenvervoer 2000 aangepast zou moeten worden? Om hiermee aan de slag te gaan, heb ik een amendement ingediend dat de eerste stappen naar een publieke ov-sector mogelijk moet maken. Ik hoop op steun van de staatssecretaris en uiteraard van de Kamer.

Op dit punt wil ik ook heel erg aansluiten bij de woorden van de heer Amhaouch, om de eerste klasse open te stellen voor de tweedeklassenreiziger. Het is een oud SP-punt om de tweede klas definitief af te schaffen en iedereen eerste klas te laten reizen, maar in het kader van de solidariteit in deze crisis moeten we de trein aantrekkelijk maken en kunnen we de eerste klas openstellen voor tweedeklasreizigers, zodat er meer ruimte is en het dus ook veiliger wordt. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. De coronacrisis heeft ook de luchtvaart hard geraakt en dan bedoel ik vooral de werknemers. Want waar luchtvaartmaatschappijen kunnen rekenen op staatssteun en fanatiek gebruikmaken van steunmaatregelen als de NOW, zijn het de werknemers die in grote aantallen zijn ontslagen of voor wie ontslag dreigt. Wat vindt de minister ervan dat duizenden mensen bij KLM zijn ontslagen en dat de staatssteun van 3,4 miljard euro voor een groot deel naar olie- en leasemaatschappijen in het buitenland gaat? Is dat waar de solidariteit van het kabinet ligt? Vindt het kabinet de fossiele industrie belangrijker dan hardwerkende mensen in de luchtvaart? Het antwoord op die vraag is: ja, nog altijd ja.

Midden in de coronacrisis kwam de minister met haar ontwerpluchtvaartnota waarin groei van de luchtvaart nog altijd centraal staat. Schiphol moet groeien en Lelystad Airport moet open voor commerciële vakantievluchten. In tijden van een corona-, stikstof- en klimaatcrisis klinkt dit als een slechte grap, maar toch is dit de overtuiging van deze minister en haar VVD. Wij hebben geen groeiende luchtvaartsector nodig, eerder een krimpende luchtvaartsector. Schiphol moet er zijn voor vluchten die toegevoegde waarde hebben voor de economie en banen creëren. De race naar beneden moet stoppen. Ik heb daarom vaker gepleit voor minder concurrentie en meer samenwerking op Schiphol. Nu lees ik dat er in coronatijd een zevende grondafhandelaar op Schiphol komt, namelijk Viggo. Ik kan er met mijn hoofd niet bij. Ik wil graag een reactie van de minister: hoe kan dat, zeker midden in de coronacrisis?

De kortereafstandsvluchten op Schiphol moeten vervangen worden door internationale spoorverbindingen. De uitbreiding van Lelystad moet er niet komen en de positie van regionale luchthavens zoals Groningen en Maastricht, die het al jaren moeilijk hebben, moet grondig geëvalueerd worden. Op Rotterdam zijn er soms maar drie vluchten per dag. Zijn er alternatieven denkbaar die meerwaarde bieden en duurzamer zijn? Kan de minister daarop reageren?

Denken op de oude fossiele manier is niet meer van deze tijd. De huidige crisis vraagt om andere keuzes. Investeer in de Lelylijn, de Nedersaksenlijn, in corridors naar Duitsland, in het doortrekken van de intercity van Heerlen naar Aken, in spoorverdubbeling tussen Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. Hoe staan deze projecten ervoor, zo vraag ik de staatssecretaris, bijvoorbeeld in het licht van het Groeifonds?

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer **Laçin** ging heel snel over van de luchtvaart naar het spoor, op zich een belangrijk onderwerp. Maar ik wil toch even stilstaan bij het standpunt van de SP. Ik zit nu bijna vijf jaar in de Kamer, maar ik krijg daar geen vinger achter.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is wederzijds.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als we moeten investeren in werkgelegenheid, in het stimuleren van ons bedrijfsleven, wat belangrijk is voor brood op de plank voor alle gezinnen, of dat nou bij het spoor is of de luchtvaart, hoor ik de SP nooit, never. Op het moment dat er risico's zijn dat mensen ontslagen worden, of dat nou bij Tata, KLM of ergens anders is, kom ik de heer **Laçin** wel tegen op het perron. Wat is het nou? Wilt u dat Schiphol en KLM wel naar die 500.000 teruggaan en die mensen hun banen kunnen behouden en daarmee brood op de plank hebben? Aan de ene kant zijn er duizenden ontslagen en aan de andere kant zegt u dat de luchtvaart moet krimpen. Ik zeg niet dat je enorm moet groeien. Is de SP het ermee eens dat we zo snel mogelijk terug moeten naar het normale niveau waarop we eerst zaten, zodat die mensen hun baan kunnen behouden, ja of nee?

De heer **Laçin** (SP):

Ik kan het standpunt van het CDA en ik kan zelfs de vraag van de heer **Amhaouch** bijna niet meer volgen. Het gaat alle kanten op. Wij staan voor duurzame banen. De heer **Amhaouch** weet dat. We hebben deze discussie al heel vaak gehad. De afgelopen jaren is de luchtvaart ongebreideld gegroeid, ongebreideld. Wij hebben samen met die werknemers gepraat op Schiphol tijdens een talkshow van de FNV. Wat zeiden zij? "Wij zien daar niks van terug." Dus vasthouden aan het oude patroon, het oude, fossiele denken dat we straks teruggaan naar die 500.000 en al die banen er weer zijn, kan niet, want dat is niet waar en dat weet de heer **Amhaouch** ook. Die duizenden mensen zijn al ontslagen en toen was de heer **Amhaouch** nergens, nergens. Wij hebben ons er hard voor gemaakt om geen gedwongen ontslagen te koppelen aan de staatssteun die aan KLM is gegeven. Daar heeft de heer **Amhaouch** tegen gestemd. Duizenden mensen op straat, door toedoen van het CDA. In reactie op wat de heer **Amhaouch** buiten de microfoon zegt: ik ga over mijn eigen antwoord. De SP niet wil per se terug naar die 500.000. Nee, ik had het over een krimpende luchtvaartsector. Het gaat erom dat we kijken welke vluchten we willen, welke vluchten niks toevoegen aan onze economie en geen banen creëren. Dat zijn bijvoorbeeld de korte-afstandsvluchten. Die moeten we vervangen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Laçin** (SP):

En dan komen we tot een duurzame luchtvaartsector, die goed is voor omgeving, voor klimaat en voor de banen. Dat is allemaal samengenomen. Je moet er niet een klein deel uitpikken en dan aan cherrypicking doen, zoals het CDA doet.

De **voorzitter**:

Gaat u verder. Jullie begonnen zo aardig ...

De heer **Laçin** (SP):

Ik was gebleven bij de wegen, voorzitter. Geen onnodige wegverbredingen zoals de A27 bij Amelisweerd, waar de minister maar door denkt te kunnen denderen met allerlei sjoemeltrucjes terwijl de noodzaak er niet is en bredere snelwegen niet voor minder, maar alleen maar voor bredere files gaan zorgen. Schonere lucht in stadscentra door minder auto's en meer ruimte voor fietsers en wandelaars. Dat is nodig. Gelukkig knikt de staatssecretaris.

Voorzitter. Ik zal tijdens het MIRT-debat nog een aantal specifieke punten benoemen, maar zoals de bewindspersonen en de Kamer hebben gezien, hebben de SP en de PvdA een amendement ingediend om de Westerscheldetunnel één jaar tolvrij te maken. Dat jaar moet gebruikt worden om tot een langetermijnoplossing te komen, zodat er definitief een tolvrije tunnel kan komen. De regio verdient het. De SP pleit hier ook al jaren voor. De achterstandpositie van de Zeeuwen en de Zeeuws-Vlamingen, die soms €150 tot €200 aan tol moeten betalen om aan de overkant te kunnen werken, moet afgelopen zijn. Ik reken op de steun van de Kamer hiervoor. Ik heb net een interruptiedebatje gehad met mevrouw Postma. Het is uitvoerbaar, de dekking is er en laten we het nu regelen voor een jaar, zodat het volgend jaar definitief geregeld kan worden.

Dan milieu, voorzitter. Voor een schoon milieu en een gezonde leefomgeving is het belangrijk dat vervuilers worden aangepakt, dat vergunningen voor het uitstoten en lozen van giftige stoffen waar het kan worden aangescherpt en dat handhaving en toezicht voldoende kennis en capaciteit hebben om in te grijpen. De huidige situatie laat echter te wensen over. De situatie rondom Tata Steel wordt steeds zorgwekkender. Gisteren weer een onderzoek van het Integraal Kankercentrum Nederland, opgevraagd door EenVandaag, waaruit blijkt dat in sommige postcodegebieden ruim 50% meer longkanker voorkomt dan het landelijk gemiddelde. De zorgelijke onderzoeken stapelen zich op. De staatssecretaris moet nu daar de regie pakken, alle afgeronde en lopende onderzoeken bij elkaar leggen en ingrijpen. De situatie is onacceptabel en niet meer over te laten aan het lokaal bevoegd gezag. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Pfas zit inmiddels in heel Nederland in de bodem. Onder het mom van natuurontwikkeling worden onze plassen volgestort met bagger, met slib, met granuliet. Vergunningen afgegeven door Rijkswaterstaat zijn al jaren niet meer doorgelicht, waardoor stoffen die inmiddels verboden zijn nog steeds worden geloosd in ons milieu. Dat moet stop-

pen, dus de vraag aan de bewindspersonen is wat zij eraan gaan doen om Rijkswaterstaat en de ILT hier de prioriteit aan te laten geven. Hebben zij ook de capaciteit om dit zo snel mogelijk op te pakken?

Voorzitter. De tijd dat het bedrijfsleven alle tijd en ruimte kreeg om op eigen initiatief schoner te produceren of met oplossingen te komen, is voorbij. Want het bedrijfsleven faalt keer op keer. Na jarenlange weerstand van bedrijven en van verschillende partijen hier in de Kamer komt er nu eindelijk statiegeld op kleine plastic flesjes. De staatssecretaris lacht — dat is terecht — maar het kon eerder. We hebben haar vaak moeten aanmoedigen, maar het is gelukt. Hetzelfde is ook noodzakelijk als het gaat om blikjes; volgens mij weet de staatssecretaris dat ook. We zien dat de circulaire economie nog een lange weg te gaan heeft. Niet-recyclebaar plastic wordt zogenaamd nuttig toegepast, maar komt op vuilnisbelten in Turkije terecht. Recyclebaar plastic staat in grote witte zakken midden in de natuur te wachten op een afnemer, maar het wordt niet afgenomen omdat nieuw plastic goedkoper is. De bergen met kunstgrasvelden — ik rond zo af, voorzitter — kennen we ook allemaal. De vraag aan de staatssecretaris is welke stappen er nu worden gezet om tot een goed systeem van recycling te komen, zodat we inderdaad minder gaan gebruiken en er minder verspild wordt. Behoren strengere normen voor producenten daar ook toe? Want een systeem waarin het bedrijfsleven alle ruimte krijgt, terwijl we huishoudens met steeds meer eisen confronteren voor het scheiden en aanbieden van aanval, werkt voor de SP niet.

Daar wil ik het in de eerste termijn bij laten, voorzitter. Ik zie een interruptie.

De **voorzitter**:
Ja, ik ook.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Dat is een interessant betoog van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):
Dank.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Voor een heel groot deel delen we dat natuurlijk ook. We trekken samen op. De heer Laçin zei dat vervuilers moeten worden aangepakt. Hij had het over grootvervuilers en over Tata Steel. Ook daarbij hebben we altijd samen opgetrokken, maar ik heb een vraag over kleine vervuilers, want daar heb ik de heer Laçin niet over gehoord. Ik zal het straks in mijn betoog hebben over ballonnen. Het is heel raar: als ik een zak ballonnen koop en op de grond gooi, is dat strafbaar — dat weet de heer Laçin — maar als ik die ballonnen koop en oplaat, waardoor ze in de natuur komen, is de schade nog veel groter, maar dat is niet strafbaar. Is de heer Laçin het met me eens dat je dat eigenlijk op dezelfde manier zou moeten aanpakken?

De heer **Laçin** (SP):
Ik kan daar kort over zijn. Ballonnen zijn vervuiling. Die moeten we niet oplaten, voor zover mogelijk. Ik denk dat

er nooit een dringende reden is om ballonnen op te laten. Laten we dat dus vooral niet doen. Ik weet niet of we dat bij wet moeten verbieden, maar laten we de vervuiling inderdaad aanpakken. Laten we die vervuiling zo aanpakken dat er natuurvriendelijke alternatieven zijn voor het oplaten van ballonnen. Die zijn er nu volgens mij niet of nauwelijks. Laten we het op dit moment dus vooral niet doen.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dat vind ik wel een waardevol antwoord. Nu is het zo dat het kabinet zegt dat de gemeenten het maar moeten uitzoeken, maar als je in gemeente A een ballon oplaat, kan die op een hele andere plek terechtkomen, ook in zee. Ik overweeg dus om straks of morgen toch een motie in te dienen. Ik zal dat van tevoren even kortsluiten met de heer Laçin. Misschien kunnen we het samen doen.

De heer **Laçin** (SP):

Laten we daarover praten. Ik wil nog wel heel kort reageren op het gemeentelijke aspect.

De **voorzitter**:
Heel kort.

De heer **Laçin** (SP):

Met dat gemeentelijke aspect ben ik het heel erg eens. Dezelfde discussie hebben we bijvoorbeeld over de houtstook. Als je het aan gemeenten overlaat, krijg je willekeur. Laten we op het punt van vervuiling, zowel door grote vervuilers als door kleine vervuilers, de regie vooral landelijk in handen houden en laten we samen kijken wat we daarmee kunnen doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Laçin.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

Ik stel voor om tot 13.35 uur te schorsen. Dan gaan we verder. Ik schors de vergadering voor een halfuur.

De vergadering wordt van 13.04 uur tot 13.35 uur geschorst.