

Tweede Kamer, 27e vergadering

Donderdag 19 november 2020

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 18 november 2020.)

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat (35570-XII). Vandaag is aan de orde de beantwoording van de zijde van de regering van de gestelde vragen in eerste termijn. Ik heet natuurlijk de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom.

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. O, het spreekgestoelte beweegt nog.

De voorzitter:

Ja, het is even zoeken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dit is wel een goede hoogte.

Voorzitter. Als ik zo om mij heen kijk, is het eerste wat in mij opkomt: wat vliegt de tijd toch ongelooflijk snel voorbij! De staatssecretaris en ik zijn hier nu al voor de vierde keer met een begroting. De eerste was al drie weken na ons aantreden. Toen moesten we ons eigenlijk nog in alle dossiers inwerken. De Kamerleden waren toen allemaal al veel langer dan wij bezig met een aantal van de onderwerpen. Vervolgens kwam de eerste eigen begroting van dit kabinet. Vorig jaar kwamen we goed op stoom. En nu is het alweer de laatste begroting van dit missionaire kabinet. Daarom wil ik graag beginnen met het uitspreken van mijn dank en waardering aan alle Kamerleden van deze commissie, ook degenen die hier vandaag niet aanwezig kunnen zijn. We

weten dat het voor een aantal van hen de laatste begrotingsbehandeling zal zijn. Ik wil graag even de leden Dijkstra, Ziengs, Schonis, Van Eijs, Dik-Faber en Laçin noemen, die al hebben aangegeven dat ze na deze verkiezingen zullen stoppen. Maar ook alle andere commissieleden hebben zich de afgelopen jaren — ieder deed dat vanuit zijn eigen passie, gedrevenheid en ideologische achtergrond — bevlogen ingezet voor de verschillende onderwerpen die onder ons, Stientje en mij, vallen. Dat geldt voor alle Kamerleden, van a tot z. In dit verband is dat van Aalst tot Ziengs. Ze hebben zich allemaal enorm ingespannen.

Het past om te beginnen met verkeersveiligheid, een onderwerp waarop ik altijd een hele goede constructieve samenwerking met uw Kamer heb mogen ervaren. Het staat ons allemaal nog goed voor de geest hoe de heer Stoffer gisteren zijn inbreng begon met een zeer ingrijpende en aangrijpende ervaring in zijn woonplaats Elspeet, waar een gezin jaren geleden door een tragisch ongeval een dochter verloor en recent door een ongeval een kleinzoon. Ik ken geen woorden die zo'n ondraaglijk verdriet zouden kunnen beschrijven. Precies dit soort vreselijke ervaringen is waarom wij met z'n allen sinds 2017 verkeersveiligheid ook als topprioriteit hebben gekozen. We moeten namelijk alles doen wat we kunnen om dit soort leed te voorkomen. Nogmaals, de afgelopen jaren heb ik vanuit uw Kamer heel breed steun ervaren voor het verbeteren van die verkeersveiligheid. Daar wil ik u ontzettend voor danken.

We hebben mooie stappen kunnen zetten. Denk bijvoorbeeld aan het verbod op appen op de fiets. Inmiddels is de MONO-campagne goed ingeburgerd. Denk ook aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waar we samen met de provincies, gemeenten en tal van maatschappelijke partners — van de politie en de ANWB tot de Fietzersbond, verzekeraars, het SWOV enzovoort — mee aan de slag zijn. Natuurlijk is ook niet onbelangrijk — verschillende leden hebben dat gisteren benoemd — dat we 500 miljoen euro als cofinanciering beschikbaar hebben gesteld om samen met al die partners te investeren in veiligere wegen, kruispunten et cetera.

Ik wil deze laatste begroting ook graag benutten om nog even te memoreren wat u vanuit de Kamer allemaal aan individuele initiatieven heeft ontplooid. Ik denk dat het heel bijzonder is dat op één beleidsterrein vrijwel ieder Kamerlid met nieuwe ideeën is gekomen. De heer Dijkstra heeft er bijvoorbeeld met een amendement voor gezorgd dat er met 10 miljoen een kennisnetwerk opgericht kon worden waarmee de gemeenten geholpen konden worden om hun risicoanalyses op te stellen. Dat is een hele belangrijke stap om risicogestuurd te kunnen gaan werken.

De heer Van Aalst — ik zie dat hij er nog niet is, maar dit wordt vast overgebracht aan hem — heeft het initiatief genomen om het gebruik van lachgas in het verkeer tegen te gaan. Mevrouw Postma heeft een initiatiefnota opgesteld tegen verkeershuffers. Daar zal ik samen met collega Grapperhaus op reageren. Mevrouw Kröger heeft zich steeds weer tomeloos ingezet voor de verkeersveiligheid, vooral rondom scholen. De heer Laçin kwam met een charter voor voetgangers. Dat is iets waar hij specifiek aandacht voor vroeg. De heer Van Dijk vraagt consequent aandacht voor de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid van het beroepsgoederenvervoer, van de vrachtwagenchauffeurs. De heer Schonis heeft zich uitdrukkelijk ingezet om de beoordeling van de rijgeschiktheid te verbeteren. Mevrouw Van der Graaf kwam gisteren in haar actieplan met concrete voorstellen voor verbetering van de verkeersveiligheid rond scholen. Ik zal daar straks nader op ingaan. De heer Stoffer heeft zich met zijn technische achtergrond gefocust op de effectieve rijbaanscheiding. Tot slot mevrouw Van Brenk. Ik zag haar net nog in de coulissen. Zij kan vanwege parlementaire verplichtingen nu niet meedoen aan deze begrotingsbehandeling. Ik dank haar voor al haar plannen om de verkeersveiligheid van senioren te verbeteren. Dit is zomaar een bloemlezing, want u hebt allemaal nog veel meer gedaan in de afgelopen jaren. Maar toen ik erover na zat te denken, dacht ik: iedereen is ermee aan de slag geweest.

Ik zal straks nog ingaan op de inhoudelijke vragen over dit onderwerp. Voordat ik begin aan de beantwoording van de vragen van de Kamer zou ik nog een paar inleidende opmerkingen willen maken en willen ingaan op de actualiteit. Daarna zal ik mijn betoog in vier blokjes verdelen. Ik

begin weer met de verkeersveiligheid, dan, breed, de mobiliteit, de wegen en maritiem. We hebben natuurlijk ook altijd de vergaarbak overig.

Voorzitter. Ons land is natuurlijk in de greep van het coronavirus. De vrijheid die we gewend waren, is er helaas sinds maart niet meer. We zijn beperkt in onze bewegingsvrijheid. We werken zo veel mogelijk thuis en we spreken familie, vrienden en collega's ineens alleen nog maar digitaal in plaats van gezellig bij elkaar thuis, in een restaurant of in een kroeg. Onze uitjes en vakanties zijn beperkt of helemaal niet mogelijk. De effecten daarvan merken we dagelijks in de verkeersmonitoring. Het is rustiger op de weg, vooral tijdens de piekuren. Het is rustiger in het ov, rustig in de lucht en ook op het water, wat de pleziervaart betreft. Tegelijkertijd zijn er nog heel veel mensen in onze sectoren aan het doorwerken, onder lastige omstandigheden. Ik noem de vrachtwagenchauffeurs, de mensen in de bouw, in de havens, het openbaar vervoer, het verkeersmanagement, Rijkswaterstaat, de ILT en de mensen die in de luchtvracht werken. Al deze mensen houden Nederland dag in, dag uit draaiende. Ik wil meteen even benoemd hebben dat vrachtwagenchauffeurs natuurlijk toegang verdienen tot sanitair. Ze verdienen een schoon toilet en een warme maaltijd. Onze weginspecteurs en de mensen in het ov moeten gewoon veilig hun werk kunnen doen. De staatssecretaris en ik hebben hen in het afgelopen jaar regelmatig bezocht, in het begin live en later digitaal, om ze een hart onder de riem te steken. Want het is aan hen te danken, aan hun inzet en aanpassingsvermogen, dat de schappen in de winkels nog steeds gevuld blijven en dat mensen en goederen veilig op hun plek komen.

Voorzitter. Deze begroting van het ministerie van IenW staat daarmee in een heel ander licht dan alle voorgaande. Op de korte termijn is er heel veel onzekerheid en proberen we de sectoren vooral te ondersteunen bij de uitdagingen die bij deze coronacrisis horen. Om de bouwsector een steuntje in de rug te geven versnellen we dit jaar onze investeringen. We halen voor 1,9 miljard euro aan projecten naar voren. Op die manier proberen we de mensen in de bouw in deze moeilijke tijd in ieder geval wel aan het werk te houden en komen we straks, als de crisis achter ons ligt, weer zo goed mogelijk uit de startblokken. Want investeringen in onze wegen, spoorwegen en vaarwegen blijven nodig. Als we weer normaal kunnen leven en de economie weer aantrekt, moeten we rekenen op weer meer mobiliteit. De heer Dijkstra noemde dat al in zijn inbreng. Dit schreef ook het KiM, ons Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, vorige week in de Kerncijfers Mobiliteit 2020. Bovendien is de verwachting dat er in 2030 18,4 miljoen Nederlanders zijn. Het gebruik van onze infrastructuur zal ook daardoor toenemen.

Vanwege de lange voorbereidingstijd die zoals u weet nodig is voor onze projecten, kunnen we het ons niet veroorloven om die lange termijn uit het oog te verliezen. Dat betekent om te beginnen dat wij moeten zorgen dat onze infrastructuur, die volgens de internationale lijstjes van wereldklasse is, ook van wereldklasse blijft. Dan weten we dat er werk aan de winkel is, want veel van onze bruggen, tunnels en sluizen verouderen in een rap tempo, zoals velen van u al zeiden. Ook dat is een rode draad in mijn ministerschap, want aan het begin van deze periode hebben we al besproken dat het onderhoud van de infrastructuur meer aandacht vraagt. Dat is misschien minder sexy, maar het is wel hard nodig. Ook het komend jaar gaat een groot deel van onze begroting daarnaartoe. Voor de staatssecretaris en mij samen gaat het om 3,1 miljard euro. Velen van u benoemden het al: dit zal de komende jaren verder oplopen. We komen hierover nog verder en uitgebreider te spreken bij het NO MIRT. U ontvangt voor het eind van het jaar ook nog de validatie van de onderhoudsopgave van Rijkswaterstaat, uitgevoerd door PWC en Rebel Group.

Voorzitter. De verwachting die ik noemde voor de toenemende verkeersintensiteit op de lange termijn betekent ook dat we juist nu door moeten gaan met de uitbreiding van ons wegennet. Ook daar is de afgelopen drie jaar veel gebeurd. We hopen dit jaar nog een aantal belangrijke afspraken te kunnen maken met de regionale partners. Met het nieuwe stikstofbeleid bouwen we door aan een veilig en bereikbaar Nederland. Dan noem ik even projecten als de Blankenburgverbinding, de A16 Rotterdam en de A1 Apeldoorn-Azelo, waaraan hard verder wordt gewerkt. Daarnaast hebben we natuurlijk ook een heleboel mooie projecten mogen openen, zoals de N18 Varsseveld-Enschede, de A9, omlegging Badhoevedorp en de Gaasperdammertunnel in Amsterdam, waarbij we nu echt bijna alle lintjes kunnen doorknippen.

Dat zijn projecten waarbij niet alleen het verkeer erop vooruitging maar zeker ook de omgeving. Verschillende leden hebben daar nog vragen over gesteld, onder anderen mevrouw Kröger en de heer Wassenberg. We spreken elkaar daar nog uitgebreid over bij het notaoverleg MIRT, begin december.

Een grote verbetering die ik ook niet onvermeld wil laten, is dat we het Infracfonds omvormen naar het Mobiliteitsfonds, waardoor we integraal kunnen kijken wat de beste oplossing is voor de bereikbaarheid. Als de Eerste Kamer daar, hopelijk binnenkort, mee instemt, dan kunnen we vanaf 1 januari zo gaan werken.

Dan was er ook nog goed nieuws voor het goederenvervoer via de lucht. De heer Amhaouch refereerde daar ook al even aan. Ook ik ben zeer verheugd dat er nu een voorstel ligt waarbij luchtvracht uit de Wet vliegbelasting gaat. Dat is van groot belang voor dit kleine segment van de luchtvaart waarin heel veel mensen werkzaam zijn en waar een aantal zeer belangrijke sectoren op aangewezen is, niet in de laatste plaats het medisch goederenvervoer, waarvoor luchtvracht een essentiële schakel is.

Voorzitter. Dan nog één algemeen punt: klimaatadaptatie. Dat gaan we als speerpunt natuurlijk nog apart behandelen in het wetgevingsoverleg Water, maar ook op dat vlak wil ik toch even de belangrijke koerswijziging van de afgelopen drie jaar memoreren: niet alleen bescherming tegen overstromingen maar ook een concrete aanpak tegen droogte en extreem weer. Ik noem natuurlijk ook de grote internationale klimaatadaptatiesummit op 25 januari, wereldwijd, waarnaar ik erg uitkijk. Daarnaast verwacht ik dat bij het wetgevingsoverleg Water ook de cybersecurity van onze infrastructuur nog wel aan de orde zal komen.

Dat geldt overigens ook voor de legionellabestrijding, waarvoor de heer Ziengs gisteren aandacht vroeg aan de hand van zijn initiatiefnota uit 2015. Naar aanleiding van de inbreng van de heer Graus wil ik nog het volgende benadrukken. Hij had het er namelijk over dat ons drinkwater niet zou deugen. Dat wil ik toch echt even corrigeren. Ik wil hier nog een keer bevestigen dat onze drinkwaterbedrijven sinds jaar en dag instaan voor kwalitatief zeer hoogwaardig drinkwater, maar daar kunnen we het bij het wetgevingsoverleg Water ook verder over hebben.

Voorzitter, dat waren mijn inleidende zinnen. Dan zou ik nu graag aan het blok verkeersveiligheid willen beginnen.

Ik heb zojuist al het een en ander gezegd over onze gezamenlijke motivatie en inspanningen voor verkeersveiligheid en ik ben ook blij dat we samen al ontzettend veel hebben bereikt. Afleiding achter het stuur en op de fiets pakken we aan met onder meer de MONO-campagne en het appverbod op de fiets. We waarschuwen jongeren voor het gevaar van drank of lachgas in het verkeer. Ik zie de heer Wassenberg nu niet, maar dan kijk ik maar even naar de heer Van Raan. Ik verwacht een enorm warme ondersteuning van de Partij voor de Dieren voor de campagne van TeamAlert die speciaal gericht is op de ballonnen. Dus geen ballonnen, meneer Van Raan, en zeker niet achter het stuur. Jongeren worden daar vandaag in die campagne op gewezen, want lachgasgebruik is echt een toenemend probleem. Veel jongeren denken toch nog steeds dat zo'n ballonnetje in de auto onschuldig is, maar het is echt een levensgevaarlijke ontwikkeling waar veel gemeenten ook mee in hun maag zitten. De campagne "Rij ballonvrij" lijkt me dus echt iets voor u om zich bij aan te sluiten. De slogan is: Word geen clown in het verkeer. De campagne is er helemaal op gericht om jongeren te laten inzien dat lachgasgebruik in het verkeer gewoon echt niet kan en niet normaal is.

De campagne richt zich overigens niet alleen op de bestuurders die lachgas gebruiken, maar nadrukkelijk ook op de passagiers in de auto, want uit onderzoek van TeamAlert blijkt dat jongeren elkaar vaak niet aanspreken op hun gevaarlijke gedrag. Deze campagne wil dus ook de passagiers stimuleren om hun verantwoordelijkheid te nemen en de bestuurder aan te spreken als hij van plan is achter het stuur lachgas te gaan gebruiken. Het is een hele goede zaak dat TeamAlert vandaag die campagne lanceert.

We investeren natuurlijk vooral in veilige wegen, bermen, fietspaden en rotondes, met bijzondere aandacht voor verkeersveiligheid rond scholen. We helpen ouderen zo lang mogelijk te blijven fietsen en dat ook veilig te doen met de campagnes rondom "Doortrappen". We stellen nieuwe regels op voor de lichte elektrische voertuigen, waarbij veiligheid natuurlijk altijd op de eerste plek komt. Daar zijn we druk mee bezig. We moeten ook niet vergeten dat provincies en gemeenten keihard aan de slag zijn om het aantal slachtoffers op provinciale en gemeentelijke wegen verder omlaag te krijgen, want daar gebeuren de meeste ongelukken. Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de risico-inventarisaties bij gemeenten en provincies gaan we nu naar de volgende fase, die van de uitvoering. Vanuit het hele land kwamen er meer dan 200 aanvragen binnen voor meer veilige kruisingen, fietspaden en rotondes. Als straks na de coronacrisis de drukte op onze wegen weer toeneemt, is die veilige infrastructuur eigenlijk ook belangrijker dan ooit.

Ik heb besloten om de cofinanciering voor provincies en gemeenten voor het aanpakken van die gevaarlijke verkeerssituaties komend jaar ook uit te breiden. In 2021 stellen we hiervoor nog eens 100 miljoen euro extra beschikbaar, boven op de 100 miljoen die voor 2020-2021 al beschikbaar was. Ondanks dat het vorig jaar drukker was op onze wegen en fietspaden dan het jaar ervoor, zagen we een kleine daling van het aantal verkeersdoden in 2019: een heel klein en heel voorzichtig stapje in de goede richting, maar we hebben nog een lange en moeilijke weg te gaan, en dat is een weg die we met elkaar moeten bewandelen.

Dan nu een aantal vragen die op dit punt zijn gesteld. Er is gevraagd om een reactie op het zespuntenplan dat de ChristenUnie met de VVD heeft opgesteld. Mevrouw Van der Graaf heeft ook gevraagd om een pilot te starten met bijvoorbeeld speltechnologie. Allereerst heel veel dank voor het plan, want ik vind een veilige schoolomgeving ook erg belangrijk. Ik zet me daar samen met de medeoverheden en de maatschappelijke partijen op verschillende manieren voor in. Ik zie uw plan ook echt als een steun in de rug voor de gesprekken die ik voer met al die partijen en ook als een aanmoediging om door te pakken.

Laat ik wat meer ingaan op de specifieke punten. U stelt een pilot met gamification voor om veilig lopen en fietsen naar school te stimuleren. Ik denk dat innovatieve voorstellen altijd welkom zijn, dus ik wil graag met de medeoverheden uw voorstel voor gamification gaan verkennen en dan zullen we ook kijken naar de mogelijkheid om een pilot te starten om veilig lopen en fietsen naar school te stimuleren. Ik denk inderdaad dat het kinderen vaak meer aanspreekt als het in een gamevorm is dan wanneer het in een andere vorm is.

Dan de punten twee en drie: het stimuleren van schoolzones en schoolstraten. Op dit moment financier ik vijftien pilots van de F10-gemeenten, die de fiets bovenaan hebben staan, gericht op een veilige schoolomgeving. Daar zitten ook schoolstraten en veilige schoolroutes in. De opbrengsten of de resultaten van die pilots komen beschikbaar voor alle gemeenten. Ik heb ook al geld beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheid rond scholen in de eerste tranche van de impuls voor verkeersveiligheid, dus daar gaan we op die manier echt mee verder.

Dan hebt u nog gevraagd naar het overleg met de navigatiediensten. Ik ben in gesprek met de navigatiediensten om afspraken te maken over de toepassing van beschikbare data die zij hebben. Met de marktleiders zijn gedurende de zomer bilaterale gesprekken gevoerd over de schoolzones, de routing, maar ook over de technieken en de data die zij zelf gebruiken om tot routeadviezen te komen. Navigatiediensten hebben natuurlijk allemaal hun eigen focus en marktaandeel. Sommige richten zich specifiek op Nederland, andere meer op heel Europa. Het is van belang om te beschikken over voldoende betrouwbare data, want daar mag je geen risico mee nemen. De digitale adviezen van die navigatiediensten moeten vooral ook heel goed en actueel aansluiten bij de situatie daadwerkelijk op de weg. Dat vraagt tijd en ook inspanning van medeoverheden. Met hen ga ik ook in gesprek om tot die afspraken te komen. Ik verwacht eerlijk gezegd dat we komend voorjaar tot de eerste afspraken kunnen komen en ik zal u daarover uiteraard ook informeren.

Dan de punten vijf en zes: bewustwording onder jongeren over smartphonegebruik en groepsdruk. Op verschillende manieren zet ik in op het vergroten van bewustwording onder jongeren. In de MONO-campagne is er bijvoorbeeld speciale aandacht voor jonge fietsers. We bekostigen campagnes voor risicobewustzijn van TeamAlert, zoals ik net noemde rond lachgas. Dat doen we ook samen met Veilig Verkeer Nederland. Ik noemde net al de groepsdruk als belangrijk aspect daarvan, dus daar zullen we in het bijzonder aandacht aan besteden. We zullen uiteraard hierover verslag uitbrengen in de gebruikelijke rapportages.

Mevrouw Postma heeft aandacht gevraagd voor appende bestuurders. Die zorg over afleiding door onveilig telefoongebruik deel ik honderd procent met mevrouw Postma. Daarom hebben we vorig jaar het verbod op handheldtelefoongebruik verruimd naar alle mobiele elektronische apparaten. Daardoor wordt handhaving met camera's ook mogelijk. De politie kan nu iemand die appt in de houder en die daardoor het verkeer in gevaar brengt, op basis van artikel 5 van de Wegenverkeerswet wel beboeten. Een verbod op het bedienen van een telefoon in een houder is om meerdere redenen ingewikkeld. Gaat men bij een verbod bijvoorbeeld geen ander gevaarlijk gedrag vertonen, zoals appen met een telefoon op schoot? Het is lastig te handhaven, want de politie kan heel moeilijk zien of iemand appt of de airco of de radio aan het bedienen is. Daarom is die MONO-beweging zo belangrijk, omdat het gaat over wat je wel en niet doet onderweg, ongeacht het apparaat.

Hierbij richten we ons ook op de verzenders van berichten. We richten ons ook op de rol van de werkgever, want u herinnert zich nog wel het onderzoek dat aangaf dat maar liefst 15% van de werkgevers verwacht dat de werknemer tijdens het rijden niet alleen een berichtje leest maar ook nog eens beantwoordt. Totaal onverantwoord. Daar zijn we in MONO-zakelijk heel erg mee bezig.

Maar ik kan me voorstellen waar uw zorg zit, mevrouw Postma, want dat snap ik heel goed. In 2021 wordt artikel 61a over het telefoongebruik geëvalueerd. Het lijkt mij zaak om de punten die u nu hebt genoemd, goed mee te nemen in die evaluatie, en om als we die wet gaan aanpassen, het aspect mee te wegen of we dat misschien toch zouden moeten veranderen.

De heer Stoffer zei dat de minister wel goede stappen had gezet, maar dat de cijfers nog niet goed genoeg zijn. Hij vroeg of ik ervoor wil zorgen dat provincies en gemeenten door kunnen stomen met de uitvoeringsprogramma's om die regionale knelpunten aan te pakken en dat daar structureel voldoende geld voor is. Daar wil ik zeker graag voor zorgen. We bekostigen ook het kennisnetwerk van het SPV om de kennis en de best practices te verspreiden. Er is nu ook een contactpersoon bij de VNG die zich specifiek inzet voor het stimuleren van de risicoanalyses en de uitvoeringsprogramma's. En consultants van Veilig Verkeer Nederland worden ingezet om gemeenten te informeren. Tijdens het bestuurlijk overleg over verkeersveiligheid van 4 november jongstleden hebben we met de medeoverheden afgesproken dat de risicoanalyses en de uitvoeringsplannen eind 2021 gereed zijn. Veel gemeenten, vooral wat kleinere gemeenten, hebben wat vertraging opgelopen, onder andere door de omstandigheden in de coronacrisis, maar eind komend jaar moet het allemaal klaar zijn. Gemeenten krijgen daar dus iets meer tijd voor.

Tot 2030 is al een rijksbijdrage van 500 miljoen beschikbaar. Een deel van dit geld wordt ook dit jaar al verplicht. Dat heb ik net ook al aangegeven. Daarbij heb ik ervoor gekozen om middelen naar voren te halen om investeringen in verkeersveiligheid te versnellen. Ik zou dat natuurlijk heel graag alvast weer aanzuiveren voor de jaren daarna, maar het is uiteraard aan een volgend kabinet om afwegingen te maken over nog meer structurele middelen voor verkeersveiligheid.

De heer Graus heeft nog aandacht gevraagd voor de rasters bij wegen om aanrijdingen met wild te voorkomen. Ah, daar komt hij net binnen! Meneer Graus, ik heb het over de aanrijdingen met wild. IenW is er veel aan gelegen om te voorkomen dat de verkeersveiligheid en het dierenwelzijn in het geding komen. Om dieren een veilige oversteek te bieden, zijn in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering bijna 600 maatregelen genomen. Dan moet u denken aan de faunapassages en de ecoducten. Daarnaast plaatsen we natuurlijk ook rasters langs de weg

om de dieren naar die oversteekplaatsen te leiden. Dat noemde u ook al. Dat doen we op locaties waarover men meldt dat er veel dieren op of langs de weg zijn. Dat doen we risicogestuurd voor alle rijkswegen met als doel de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten. Er is dus ook volop aandacht voor de rasters.

Voorzitter. Dat waren de vragen over verkeersveiligheid.

De **voorzitter**:

Goedemiddag, meneer Graus. U komt net aan. Wat wou u zeggen?

De heer **Graus** (PVV):

Ik wilde een vraag stellen.

De **voorzitter**:

Nee. Ik ga eerst even kijken naar de Kamerleden. Ik wil eigenlijk het voorstel doen: vier interrupties in tweeën. Dat heb ik net bij de begroting van Sociale Zaken ook gedaan en dat ging hartstikke goed. Dat zijn dus acht vragen. U mag zelf bepalen aan wie. Maar goed, dat wilde ik even zeggen. Verder heeft de minister heel veel complimenten aan Kamerleden gegeven, ook aan u en de heer Van Aalst. Dat heeft u allemaal gemist.

De heer **Graus** (PVV):

Nee, dat heb ik niet gemist. Ik heb meegeluisterd via de app.

De **voorzitter**:

Echt waar? O, u heeft meegeluisterd. Goed. Het eerste onderwerp is verkeersonveiligheid, nee, verkeersveiligheid. Dat is afgerond. U wilt daar een vraag over stellen, meneer Graus?

De heer **Graus** (PVV):

Lang leve de Tweede Kamerapp! Ik kan gewoon alles volgen, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

Toch is het fijn als u in de zaal bent.

De heer **Graus** (PVV):

Zeker. Ik ben er toch ook nu? Als ik hoor dat mijn onderwerpen eraan komen, dan kom ik snel. Met gezwinde spoed.

Mevrouw de voorzitter, ik heb even een vraag aan de minister. Ik had ook nog gevraagd naar de boarding onder vangrails voor motorrijders. Op sommige plekken zijn die er al. Als een motorrijder onderuit schuift en met zijn handen of been door zo'n pin van de vangrail gaat, dan rukt dat zijn arm of zijn been eraf. Dat gebeurt. Zo'n boarding kan dat tegengaan. Dan lopen ze ook kneuzingen en mogelijk breuken op, maar dan verliezen ze in ieder geval geen ledematen. In heel veel bochten, ook in mijn omgeving, is die boarding al geplaatst, maar waarom gebeurt dat niet landelijk?

Dan de aanrijdingen met dieren. Ik ben heel blij met die rasters. Op de Veluwe zijn die heel succesvol geweest. Maar ik noem ook die kleine reflectortjes langs de kant van de weg. Die zijn relatief goedkoop. Die worden ook niet overal ingezet. Dat begrijp ik niet. Want als je daar met de koplampen op schijnt, dan schrikken de dieren zich de tering en dan rennen ze weg. Dus dat is ook een afschrikmiddel dat we meer kunnen inzetten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. Je ziet dat heel veel provincies en gemeenten daar gebruik van maken. Dat is inderdaad simpel: een klein paaltje met een soort ronddraaiend molentje eraan. Als een auto daar met zijn koplampen op schijnt en er is een beetje wind, dan reflecteert dat alle kanten op. Dat het niet één stille streep licht is, voorkomt juist dat dieren daardoor verblind worden. Daar wordt dus zeker ook

naar gekeken, maar dat is vaak niet zo heel erg praktisch bij de rijkswegen. Dat zie je meer bij de provinciale wegen. Maar we hebben daar volop aandacht voor.

Over de motorrijders hebben we, dacht ik, in de schriftelijke beantwoording het een en ander opgemerkt. Het is in ieder geval zo dat we in voortdurend contact staan met de KNMV en met de Motorrijders Actie Groep. Met hen hebben we de afspraak gemaakt dat wij regelmatig van hen een update krijgen als zij denken dat er ergens een gevaarlijke situatie ontstaat, specifiek voor motorrijders, die natuurlijk wat andere eisen stellen dan automobilisten. Daar is dus ook zeker aandacht voor, juist met de motorrijders zelf.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik dank de minister voor haar mooie woorden. Het is goed om te zien hoe iedereen hier zo bezig is geweest met die droom van verkeersveiligheid. Ik heb een mooi antwoord gekregen van de minister, maar toch heb ik nog wat vragen daarover. Het ging mij om de duidelijkheid. De minister zegt: als de telefoon op schoot ligt, mag het wel. Maar ik heb juist van de politie begrepen dat dat niet mag en dat dat met die camera's ook gecontroleerd wordt. Wij zitten juist met die balans tussen artikel 5, het in gevaar brengen, en de verslavingsgevoeligheid voor de telefoon. Als we hier om ons heen kijken, zien we ook dat de helft op z'n telefoon zit. We zijn allemaal geneigd om 'm beet te pakken en dat doen we in de auto ook. Het gebruik van de telefoon bij bijvoorbeeld filerijden, waarbij je helaas maar met een slakkengangetje vooruitgaat, is niet gevaarzettend in de zin van artikel 5, dus daarvoor kan je niet beboet worden als de telefoon in de houder zit, maar het geeft wel aan hoe vaak mensen die telefoon gebruiken. Mijn vraag is of er bij de evaluatie van dit artikel goed gekeken kan worden naar al dit soort randvoorwaarden die meespelen, want ik ben bang dat we anders niet genoeg bezig zijn met dit onderwerp.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil daar zeker geen verwarring over stichten. Ik gaf het voorbeeld van de telefoon op schoot omdat mensen dan denken: dat ziet toch niemand, dan kom ik er wel mee weg. Maar omdat de politie tegenwoordig ook met camera's onder een hoek of soms vanuit een voorbijrijdende touringcar bij mensen naar binnen kan kijken, zijn ze daar niet meer veilig. Ik snap precies wat u bedoelt: het gaat om de gevaarstelling. Die wil je goed in beeld hebben. Ik kan u alleen maar toezeggen dat we al die aspecten goed mee zullen nemen in de evaluatie van het betreffende wetsonderdeel, omdat we hetzelfde doel hebben, namelijk dat je wilt voorkomen dat mensen toch, omdat de telefoon in een houder zit, gevaarlijke situaties gaan creëren. We gaan dat dus gewoon goed meenemen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. Dan kom ik bij het blok mobiliteit. Ik zei het net al: Nederland behoort tot de landen met de beste infrastructuur ter wereld. Om dat zo te houden, moeten we de komende jaren nog flink aan de slag. Wat de heer Dijkstra zei, is waar: mobiliteit brengt mensen vrijheid. Ik denk dat we daar allemaal voorstander van zijn en dat we daar op dit moment misschien wel meer dan ooit naar snakken. We weten ook dat een groot deel van onze infra uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw stamt, en dus in rap tempo toe is aan een flinke opknapbeurt. Als we daar dan toch mee bezig zijn, gaan we de wegen, spoorwegen en vaarwegen ook gelijk klaarmaken voor de toekomst. We proberen ze veiliger, duurzamer, meer bestand tegen extreem weer, toegerust met slimmere mobiliteit, meer cybersecure en efficiënter in onderhoud te maken. Hoewel we de boeggolf aan beheer en onderhoud al wel even aan zagen komen, wisten we nog niet precies hoe hoog die golf nou zou worden. Om die reden hebben we de afgelopen jaren de hele onderhoudssystematiek van Rijkswaterstaat en overigens ook van ProRail — daar zal de staatssecretaris nog wel iets meer over zeggen straks — doorgelicht. Die exercitie is nu afgerond. Ik zal uw Kamer voor het einde van het jaar nog informeren over de check, over de second opinion, van PwC en Rebel.

Omdat we de golf groter zien worden en die ook naderbij komt, zetten we ons ook steeds steviger schrap. De afgelopen jaren heb ik al fors geïnvesteerd en in deze begroting voegen we daar een risicoreservering van 470 miljoen euro aan toe. Op de korte termijn zie ik het als een belangrijke opdracht om daarnaast ook de bouw aan het werk te houden. Daarom hebben we voor 44 miljoen euro extra aan onderhoudswerk versneld. Daar zitten allerlei soorten dingen in, bijvoorbeeld het versneld vervangen van traditionele verlichting door ledverlichting, waarbij je ook weer een win-winsituatie creëert. Verder heb ik met de minister van Financiën afgesproken dat we bij de Voorjaarsnota voor nog eens 700 miljoen euro aan onderhoudswerk naar voren halen. Daarmee kunnen we de komende jaren de boeg golf aan. De besluiten over wat nodig is om die golf op de lange termijn aan te kunnen, leggen we, met de doorlichting van de onderhoudsopgave, klaar voor een volgend kabinet.

Er zijn een aantal vragen over gesteld. Allereerst: wat is nou het effect van corona op de mobiliteit? Hebben we misschien minder investeringen in infrastructuur nodig? De huidige mobiliteitsontwikkelingen als gevolg van de COVID-19-crisis zijn natuurlijk niet maatgevend voor de situatie na de crisis. Tijdens het begin van de intelligente lockdown van dit voorjaar daalde de verkeersintensiteit, en daarmee de filedruk, op het hoofdwegennet naar een percentage van tussen de 35% en 50% van het niveau van 2019. Dat komt vooral ook omdat we natuurlijk in korte tijd heel veel zijn gaan thuiswerken. Sindsdien is de verkeersintensiteit weer voor een deel hersteld. We zitten nu weer op zo'n 90% van het niveau van september 2019. De filedruk bleef gelukkig wel laag. Er waren fors minder files dan voor de pandemie. Die fileafname kun je natuurlijk onder andere verklaren doordat mensen meer thuiswerken, maar vooral ook door een betere spreiding van de verplaatsingen.

Wat zullen nu de structurele effecten zijn? Dat weten we niet. Dat is natuurlijk nog onduidelijk. De staatssecretaris en ik zetten er zwaar op in om dat thuiswerken echt te stimuleren, maar we kunnen natuurlijk niet van mensen verwachten dat ze forever zo veel thuis blijven werken als nu het geval is. Nu wordt immers gezegd: werk thuis tenzij het echt niet anders kan. We hopen op een of twee dagen per week thuiswerken. Ik denk dat dat reëel is. Dat mag je van mensen verwachten. We kunnen er natuurlijk niet van uitgaan dat het structureel vijf dagen per week blijft, dat — zoals bij ons op kantoor — de mensen een keer in de maand een teammeeting mogen hebben. Dat is niet houdbaar.

Daarnaast zien we ook een trend dat mensen steeds meer online hun inkopen doen. De mobiliteit groeit daar ook enorm door, door al die pakketjes die thuis bezorgd worden. Waar iemand eerst naar de stad ging en met een paar boodschappentassen thuiskwam, worden er nu allerlei verschillende losse pakketjes aan huis bezorgd. De staatssecretaris zal daar in het kader van innovatieve stadslogistiek ook nog wel iets over zeggen, maar dat vervoer gaat natuurlijk ook gewoon over onze rijkswegen.

Bij de opvolger van de NMCA in 2021 voegen we daarom ook een onzekerheidsverkenning toe, die inzicht moet geven in mogelijke langetermijneffecten van die crisis op de mobiliteit. De huidige verwachting is dat het effect van COVID-19 voor de lange termijn beperkt zal zijn. Zo laat het KiM in de laatste prognose zien dat in 2025 het openbaar vervoer waarschijnlijk weer op het niveau van 2019 is. Dat hopen we natuurlijk ook. Je ziet nu een verschuiving van het collectief vervoer naar het individueel vervoer. Je ziet dat mensen angst hebben voor het ov en daarom toch liever in de eigen auto of op de fiets stappen. Dat laatste is natuurlijk wel prima. Het KiM verwacht dus dat in 2025 het openbaar vervoer zich weer hersteld zal hebben en dat de drukte op de weg tegen die tijd met 5% tot 10% is gestegen. Daar is dan dus het thuiswerkeffect — nogmaals, niet het thuiswerkeffect van nu maar het thuiswerkeffect van een of twee dagen — in meegenomen.

Dan resteert dus nog steeds een heel grote opgave. Dat zal uiteraard ook per regio verschillen. We zullen ook dan verschillen blijven zien tussen het stedelijk gebied en het platteland. Maar het is heel belangrijk dat we ons investeringsprogramma uitvoeren en dat we ook in de toekomst nieuwe projecten blijven opstarten. Specifiek over het op peil houden van het aanbod van het landelijke en regionale ov-systeem zal de staatssecretaris zo nog komen te spreken.

Dan zijn hier ook een heel aantal vragen over gesteld. Ik doe mobiliteit nu even breed, ik doe nu maar even alles door elkaar. De heer Van Dijk heeft gevraagd: wat gaat de minister doen aan sociale misstanden in het wegvervoer, bijvoorbeeld aan het ongeoorloofd doorbrengen van de weekendrust in de cabine? Gaat de ILT meer handhaven? Wij delen met elkaar de waardering voor het werk van de chauffeurs. Het is van groot belang dat ze worden behandeld met het respect dat ze verdienen, zodat ze ook op een verantwoordelijke manier hun werk kunnen blijven doen. Zoals ik al aan het begin van mijn betoog heb gezegd: daarbij horen de sanitaire voorzieningen langs de weg, maar ook natuurlijk voorzieningen bij de bedrijven waar die chauffeurs moeten laden en lossen. Dus ook hen spreek ik op deze manier nog maar een keer aan: zorg voor een open deur voor de chauffeurs en ontvang ze met open armen, zou ik zeggen.

De sector heeft dit jaar afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van sanitair. Die zijn vastgelegd in een convenant. Ik roep alle wegrestaurants, tankstations en bedrijven die worden bevoorraadt door onze beroepschauffeurs op om hun sanitair gewoon beschikbaar te blijven stellen. Ik wijs ook op de campagne van de werkgevers, "een schoon toilet voor iedereen", waarin aandacht wordt gevraagd voor dit onderwerp.

Dan specifiek over de handhaving. Daar had de heer Van Dijk ook vragen over gesteld. De ILT handhaaft natuurlijk op de naleving van de rij- en rusttijden. Die 45 uur rust mag natuurlijk niet in de cabine. De ILT heeft in 2018, toen we hier echt mee startten, een flyeractie gehouden. Sindsdien zijn er een kleine 1.000 controles op de wekelijkse rust uitgevoerd. ILT doet dit aan de hand van risicoanalyses, om op die manier de capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten. Daar zijn een heel aantal boeterapporten uit voortgekomen. Voor de mensen die regelmatig op Twitter zitten: ik kan u "inspecteurwegvervoer" aanraden. Dat is een leuk twitteraccount om te volgen, waar je kunt zien dat die inspecteurs dagdagelijks erbovenop zitten, of het nou gaat om tacograaffraude of wat dan ook voor overtreding. Af en toe schrik je echt van wat ze tegenkomen.

De voorzitter:

Bent u nog bezig met het onderwerp mobiliteit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Misschien kan ik nog zeggen dat we de komende jaren 2.400 extra truckparkings gaan realiseren, die daar natuurlijk heel belangrijk voor zijn. 220 daarvan zijn dit jaar nog gerealiseerd. 1.000 worden er gerealiseerd tot 2022. De resterende 1.180 komen in de periode tot 2024. Dus daar wordt hard aan gewerkt.

De voorzitter:

Ja? Heeft u alle vragen op dit punt gehad?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wel die van de heer Van Dijk.

De voorzitter:

Misschien is het goed als de minister dit even afrondt. Dan krijgt u de gelegenheid om een vraag te stellen, meneer Van Dijk. Of was u klaar met het onderdeel mobiliteit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, en dan gaan we naar de wegen.

De voorzitter:

De heer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank voorzitter. Even over dat sanitair. We krijgen nog steeds veel signalen van chauffeurs dat zij in de problemen komen. Het zijn gewoon lastige problemen, als je ergens moet stoppen en nergens gebruik van kunt maken. Ik begrijp dat er een convenant is en dat we partijen aansporen

om het mogelijk te maken. Kan de minister niet zelf er nog een stapje bovenop zetten om de situatie voor heel het land te verbeteren? Want we krijgen de signalen nu wel voortdurend.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik sta altijd open voor goede ideeën om er nog meer aan te doen. Ik heb er pas in een filmpje nog eens aandacht voor gevraagd; in het voorjaar ook. Toen heeft het overigens wel goed gewerkt, hebben we gehoord. De gezamenlijke inzet heeft er toen toe geleid dat mensen weer gewoon van het toilet gebruik konden maken. Ik heb bij de werkbezoeken die ik toen heb afgelegd — nu doen we alles digitaal, maar toen nog fysiek — altijd ook even gevraagd: hoe zit het met de chauffeurs, waar moeten die hun koffie drinken enzovoort? Ik heb er gewoon aandacht voor gevraagd, maar zal dat graag ook de komende tijd blijven doen. Zeker.

De voorzitter:

Ja? De heer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dan over de handhaving. Het is inderdaad goed dat de minister bij aanvang, toen zij begon, zei: we gaan echt stevig handhaven op de veiligheid, de omstandigheden voor de chauffeurs, de weekendrust en het slapen in de cabine. Blijft de ILT op dit niveau handhaven? Er zijn nu 1.000 inspecties geweest. Wat kunnen we het komende jaar verwachten van de ILT?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De ILT werkt zoals u weet risicogestuurd. Ik heb pas nog met chauffeursvertegenwoordigingen gesproken die zeiden: wij zien er veel te weinig van. Een deel van het toezicht vindt administratief plaats, dus daar merken chauffeurs niet alles van. Dat gebeurt aan de hand van steekproeven en dan wordt de hele administratie doorgelicht. Als een bedrijf vorig jaar is gecontroleerd en het allemaal tiptop in orde was, richt je je aandacht liever op de bedrijven waarvan je denkt: die hadden het niet helemaal goed voor elkaar. Dus we proberen zo veel mogelijk risicogericht te werken. We hebben goede contacten. De Europese koepel op dit vlak, de ECR, zit ook in Nederland. We vergelijken goed hoe het toezicht in de buurlanden gebeurt. Dat blijft risicogestuurd. Als er een tandje bij nodig is ... We hebben onlangs gezien dat het aantal inspecties niet was gehaald. Daar spreek ik de inspecteur-generaal op aan en dan ga ik ervan uit dat het volgend jaar wel gehaald wordt.

De voorzitter:

Mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Voor mij staan de dames van het spitsmijden. Ik hoor de minister praten over een tot twee dagen thuiswerken. Dat is een gemiste kans. Er zou toch meer moeten kunnen. Gezinnen blijven vaak op woensdag en vrijdag thuis. Dat zijn de dagen waarop we weinig spits zien. Het probleem zien we maandagochtend, dinsdagochtend, donderdagochtend en de avonden en dan ook de vrijdagavond nog. Zou het niet veel sterker zijn als we aan de slag gaan met het spitsmijden door de flexibele werktijden flexibel in te zetten op kantoor? Dus het kantoor meer als ontmoetingsplek en niet per se die verplichte maandagochtendvergadering op kantoor om 09.30 uur.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Helemaal eens. Dat doen de staatssecretaris en ik ook. Het gaat niet alleen om het thuiswerken, maar ook om het spreiden over de dag. Het is een en-enverhaal. Er zijn heel goede voorbeelden in het onderwijs, waarbij je met wat later of eerder starten een stukje uit de spits kunt halen. Dat geldt zeker ook voor kantoren. Uiteindelijk is het toch weer de werkgever die de sleutel in handen heeft. Als de werkgever blijft verwachten dat iedereen op maandagochtend om 09.00 uur tegelijk voor de eerste teammeeting op kantoor is, heeft de individuele werknemer daar niet zo veel keus in. Door corona is dat in een stroomversnelling gekomen. Samen met de collega's van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en EZK voeren we gesprekken met werkgevers over hoe we dat op

een zo goed mogelijke manier kunnen spreiden: een belangrijk stuk van het thuiswerken vasthouden en daarnaast kijken op welke tijdstippen dat gebeurt. Dus helemaal eens.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank. Dit is al heel hoopvol. Ik begreep uit de brief die we vanochtend hebben gekregen dat er voor het MIRT nog een overzicht komt met de afspraken die er allemaal zijn. Ik ben benieuwd hoe concreet dat wordt. Dit soort afspraken zijn interessant. We weten dat de motie-Amhaouch ervoor gezorgd heeft dat de staatssecretaris in de buurt van Nijmegen aan de slag is gegaan met dat succesvolle project, waarbij we 30% mensen uit de hyperspits naar de trein hebben gehaald. Juist die regionale aanpak is volgens mij heel succesvol, maar ik zie die dan graag wat concreter en ook becijferd. Krijgen wij dat dan ook voor het MIRT?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, niet voor het MIRT. We gaan er juist tijdens deze MIRT-ronde afspraken over maken in de verschillende regio's. Er zit verschil in. In de ene regio is het probleem groter dan in de andere. De ene regio is verder dan de andere. Maar je ziet wel dat alle regio's er nu enthousiast mee aan de slag zijn. U noemt het voorbeeld van Nijmegen, maar de Breikers uit de regio Amsterdam zijn ook een heel succesvol voorbeeld, waarbij heel veel bedrijven zich van hun goede kant laten zien en meedenken over het mobiliteitsvraagstuk. Dat hangt er dus een beetje van af. De ene regio is verder dan de andere. De regio's zijn er nu allemaal mee aan de slag.

De **voorzitter**:

De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik ga even door op de vraag van de heer Gijs van Dijk over de vrachtwagenchauffeurs. Enerzijds erkennen we allemaal het belang van het vrachtvervoer en van de vrachtwagenchauffeurs. Anderzijds vinden wij ook allemaal dat ze niet zeven dagen per week 24 uur in hun cabine moeten zitten. Wij hebben als commissie een paar weken terug een petitie aangeboden gekregen van twee wegrestaurants. Zij zeggen: wij kunnen ons restaurant dusdanig inrichten dat het coronaproof is. Nu moeten ze het eten naar hun cabine brengen en zitten ze te lang daar. Is het mogelijk om net als andere landen — Duitsland en Frankrijk maken er een uitzondering voor — te kijken of dat ook in Nederland kan, zodat we coronaproof de vrachtwagenchauffeurs een beetje tegemoet kunnen komen en zodat ze buiten hun cabine op veilige afstand van elkaar kunnen eten? Ik vraag de minister of zij bereid is om in de gesprekken die zij voert ook daarnaar te kijken, zodat we de chauffeurs iets meer tegemoetkomen, want hun situatie is gewoon echt niet te doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar krijg ik regelmatig berichten over van chauffeurs. De ene vindt het prima en zegt dat hij zich graag terugtrekt in zijn cabine, de andere heeft er grote problemen mee. Ik begrijp dat dat heel verschillend ligt. Ik ben best bereid om met de verschillende vertegenwoordigers — ik denk dat u ook doelt op de afvaardigingen van bijvoorbeeld de vakbonden — dat gesprek nog eens aan te gaan, om te horen hoe groot het probleem is en of we er nog meer aan zouden moeten doen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de wegen. Begin deze maand kwam het Kennisinstituut Mobiliteit met nieuwe cijfers. Naar verwachting is het in 2025 zo'n 5% tot 10% drukker op de weg dan in 2019. Dat is dan nog zelfs als we economisch door een diep dal gaan. Daarin is meegenomen dat we tegen die tijd waarschijnlijk nog steeds één of twee dagen per week thuiswerken en ook meer gespreid de weg op gaan. Dat laatste zeg ik tegen mevrouw Postma. Het KiM houdt daar dus al rekening mee. Volgende week gaan we de BO MIRT voor het eerst allemaal digitaal voeren. Dat is ook een unicum, niet echt handig, maar we gaan het meemaken. Ook daar gaan we dus proberen de

mobiliteit te beperken en gaan we niet onnodig met mensen in één ruimte zitten. We gaan er wel samen nadere afspraken over maken voor de periode na corona. We hopen natuurlijk allemaal dat die zo snel mogelijk komt. Dan gaat het natuurlijk niet meer over de hele week thuiswerken, maar over één of twee dagen per week. Op de projecten waarmee we aan de slag zijn, komen we uiteraard terug in het notaoverleg van begin december.

De heer Graus had gevraagd hoe het nu kan dat de filedruk voor corona al was toegenomen. De filedruk op het hoofdwegennetwerk is in 2019 gestegen met 14,2%. Dat kwam vooral door een toename van de verkeersdruk op het hoofdwegennet. Hoofdoorzaak van die toename van het verkeer is gewoon de groei van de economie geweest. In 2019 was die groei 1,8%. De toename van werkgelegenheid heeft die extra groei veroorzaakt.

Dan een punt waarbij veel Kamerleden zullen opveren als dit woord valt. Dat is het woord "Westerscheldetunnel". Verschillende Kamerleden hebben over de Westerscheldetunnel gesproken. De heren Van Dijk en Laçin hebben er een amendement over ingediend. Ik heb in de schriftelijke set antwoorden de achtergronden en het ontstaan van de tol geschetst. Nog even voor de mensen thuis: de provincie Zeeland is eigenaar van de Westerscheldetunnel en is verantwoordelijk voor de tolheffing. De provincie heeft deze zomer becijferd dat het om een bedrag van 400 miljoen euro gaat om de tol af te schaffen. Ik wil gewoon nog even in uw richting meegeven dat de wens om die tol af te schaffen door dit soort bedragen mij meer iets lijkt voor een volgende kabinetsformatie.

De voorzitter:

Ik zie dat mensen willen interrumperen, maar ik wil eigenlijk dat de minister eerst dit onderdeel afmaakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zal ik eerst de vragen afmaken? Ik heb over de Westerscheldetunnel verder niets meer te melden.

De voorzitter:

Heeft u nog meer punten op dit gebied?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Bij het blokje wegen wel.

De voorzitter:

Ik zie de heer Graus. Ik wil toch voorstellen dat u dit afrondt. Daarna kunnen de heer Graus, de heer Gijs van Dijk en mevrouw Van der Graaf interrumperen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Schonis heeft gevraagd of ik wil toezeggen dat ik de afspraken uit het Klimaatakkoord over betalen naar gebruik zal nakomen en of we op koers liggen om in 2025 rekeningrijden in te voeren. In het Klimaatakkoord is afgesproken om ten behoeve van de komende kabinetsformatie onderzoek te doen naar drie varianten van betalen naar gebruik. De staatssecretaris van Financiën heeft de Kamer op 16 oktober de tussenrapportage met resultaten van het onderzoek toegestuurd. Daarbij zit ook een ambtelijke quickscan over de technologische en invoeringsaspecten. Daaruit blijkt dat invoering per 2025 niet mogelijk is. Uit de quickscan blijkt dat invoering minimaal negen jaar vergt. Ik verwijs dan alleen maar naar die onderzoeken. In een verdiepend onderzoek van KPMG wordt hier nader op ingegaan. Daarbij wordt gekeken naar de verschillende fases en termijnen.

Naast dat onderzoek van KPMG naar technische en invoeringsaspecten loopt er ook nog een onderzoek van SZW naar de inkomenseffecten. De Kamer zal, naar ik heb begrepen, voor het eind van dit jaar de eindrapportage ontvangen.

De **voorzitter**:

Ik heb de minister net gevraagd om het af te maken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voor het blokje wegen is dit het.

De **voorzitter**:

Dan heb ik eerst de heer Graus, dan de heer Gijs van Dijk, mevrouw Van de Graaf en de heer Schonis.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De rest komt allemaal bij het NO MIRT.

De heer **Graus** (PVV):

Het ging even over de filevorming. Ik ben van mening dat als de doorstroming sneller is, er ook minder opstoppen zijn. Dat kreeg je vroeger ook al bij natuurkunde op de middelbare school, op het vwo. Dat is logisch. Ik vraag me af hoe de minister dit rijmt. Ik denk namelijk dat dit wel degelijk te maken heeft met het bovenmatige aantal snelheidsbeperkingen. Mensen gaan overal in de ankers. Ze zijn allemaal bang om de hoge boetes te ontvangen die we in Nederland opleggen. Ik denk dat dit er allemaal mee te maken heeft dat je cumulatieve vertragingen krijgt. Cumulatieve vertraging veroorzaakt namelijk files. Eén en één is twee. Daar zou de minister iets aan kunnen doen: de doorstroom moet veel sneller. Ik merk dat in Duitsland een file veel sneller is opgelost, als er al file is. Daar zou onderzoek naar gedaan kunnen worden. Ik heb daar nooit onderzoek naar gedaan. Ik woon aan de Duitse grens en ik rijd veel op de Duitse snelwegen. Mijn ervaringsdeskundigheid is dat als er iets is, dat eerder is opgelost. De doorstroming moet beter. Je merkt het bijvoorbeeld in een stad als Berlijn. Er zijn in Berlijn ook snelheidsbeperkingen, maar alles loopt door. Als je van de ene naar de andere kant van Den Haag wil, ben je een uur onderweg. Dat is gewoon verschrikkelijk. Er klopt iets niet met onze infrastructuur en met onze doorstroming.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het zeer met de heer Graus eens dat doorstroming hartstikke belangrijk is. Dat is voor iedereen beter. Het is beter voor de betrouwbaarheid van de reistijd. Het is ook voor het milieu beter, want dat voortdurend optrekken en afremmen veroorzaakt meer uitstoot en kost meer brandstof. Dat is allemaal niet goed. Daarom richten we ons met alle middelen die we hebben op het bestrijden van files. Die hebben we nu een heel stuk minder vanwege corona. Dat komt omdat we nu beter spreiden en er bijna alleen maar wordt thuisgewerkt, tenzij het niet anders kan. De files die we nog hebben, zijn er bijvoorbeeld doordat er toch een ongeval is gebeurd of door wegwerkzaamheden.

Of dat in andere landen beter is? U bent erg blij met de Duitse aanpak. Als Europarlementariër ben ik jarenlang iedere maand op en neer naar Straatsburg gereden over de Duitse snelwegen. Ik heb daar ook heel veel uren in de file mogen doorbrengen, kan ik u melden. Ik weet dus niet of dat daar zoveel beter is. De Duitse collega Hendrik Wüst van Nordrhein-Westfalen is juist bij ons op de koffie gekomen om te kijken hoe wij ons incidentmanagement doen, omdat zij denken dat wij dat sneller doen. Maar goed, je vergelijkt het dan maar met één land.

Ik ben het zeer met u eens dat je ervoor moet zorgen dat het blijft doorstromen. Alles is er ook op gericht om dat te bereiken.

De heer **Graus** (PVV):

Wat betreft incidentmanagement en dat we daar goed in zijn: ik ben heel trots op onze Rijkswaterstaat en onze politie. Die doen het fantastisch. Alle lof voor die mensen. Maar daar heb ik het niet over. Ik heb het over de doorstroom en alle maatregelen die de regering oplegt. Dat bedoel ik meer. Ik zou de minister het volgende willen vragen. Ik heb dat ook weleens gevraagd aan een van uw voorgangers. Als hier één vlokje sneeuw op het spoor ligt, loopt alles in het

honderd. Ga eens stagelopen in Zwitserland en Oostenrijk. Daar hebben ze die problemen niet. Ik zou tegen u willen zeggen: de Duitse minister komt hier kijken, maar u zou daar eens stage moeten lopen, bij de Duitse snelwegpolitie of bij de Duitse rijkswaterstaat. Ik weet zo snel niet hoe die heet. Dat zou best een goeie zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij hebben heel veel goede contacten met de oosterburen, zowel op het federale niveau als op het niveau van de Länder. Die hebben we ook met de zuiderburen en andere Europese lidstaten op andere thema's. Op het gebied van verkeersveiligheid hebben we goede contacten met bijvoorbeeld Zweden. We proberen dus zeker ook van de andere landen te leren. De heer Graus had het over een sneeuwvlokje op de rails. Die vraag laat ik even aan de staatssecretaris. Laat ik het dan even hebben over sneeuwvlokjes op de weg. Daar hebben we nou juist een fantastisch mooi project lopen met de Data Task Force, met die zes automerken, de navigatiebedrijven en de Europese lidstaten. Als één auto via de tractie van het wiel merkt dat het ergens glad is, dan wordt dat niet meer per automerk of per navigatiesysteem aangegeven. Dat delen ze dan met elkaar. Als jij daar met merk X rijdt en het wordt de ether ingegooid, krijgt iemand die achter jou met merk Y rijdt die informatie ook. Ik denk dat we ook daar met het delen van dat soort informatie, over weer, over gladheid, over wegomleidingen enzovoort, ontzettend op de goede weg zijn, juist samen met die andere Europese landen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is gisteren best wel lang gegaan over de Westerscheldetunnel en de tol die wordt geheven. We hebben inderdaad antwoord gekregen op de vragen die ook wij hebben gesteld. Dat ging over de aanloop, de geschiedenis, hoe dit is ontstaan en het compensatiepakket, maar ik zou het willen hebben over het gevoel dat leeft in Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen. Dat is vooral het gevoel van onrechtvaardigheid. Ik begrijp dat heel goed. Dat gevoel van onrechtvaardigheid werd nog veel sterker bij het afsluiten van de Belgische grenzen bij de eerste lockdown. Het heeft economische gevolgen, wat meerdere onderzoeken laten zien, maar ook sociale gevolgen. Je hebt het gevoel dat je bent afgesloten van de rest van Nederland, tenzij je tol betaalt als enige in Nederland. Ik wil de minister dus vragen om toch eens even goed te kijken naar het voorstel dat wij doen. Het voorstel is niet om 400 miljoen, of wat het ook moge zijn, even in de laatste begrotingsbehandeling met elkaar regelen. Wij willen het graag voor komend jaar regelen, omdat er bij de formatie, zoals meerdere partijen hebben gezegd, echt het gevoel is om dit vanuit de landelijke politiek op te lossen. Ik weet dat er ook aantal onvoorziene posten zijn binnen de IenW-begroting. Kan ik de minister verleiden om met ons te kijken of we dat nou niet voor het komend jaar, 2021, op kunnen lossen en het gevoel van onrechtvaardigheid weg kunnen nemen? In de formatie gaan we dit dan, als het aan ons ligt, voor de lange termijn regelen.

De voorzitter:

De minister. Het was een lange interruptie. Dat vindt de heer Graus ook.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan me het gevoel van de mensen in de grensstreek heel goed voorstellen. Vandaar dat we er ook vanaf het begin op hebben ingezet om die grenzen niet dicht te doen. We hebben het met de oosterburen ook gehad over open houden, zodat de mensen die over en weer familie en werk aan de andere kant van de grens hebben gewoon door kunnen gaan, zonder dat er allerlei problemen voor ze ontstaan. Het gaat toch om een behoorlijk bedrag, ook al gaat het om één jaar. Er zijn in het verleden gewoon afspraken gemaakt met de provincie Zeeland. Het is op die manier afgehandeld, afgekocht. De provincie Zeeland is daar nu ook verantwoordelijk voor en ik vind eigenlijk dat die discussie daar thuishoort. Daarom heb ik toch nog even het compensatiepakket van de heer Wientjes — zo noem ik het maar even huiselijk — benoemd, omdat daar die keuze ook niet in is gemaakt.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

In de antwoorden staat inderdaad: de Westerscheldetunnel ligt ver van Vlissingen. De tol afkopen is niet beoordeeld als een voldoende bijdrage aan de economische structuurversterking, maar zo wordt het niet gevoeld en beleefd in Zeeuws-Vlaanderen. Het is inderdaad het einde van

Nederland. Ik woon zelf aan de andere kant aan het einde van Nederland. Dan krijg je af en toe het gevoel: daar in Den Haag praten ze wel over ons en zeggen ze dat ze de regio belangrijk vinden, maar als uiteindelijk echt puntje bij paaltje komt, dan leveren ze niet. Ik vind dat we, zeker gezien de coronacrisis, waarin we, terecht, bedrijven miljarden geven om banen te redden en banen te behouden, vanuit dat steunpakket dat miljarden kost 30 miljoen moeten vrijmaken voor komend jaar — het gaat niet om groot geld — om een gebaar richting Zeeuws-Vlaanderen te maken. Het is niet alleen een gebaar. Ook bij de formatie moeten we de afspraak maken dat we dat hele bedrag met elkaar gaan oplossen. Natuurlijk heeft de provincie Zeeland daar ook een rol in.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil even iets zeggen over dat gevoel in de regio dat ze niet meetellen. Ik denk dat juist de staatssecretaris en ik daar een belangrijke stap in zetten. Bij de omschakeling naar het Mobiliteitsfonds en een nieuwe NMCA gaan we ook grensoverschrijdend kijken, zodat je niet meer je modellen aan de grens laat ophouden en zodat je ook de andere helft van de vervoersstroom die kansrijk is kunt meenemen. Dat noem ik dus even over dat gevoel voor de regio. Ik denk dat wij juist laten zien dat we dat wel serieus nemen. En dan wordt er gezegd: 30 miljoen is toch niet zo veel? Wij hebben het gewoon niet. Al onze middelen zijn belegd. In die zin kan ik toch niet anders dan ontraden.

De voorzitter:

Dan ga ik naar mevrouw Van der Graaf en dan de heer Schonis.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Door de lockdown en de sluiting van de winkels in België hebben de mensen in Zeeuws-Vlaanderen zich best geïsoleerd gevoeld. Dat brengt nog meer de discussie naar boven wat te doen met de tol voor de Westerscheldetunnel. Ik heb gisteren ook gezegd dat het wat de ChristenUnie betreft wenselijk is dat we toewerken naar afschaffing van de tolbetaling. De minister stelt terecht dat keuzes voor de langere toekomst volgend jaar aan de formatietafel gemaakt zullen moeten worden. Is de minister bereid om in de aanloop daarnaartoe te kijken hoe we dat financieel mogelijk kunnen maken en om daarbij naar verschillende bekostigingsmodellen te kijken? We moeten er namelijk reëel in zijn dat het om een fors bedrag gaat. Het is een politieke keuze of je hier wel of niet wat aan wil doen. Is de minister bereid te kijken hoe we dit mogelijk kunnen maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, wij zien daar zelf geen aanleiding toe. Er zijn in het verleden namelijk gewoon goede afspraken gemaakt met Zeeland. Mocht uw Kamer daartoe besluiten, dan zal ik daar uiteraard mijn medewerking aan verlenen. In eerste instantie is het echter de verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland, want zij hebben die verantwoordelijkheid ook echt zelf op zich genomen.

De heer Schonis (D66):

Ik wil mij, als inwoner van Zeeland, van harte aansluiten bij de woorden van mevrouw Van der Graaf. Ik snap de gevoelens. Ik snap ook echt wel de gedachte achter het amendement van de collega's. Ik begrijp ook dat het om 30 miljoen gaat. Dat doe je dan voor een jaar. Wat ga je het jaar daarop dan vertellen? Ik worstel daar zelf ook mee, maar als Zeeuwen komen we uiteindelijk altijd weer boven en ontzwemmen wij die gedachte ook wel weer.

Dat is eigenlijk niet waarvoor ik hier sta. U had het over rekeningrijden. Tenminste, volgens mij had u het over het overwegen, de toekomst en het bekostigen daarvan. U heeft er zelfs gisteren een prijs voor gewonnen. Ik wilde u daarvoor feliciteren. Ik heb gezien dat de minister onder andere vanwege het invoeren van rekeningrijden een prijs heeft gewonnen. Dat betrof de vrachtwagenheffing.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt, dat ging om de vrachtwagenheffing.

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben blij dat de minister dan zegt: ik vat dat toch maar op als een aanmoediging om rekeningrijden ook in Nederland in te voeren. Ik hoor de minister daarbij wel zeggen: uit onderzoek blijkt dat dat nog wel negen jaar gaat duren. Begrijp ik het volgende goed? We hebben in het Klimaatakkoord, waaronder u ook uw handtekening hebt gezet, afgesproken dat we tot en met maart volgend jaar de voorbereidingen treffen voor het volgende kabinet. Dat kabinet kan dan in 2025 — dat is dus niet over negen jaar maar over vijf jaar — bij de volgende belastingstelselherziening rekeningrijden invoeren en de voorbereidingen daarvoor gaan treffen. Liggen we nog steeds op koers voor die beslissing? Dat is mijn vraag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Staatssecretaris Vijlbrief zal de brieven over de vervolgonderzoeken nog dit jaar naar u toesturen. Ik heb van hem begrepen dat het allemaal op schema ligt. Ik heb alleen duidelijk willen maken dat als u het heeft over het invoeren van rekeningrijden, mensen denken aan het jaar dat het ook daadwerkelijk van kracht wordt. De rapporten geven aan dat het uitvoeringstechnisch niet haalbaar is dat dat negen jaar gaat duren. Nogmaals, dat schrijven de experts op en daar neem ik ook gewoon kennis van. Verder liggen de onderzoeken enzovoort op schema.

Die prijs heb ik overigens niet alleen gekregen vanwege de plannen die wij aan het maken zijn en de voorbereidingen voor de vrachtwagenheffing. Het was breder. Ik denk dat u allemaal die prijs ook een beetje heeft gekregen, want het was bedoeld voor Nederland. Wij hebben namelijk topinfrastructuur en wij zijn top in smart mobility. Het was vooral ook bedoeld voor ons Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Wij waren in Stockholm bij dat congres voor road safety met een delegatie van de Fietzersbond tot de ANWB en de SWOV. Dat heeft internationaal echt wel indruk gemaakt. Ik denk dus eerlijk gezegd dat het hele brede Nederlandse beleid voor die prijs heeft gezorgd en niet alleen de vrachtwagenheffing.

De heer **Schonis** (D66):

Goed, dank u wel. Dan delen we een beetje in de feestvreugde. Maar even heel concreet en heel specifiek. De minister schetst een traject. We liggen nog op koers. Afspraken uit het Klimaatakkoord. Voorbereidingen treffen nú. 2025 bij de integrale herziening van het belastingstelsel een besluit nemen over rekeningrijden, en dat wordt daarna ingevoerd. Daar liggen we nog steeds voor op koers. De afspraak uit het Klimaatakkoord staat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, voor zover ik weet wel. Ik heb van collega Vijlbrief niets anders gehoord.

De **voorzitter**:

De heer Laçin en dan mevrouw Kröger.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil toch even terug naar Zeeland, naar Zeeuws-Vlaanderen. De heer Gijs van Dijk stelde daar een vraag over. Mevrouw Van der Graaf stelde daar een vraag over. Als ik dan het antwoord hoor "wij hebben het geld niet en het ligt bij de provincie", dan verbaast mij dat wel. Want dat geld is er wel en, zoals mevrouw Van der Graaf zei: het zijn politieke keuzes waar je het aan uitgeeft. Daarom hebben we een begrotingsbehandeling en daarom hebben wij een amendement ingediend. Je kan van alles vinden van de dekking; die kunnen we ook nog wijzigen. Maar het geld is er als wij dat willen. Dat was mijn eerste punt.

Het tweede punt is dat de minister ook zou moeten schetsen waarom de provincie ooit die tunnel heeft overgenomen. Dat was omdat de rijksoverheid plannen had om hem te privatiseren, waardoor de tarieven voor de mensen uit Zeeuws-Vlaanderen enorm omhoog zouden gaan. De provincie voelde zich genoodzaakt om in te grijpen, zodat de tarieven voor hun inwoners niet omhoog zouden gaan. Dat is ook een deel van de geschiedenis die de minister schetst in haar schriftelijke beantwoording. In dat licht zou ik de minister, in lijn met de heer Gijs van Dijk, willen vragen om die 30 miljoen in ieder geval voor het komend jaar samen te regelen. Dan kan er aan

de formatietafel, welke partijen daar dan ook zitten, gekomen worden tot een definitieve oplossing. Ik hoop namelijk dat de minister het ook zo ziet dat Zeeuws-Vlaanderen en Zeeland dat verdienen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, wij hebben heel goed nagedacht over onze begroting en we hebben de middelen die we bij elkaar hebben kunnen schrapen, gelabeld aan de projecten en plannen die wij prioriteit vinden hebben. Dit is daar niet één van.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger. Ik denk dat er een verschil van mening is; dat zie ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook ik wil de minister feliciteren met de pluim vanuit de asfaltlobby, vooral voor de timing van de dag waarop zij een pr-filmpje de wereld in heeft gegooid dat er een handtekening is gezet onder het tracébesluit A27, de meest omstreden weg van Nederland. Mijn vraag is deze. Er liggen meerdere vrij duidelijke adviezen van de Commissie voor de m.e.r. over stikstof, over nut en noodzaak, over de impact op natuur. De minister heeft de Kamer verrast met dat filmpje, maar het besluit moet nog gepubliceerd worden. Kan de minister mij garanderen dat al die bezwaren en zorgen vanuit de Commissie voor de m.e.r. ondervangen worden met het tracébesluit dat wij begin december krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als ik daar geen vertrouwen in had, dan had ik het tracébesluit natuurlijk niet getekend. Dus het antwoord is ja.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als er dan zo veel stelligheid in het antwoord van de minister zit, vraag ik mij toch het volgende af. Dat waren echt nogal stevige adviezen. Het project is een keer gesneuveld bij de Raad van State en er zijn veel juridische experts die zeggen: het is wankel. Het juridische stikstofraamwerk is op dit moment wankel. Eigenlijk doet het kabinet weer waar het eerder voor op de vingers is getikt. Er wordt met twee verschillende rekensystemen gerekend. Het rammelt. Waarom legt de minister deze MER en alle stukken die daar onder zitten, niet voor aan de Commissie voor de m.e.r. voor een eindadvies, voordat zij een definitief besluit publiceert?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij zijn hierbij natuurlijk niet over één nacht ijs gegaan. Hier hebben heel veel mensen bij Rijkswaterstaat en heel veel experts heel veel uren noeste arbeid in gestoken, ook om het goede antwoord te vinden op de kritiek van de Commissie voor de m.e.r. en van anderen. Als wij breed de overtuiging hebben, en die is er breed bij al die mensen, dat het antwoord er is, dan volg je ook gewoon normaal de procedure. Dit is nu al een traject van twaalf jaar. Het heeft al lang genoeg geduurd. We gaan de boel in procedure brengen en dan kan iedereen nog zijn zienswijze indienen enzovoort.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik noemde gisteren het getal 207. Er is 207 kilometer aangelegd onder dit kabinet. Ik zit een beetje vooruit te kijken: wat zou er nou nog meer komen? Als ik naar die zeven MIRT-projecten kijk, dan zie ik dat er één besluit is genomen: het besluit waar mevrouw Kröger het net over had. Het CDA is daar veel positiever over. Wij zijn daar blij mee. Maar we hebben nog vier maanden. Welke besluiten ten aanzien van die zeven zitten er nog meer aan te komen? Gaat de minister nu met een snelheid van 130 km/u vooruit en worden er nog meer stappen genomen? Hoeveel van die andere besluiten denkt zij nog neer te kunnen leggen voordat deze kabinetsperiode voorbij is? Zijn dat er één, twee, drie, vier of zes?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hangt er natuurlijk een beetje van af of je een demissionair kabinet straks ook nog

meerekent. Nee, dat is flauw. Een aantal natuurlijk zeker niet. We weten bijvoorbeeld dat InnovA58, het stuk Sint-Annabosch-Galder, waar we echt een forse uitdaging hebben wat stikstof betreft, nu nog niet komt. Dat heb ik ook al eerder aangegeven. Dat kan wel met drie jaar vertraagd worden. Dus welke dat precies zijn, zullen we moeten afwachten. Er wordt met man en macht aan doorgewerkt. U weet ook dat we, ondanks de commissie-Elverding in het verleden, gemiddeld al zeven jaar kwijt zijn aan de eerste twee stappen uit het MIRT-traject. Dan heb je het nog helemaal niet over allerlei bezwaren die naderhand komen of problematiek zoals nu rondom stikstof. Dan heb je de hele aanbesteding en de bouwtijd nog niet eens meegenomen en daar gaat ook ontzettend veel tijd mee heen. In het begin van mijn ministerschap mocht ik de start geven voor de A24, de Blankenburgverbinding. Dat doe je dan begin 2018, in de hoop dat het in 2024 — makkelijk te onthouden: de A24 in '24 opgeleverd — klaar is, dat je dat haalt. Ook zo'n bouwperiode is dus nog ongelooflijk lang. De Gaasperdammertunnel is nu klaar. Dat gaat niet om een grote hoeveelheid kilometers, maar het is wel een fantastisch project. Laten we die A27 nog eens pakken. We hopen nu met het tracébesluit dat het zal worden opgeleverd in 2027, maar het was, denk ik, 2008 toen hiermee gestart werd. Toen zat uw minister Camiel Eurlings nog op mijn stoel en we weten niet wie er straks in 2027 zit. Maar ze duren gewoon ongelooflijk lang, onze trajecten.

Wat we daaraan kunnen versnellen, doen we graag. We werken ook nog aan de uitvoering van de motie van het lid Van Aalst en bekijken wat er nog te bedenken is om die procedures in te korten. Maar ja, door stikstof hebben we wel een behoorlijke extra vertraging opgelopen, juist bij die grote projecten.

De voorzitter:

De heer Schonis nog een keer.

De heer **Schonis** (D66):

Ik wist niet dat we al bij de A27 waren beland. Ik heb even de beantwoording op de vragen van vanochtend erbij gepakt. Ik denk dat ik even een puntje recht moet zetten. De minister heeft het over "de kritiek van de Commissie voor de m.e.r.". Nee, de Commissie voor de m.e.r. heeft hooguit een kritisch advies. Ze adviseren u en het is niet zo dat ze u bekritisieren als minister. Maar dat even terzijde. Het is wel zo dat het punt waar zij kritisch op adviseerden, dat stikstofverhaal is. U gaf op de vraag van mevrouw Kröger en op de vraag van mij eigenlijk een verschillend antwoord wat stikstof betreft. De vraag van mevrouw Kröger is: is er nou voldoende stikstofruimte om dit project door te zetten? Daarop zegt u: ja, ik heb het AERIUS-model gebruikt. Dat is dan de rekenmethode van vorig jaar november, zal ik maar zeggen. Op de vraag van mij of we nu voldoende stikstofruimte hebben om de woningbouwopgaaf verder te bekijken, zegt u: dat zal wel, want op de hexagonen rondom Utrecht ... Ja, het is een mooie sciencefictionachtige setting, maar het komt er gewoon op neer dat het rekenmodel laat zien dat er rondom Utrecht voldoende stikstofruimte zou zijn, ervan uitgaande — dat is mijn punt — de nieuwe stikstofwet zo meteen van kracht wordt. Maar die stikstofwet is er nog niet, die ligt nog hier in de Tweede Kamer. U loopt hierop vooruit. Hoe kunt u nu zeggen: ik heb er wel vertrouwen in dat het wel goed komt? U weet nog niet welke rekenmethode u gaat gebruiken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik mag van de heer Schonis als lid van de coalitie toch wel verwachten dat hij er vertrouwen in heeft dat het goed gaat komen met deze wet. Wij gaan daar in ieder geval van uit. Wij hebben daar met alle experts naar gekeken en ik zie geen enkele reden om daaraan te twijfelen. Nogmaals, anders zou ik dat tracébesluit niet getekend hebben. De stukken daarover komen binnenkort ter beschikking. Dan kunt u daar ook kennis van nemen. Ik hoop dat u dan tot dezelfde conclusie komt als ik.

De heer **Schonis** (D66):

Dat laatste hoop ik zeker. Ik heb altijd veel vertrouwen, maar ik ben ook wel van de juridische school "vertrouwen is goed en controleren is beter". Ik zit hier ook gewoon als controlerend Kamerlid, met name als controlerend Kamerlid. Die controle kan ik nu niet uitvoeren, omdat ik inderdaad die stukken niet heb. Dat vind ik wel erg lastig aan de timing van dit hele verhaal.

Goed, het is uw besluit. Daar kan ik niks aan veranderen, want het is ook uw bevoegdheid, maar ik hou hier echt een slag om de arm. Ik kan het gewoon niet controleren. Ik vertrouw u graag, maar ik zou het graag zwart-op-wit willen hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U krijgt dat straks. De stukken worden allemaal openbaar en daar kunt u dan kennis van nemen en ons verder op bevragen. Het is gewoon de normale procedure die bij ieder tracébesluit volgt die hier ook van toepassing is.

De voorzitter:

De heer Laçin. Ik kuch omdat ik last heb van de schoonmaakdoekjes. Dat is elke keer als er schoongemaakt wordt.

De heer Laçin (SP):

Daar kan ik weinig aan doen, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, ik zeg het alleen dat u niet denkt dat ... Maar goed, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

De minister zegt dat zij de normale procedure volgt die geldt bij een tracébesluit, maar we hebben natuurlijk met z'n allen kunnen concluderen dat de normale gang van zaken niet de huidige gang van zaken is. Vorig jaar mei heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de PAS. Daarna is er heel veel gedaan om bijvoorbeeld de woningbouw een beetje op gang te helpen. Voordat wij kunnen inzien op welke berekeningen het besluit van de minister berust om in een toch wel slecht gemonteerd filmpje te gaan staan en dat te delen op social media, heeft de Tweede Kamer in deze fase het recht om eerst die controle uit te kunnen voeren en vervolgens te kijken of het allemaal kan, ja of nee. De minister heeft iets getekend. Wij weten helemaal van niks. Wij moeten nog wachten op die berekeningen. Waarom kiest de minister, vooral als het gaat om dit project, er niet voor om eerst ons als Kamer in te lichten en dan pas te bekijken hoe we dit verder brengen, terwijl die stikstofwet ook nog eens behandeld moet worden? Ik ben geen lid van de coalitie zoals de heer Schonis is. Misschien heb ik wat minder vertrouwen in die wet. Dus waarom kiest de minister niet voor die route?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat ik gewoon de normale procedure volg zoals bij ieder tracébesluit. Ik zag geen enkele aanleiding om daarvan af te wijken. Dus u gaat die stukken allemaal krijgen, net zoals dat bij ieder tracébesluit en ontwerp-tracébesluit in al die stappen gebruikelijk is. De rechtsgang is nog volledig open. Dus er is wat dat betreft helemaal niets bijzonders aan de hand.

De voorzitter:

Uw vierde vraag, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Gelukkig kan de VVD nog niks aan de rechtsgang doen. Anders was dat ook al gebeurd, denk ik. Maar waar het hier om draait, is dat er bij dit project heel veel aan de hand is. De minister doet alsof het allemaal heel normaal en heel goed is gegaan, maar er is een uitspraak van de Raad van State geweest en het tracébesluit is daarna eigenlijk vernietigd. Op basis van voor ons onbekende gegevens dendert deze minister door op dezelfde voet. Dat is nou juist wat niet meer kan. Wij willen als Kamer die controle kunnen uitvoeren. De minister had die route anders kunnen bewandelen door ons eerst in te lichten, met ons het debat aan te gaan, de stikstofwet af te wachten en dan pas door te gaan met de route die ze wil bewandelen. Dit geeft geen vertrouwen aan de Kamer, maar ook niet aan al die mensen die zich al jaren inzetten voor andere alternatieven. Die voelen zich gewoon niet serieus genomen.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, de interrupties moeten echt kort zijn. Dat geldt trouwens niet alleen voor de heer Laçin maar voor jullie allemaal.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij verval ik in herhaling. In de richting van de heer Laçin zeg ik: u denkt toch ook niet dat al die mensen bij Rijkswaterstaat en bij al die bureaus die hier een hele lange tijd aan gewerkt hebben, zo maar wat in elkaar flansen en denken "ach, dan zien we wel of het stand houdt bij de rechter"? Natuurlijk niet. Daar is heel serieus aan gewerkt en daar kunt u over een paar weken kennis van nemen.

De **voorzitter**:

Rustig, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb hier als Kamerlid met een minister te maken, niet met al die ambtenaren die bij Rijkswaterstaat zitten, die natuurlijk hun werk goed proberen uit te voeren. Het gaat erom dat dit een gevoelig project is, dat het om heel veel geld gaat, dat er alternatieven zijn en dat er een uitspraak van de Raad van State ligt. Wij weten niet of dit besluit van de minister goed onderbouwd is en dat willen wij graag weten. De vraag aan de minister is waarom zij de omgekeerde weg bewandelt, door eerst filmpjes te delen, handtekeningen te zetten, mooie sier te maken en dan pas het debat met ons aan te gaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is de normale procedure. Ik zag geen reden om daarvan af te wijken.

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

Het lijkt alsof de minister ook het argument hanteert dat we er al zolang mee bezig zijn. Maar dat is eigenlijk helemaal geen argument. De minister zegt ook dat zorgvuldigheid altijd bovenaan staat. De minister heeft in een ander dossier een ontzettend slechte trackrecord als het gaat om het vertrouwen, dat er in het luchtvaartdossier niet is. Hier bouwt ze daar weer wat aan. De vraag is deze. We begrijpen dat bijvoorbeeld de verkeersmodellen twaalf jaar oud zijn, dus nog voor het verdrag van Parijs. Dat zij er al zolang mee bezig is, met oude modellen, is dat ook niet een reden om de Kamer juist informatie te geven, alvorens die besluiten te nemen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het lijkt me niet verstandig om nu zo'n heel tracébesluit, dat we er niet bij hebben, met elkaar te gaan bediscussiëren. Geen zorgen, dat komt allemaal wel goed. U krijgt het allemaal gewoon op de gebruikelijke momenten te zien. U kunt zich erop verlaten dat natuurlijk van de goede cijfers gebruikgemaakt is.

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

Dat is nou net het probleem: die goede cijfers, daar wil het weleens aan schorten bij deze minister. Juist die verkeersrapporten zouden we toch graag zien en ook gevalideerd hebben, want die zijn twaalf jaar oud. Hoe reageert de minister daarop?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan niet anders dan herhalen dat de heer Van Raan nog even geduld moet hebben. Dan worden alle stukken openbaar gemaakt en dan kunt u het allemaal rustig nalezen. En dan hebt u nog alle tijd om erop te reageren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is fijn dat de minister haar ambtenaren en alle bureaus waarmee ze werkt, blijft prijzen en zegt: rustig afwachten. Feit is dat de minister een handtekening gezet heeft en dat het nu nog niet gepubliceerd is. Op het moment dat het gepubliceerd is, is het een besluit, dus we zitten nu in een vacuüm. In dat vacuüm wil ik toch de minister vragen of zij de onderbouwing voor de

handtekening die zij met veel bombarie gezet heeft, met ons en met de Commissie voor de m.e.r. deelt. We zitten in een juridisch uitermate complex moment. De Raad van State heeft een keiharde tik op de vingers gegeven, alles is wankel. Er is nog geen stikstofwet. De commissie-Hordijk zegt: je kan niet zomaar met twee verschillende rekenmodellen werken. We hebben boze boeren op het Binnenhof, die vragen waarom het wegverkeer volstrekt anders wordt behandeld dan zij. Dat is allemaal onderdeel van de complexiteit van een besluit over een weg die 1,2 miljard gaat kosten, als het meezit, en waarschijnlijk nog veel meer. En dan vraagt de minister aan ons om er maar op te vertrouwen dat het goed zit. Wij willen die berekeningen, de stukken en de onderbouwing kunnen zien voordat het besluit gepubliceerd en dus definitief is, en dat is in deze fase van het vacuüm.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp heel goed dat mevrouw Kroger dat zou willen, maar het is nou eenmaal de procedure zoals die gebruikelijk is. Ik heb de handtekening gezet en that's it. En dan gaan we de normale zienswijzeprocedure in. Een belangrijk deel van de Kamer vraagt om snelheid met die zeven MIRT-projecten, daarover is ook een motie aangenomen, dus ik doe gewoon mijn werk.

De voorzitter:

Het wordt een herhaling.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister doet haar werk in een opvatting waarbij zij eigenlijk gewoon doordendert op de voorgeschreven weg. Nogmaals, het is anders dan normaal. Het kabinet is op de vingers getikt door de Raad van State. We hebben een hele complexe situatie met stikstof. Er ligt een gigantisch maatschappelijk vraagstuk: hoe gaat de landbouw bijdragen en hoe zit het met het wegverkeer? Dat is allemaal complexe materie. Het is anders dan normaal. Nogmaals, ik wil de minister vragen, ook gezien al het gedonder met berekeningen rond Lelystad Airport, om hierin zorgvuldigheid te betrachten en voordat het besluit wordt gepubliceerd, die onderbouwing met ons als Kamer te delen, zodat ik ook mijn werk kan doen als Kamerlid.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger kan dat heel binnenkort, als die stukken gepubliceerd worden, allemaal rustig nalezen. Alle rechtsgang en alle normale procedures staan gewoon nog open. Ik doe dus wat we normaal bij ieder tracébesluit doen.

De voorzitter:

De heer Van Raan. Daar bent u.

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

Ja, een korte vraag dan. Is de minister zich ervan bewust dat die verkeersmodellen van vijftien jaar geleden een verkeersstroom voorspellen, dat die in het model zit en dat daarbij een stikstofuitstoot hoort die nu helemaal niet is toegestaan? Weet de minister dat wel, vraag ik haar.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat de heer Van Raan nu aan het speculeren is over hoe er volgens mij mogelijk gerekend is. Daar ga ik allemaal niet op vooruitlopen. Ik moet u toch echt verzoeken om nog even geduld te betrachten tot u alle stukken hebt. En dan kunt u kijken of wij — "kritiek" mag ik niet zeggen — het advies van de Raad van State, zoals de heer Schonis dat zei, naar uw idee op de juiste manier hebben weten te beantwoorden. En daar heeft de heer Schonis ook gelijk in.

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

Het gaat er niet om of ik al dan niet speculeer. Mijn vraag is gewoon simpel. Bij het verkeersmodel van vijftien jaar geleden dat nu is gehanteerd, hoort een uitstoot die groter is dan de uitstoot die door de Raad van State in de PAS-uitspraak is vastgesteld. Weet de minister dat? Dat is mijn vraag. Ja of nee? Weet de minister dat of niet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, ik ga nu niet met de heer Van Raan in discussie over welk model op welk moment wel of niet is gebruikt en wat daar dan voor een stikstofuitstoot bij hoort. Dat vind ik niet verstandig. We gaan eerst de stukken publiceren op een daartoe geëigend moment. Dan kunt u erover spreken en dan kunnen we daarover met elkaar de discussie voeren, maar niet daarop vooruitlopend zonder fatsoenlijke stukken daarbij.

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

Dat snap ik.

De **voorzitter**:

U gaat niet meer interrumperen, meneer Laçin. Dat heeft u straks al gezegd.

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

Ook net, op andere interrupties, zei u: ik heb getekend, dus het is oké. Daarmee zegt u dus dat de uitstoot die berekend is in de modellen, past. Dat is wat de conclusie moet zijn. Anders had u niet getekend. Dat is toch een simpel ja of nee?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als we geen oplossing hadden gevonden voor het stikstofprobleem, dan hadden we dit natuurlijk niet in kunnen dienen. Dat is logisch.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wij gaan ervan uit dat dat goed gepareerd is.

De **voorzitter**:

U bent toegekomen aan het onderwerp maritiem? Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat gaan we doen.

Ook de maritieme sector krijgt klappen door corona. Dat zijn natuurlijk de havens, de binnenvaart, de zeevaart. Ik zou ook hier een compliment willen geven aan de sector. Onder lastige omstandigheden blijft men toch gewoon volledig operationeel, want de aan- en afvoer van goederen gaat daar gewoon door, ook onder de anderhalvemeteromstandigheden.

Over de maritieme sector zijn ook een aantal mooie ontwikkelingen te melden. In de eerste plaats hebben we natuurlijk samen met de sector de Havennota 2020-2030 gemaakt. Daarin staan concrete afspraken over de bereikbaarheid, over digitalisering, over duurzaamheid. Uw Kamer zal die voor het eind van het jaar nog ontvangen.

Daarnaast begint de maritieme green deal die ik in het voorjaar van 2019 sloot, handen en voeten te krijgen. Tot 2030 trek ik ruim 92 miljoen euro uit voor een subsidie op schone motoren in de binnenvaart. Verder vervalt in 2021 de energiebelasting op walstroom, waardoor we die veel meer een boost kunnen geven. Dat vind ik ook echt een mooie mijlpaal. De sector is echt aan het verduurzamen.

De heer Wassenberg noemde de internationale regelgeving over de zwaveluitstoot van schepen een hele goede stap. Dat ben ik zeer met hem eens. Net als de heer Wassenberg wil ook ik natuurlijk nog liever sneller meer bereiken. En daar zie ik ook wel kansen voor, want in de binnenvaart zie je ook mooie initiatieven. Eind van het jaar start er al een binnenvaartcorridor met binnenvaart op batterijen en voor smart shipping. Een van de containers is dan een batterij. Eigenlijk is dat een heel praktisch en mooi systeem. Voor smart shipping hebben we ook een

nieuw samenwerkingsverband gestart. Universiteiten zijn daar nu bij aangehaakt. We hebben plannen voor 30 emissieloze schepen en 5 retrofits binnen tien jaar. We moeten natuurlijk opschalen en versnellen, maar de energie daarvoor is er in de sector ook echt.

Een aantal van u sprak nog over de modal shift van weg naar water. De staatssecretaris zal vast ook nog iets zeggen over de modal shift van weg naar spoor. Zoals u weet, vinden volgende week weer de bestuurlijke overleggen over het MIRT plaats. Daarbij komen wij samen met een regeling om de modal shift verder te stimuleren. We moeten niet vergeten dat de modal shift ook een mental shift is. Een bedrijf dat gewend is om de boel te vertrukken, dus over de weg te vervoeren, gaat niet uit zichzelf bedenken dat het ook weleens via het water of het spoor zou kunnen. Daar moet je die bedrijven bij helpen. Daar zijn we dus volop mee aan de slag.

Dan een onderwerp waar een groot aantal leden over heeft gesproken: het ongeluk met de MSC Zoe. De heer Schonis heeft een mooi actieplan aangeboden, het Actieplan schone Wadden, waarvoor dank. Ook de heer Van Dijk en mevrouw Postma vroegen aandacht voor de vaarroutes ten noorden van de Wadden. Ik kan u zeggen dat ik nog voor het AO Maritiem, dat op 3 december gepland staat, zal komen met een kabinetsreactie op het OVV-rapport over de MSC Zoe. Daarin zal ik ook uitgebreid ingaan op alle lopende en voorgenomen acties richting de IMO. Ik zal u ook de meest actuele resultaten van het overleg met Duitsland meegeven, waarbij ik ook zal ingaan op de rol van de kustwacht, waar specifiek naar gevraagd is.

Verder profiteert de binnenvaart van een betere afstemming van de bedientijden van bruggen en sluizen. Ik heb daar 5 miljoen voor uitgetrokken. Dat begint nu voorzichtig zijn vruchten af te werpen.

Er zit een blanco velletje tussen; dat schiet op.

Dan heb ik hierover nog een aantal vragen. De heer Stoffer vroeg naar de ligplaatsen. Hij gaf aan dat er wel ligplaatsen verdwijnen en dat er weinig voor terugkomen. Hij vroeg wat daarin de ontwikkeling is. Laat ik vooropstellen dat ik het ook heel belangrijk vind dat we onze schippers op de vaarwegen zo goed mogelijk helpen bij het plannen van hun vaart en het veilig kunnen uitvoeren van die vaart. Voldoende ligplaatsen zijn daarvan natuurlijk een cruciaal onderdeel, want die zorgen ervoor dat schippers zich kunnen houden aan de voorgeschreven vaar- en rusttijden. Rijkswaterstaat heeft 700 overnachtingsplaatsen in beheer. We brengen de ligplaatsencapaciteitsknelpunten periodiek in kaart. Dat doen we ook met de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. De meest urgente knelpunten pakken we op in de MIRT-systematiek. Inmiddels zijn er verschillende initiatieven in gang gezet om de tekorten aan te pakken. Er lopen al een aantal studies. Zo is er onder andere een MIRT-onderzoek Werkendam en een quickwin voor ligplaatsen bij Weurt. Er wordt dus aan gewerkt om die ligplaatsentekorten aan te pakken. We werken aan de voorbereiding en realisatie van in totaal meer dan 70 extra ligplaatsen. Dan hebben we het over de Beneden-Lek, de Merwedede, de Boven-IJssel en de Waal, specifiek bij Lobith. Ook wordt de aanleg van ligplaatsen waar mogelijk gekoppeld aan andere infrastructurele opgaven. Dat geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van de derde kolk bij de Beatrixsluis, die in 2019 is opgeleverd. Daar heb ik gelijk elf extra ligplaatsen bij laten bouwen.

Ligplaatsen zijn natuurlijk niet het enige element om onze schippers te ondersteunen. Ook een vlotte doorvaart is van belang. Dan kom je weer op de bedientijden van bruggen en sluizen, waar we via het programma Beter Bediend mee bezig zijn. Daarbij kijken we naar hele praktische zaken als de vervanging van camera's en marifoonsystemen, een efficiëntere schutting en een betere informatievoorziening. Daarnaast heb ik in 2019 al 175 miljoen extra vrijgemaakt om storingen voor de scheepvaart te verminderen. Ik krijg ook zelf een melding op mijn telefoon elke keer als er ergens een storing is. Wat dat betreft zit ik erbovenop, want je ergert je er natuurlijk zelf ook aan als weer ergens een storing wordt gemeld. Daar wordt ook altijd bij geschreven hoeveel schepen er dan eventueel liggen te wachten en hoelang het gaat duren. Dan leef ik toch altijd wel een klein beetje mee met de schippers die daar liggen te wachten.

Voorzitter. Dat waren de vragen over maritiem.

De voorzitter:

Dank u wel. U had nog een paar vragen liggen, volgens mij. Nee? Dan was het dat. Dank u wel. O, er zijn nog interrupties vanuit de Kamer, van mevrouw Van Eijs en de heer Amhaouch.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ik dacht dat er nog een blokje overig kwam.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, maar ik had geen vragen in het mappen overig. Maar stelt u ze gerust nu.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ja, daar komt er eentje. In de schriftelijke antwoorden staat een antwoord op mijn vraag over de onaangekondigde controles bij BRZO+-bedrijven. Daarin wordt de ILT genoemd. Die noemde ik niet in mijn vraag. Dus dat vond ik wel creatief. Ik vraag me met betrekking tot die onaangekondigde controles af of de minister snapt welke redenering daarachter ligt over het potemkindorp. Is zij het niet met me eens dat als je onaangekondigde controles doet, de bedrijven die het altijd goed doen, die het altijd netjes op orde hebben en die geen lijken in kast verstoppen, daar juist van zouden profiteren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp precies wat mevrouw Van Eijs bedoelt. Als het altijd allemaal aangekondigd is, dan is alles keurig aangeharkt enzovoorts op het moment dat de inspectie komt. Dat is zeker niet het enige wat de inspectie doet. Er zijn wel degelijk ook onaangekondigde controles. Ik gaf net al een voorbeeld met betrekking tot de vrachtwagens. Ook daar is administratief toezicht. Er zijn allerlei vormen van toezicht, en onaangekondigd toezicht hoort daar ook bij. Het is ook onderdeel van de risicogestuurde aanpak van de ILT. Er worden ook gecoördineerd met andere inspecties invallen gedaan et cetera, die niet aangekondigd zijn. Dus dat is zeker aan de hand.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb nog een vraag over de luchtvaart. Ik dacht dat dat misschien nog zou komen na maritiem. We hebben de wegen gehad, we hebben het water gehad. Ten eerste, dank aan de minister dat er een voorstel voor de regionale vliegvelden komt, dat dat echt serieus opgepakt wordt. Ik denk dat dat belangrijk is. De minister noemde net bij het blokje maritiem de verduurzaming van de binnenvaart. Zij had het over de motoren en over de duurzaamheid. Ik heb in mijn eerste termijn gevraagd: hoe gaan we de innovatieparagraaf in de Luchtvaartnota invullen? Daar moeten gewoon middelen voor komen. De verduurzaming van de luchtvaart met de sectorpartners kost geld. Ik weet dat de private sector dat erin moet stoppen, maar gaat de minister geld vrijmaken voor het onderzoek dat daarvoor gebeurt? Gaat zij op zoek naar geld, opdat wij in de volgende periode de innovatie in het kader van de luchtvaartindustrie, de luchtverduurzaming, ook echt waar kunnen maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mijn inzet is zeker om de verduurzaming van de luchtvaart echt waar te maken. Daar gaan we aan de hand van de Luchtvaartnota nog wel verder met elkaar over spreken. We doen vanuit het ministerie ook al wel wat. Maar naarmate we het verder uitwerken en we ook meer zicht krijgen op welke financiële middelen waar precies voor nodig zijn, zullen we daar natuurlijk ook de middelen voor moeten gaan zoeken.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie de heer Stoffer en mevrouw Kröger nog.

De heer Stoffer (SGP):

Ik wil nog even iets zeggen over de maritieme sector. Ik heb het schriftelijke antwoord gezien op mijn vraag of de Rijksrederij werk naar voren kan halen. Daarin staat dat de vlootvervanging goed

bekeken zal worden, maar wel zorgvuldig, ook gezien de ervaringen. Dat snap ik. Maar dit is natuurlijk geen tijd voor bange mensen. Mijn vraag is dus eigenlijk: is los van de vlootvervanging niet bijvoorbeeld achterstallig onderhoud of iets anders naar voren te halen? De maritieme sector in Nederland, de scheepsbouw, heeft het namelijk echt moeilijk. Als we niet uitkijken, gaan er dadelijk heel veel bedrijven omvallen of heel veel banen verloren. Mijn nadrukkelijke vraag is dus of de minister nog eens heel goed met de Rijksrederij wil kijken of er niet ergens achterstallig onderhoud is, zodat er heel snel toch wat werk op de markt gebracht kan worden, zodat we gewoon banen behouden, hier in Nederland, in die prachtige scheepsbouw die we hebben. Dat hoeft niet meer dan een toezegging te zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zeg ik de heer Stoffer heel graag toe. In de taskforce Infra — ik heb toevallig vandaag met alle koepels weer een gesprek gehad — hebben we geprobeerd om dat ook te doen voor alle infrastructurele projecten. Ik vind het een hele goede suggestie om ook met die sector eens te kijken wat we naar voren kunnen halen, om ook daar de nood wat te lenigen. Gaan we doen!

De **voorzitter**:

Dan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Kennelijk slaan we de luchtvaart even over, maar daar had ik wel een vraag over gesteld. Ik heb gisteren om een heel specifiek document gevraagd. De minister zegt: alle stikstofberekeningen, alles rond Lelystad Airport ligt bij de Kamer. Ik heb heel specifiek gevraagd om de digitale bestanden die op 7 april aan het ministerie van Economische Zaken zijn aangeleverd ten behoeve van de PAS door NLR. Kan zij deze binnen een week met de Kamer delen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wij hebben schriftelijk antwoord gegeven op die vragen. Ik heb daar op dit moment niks aan toe te voegen. Anders moet ik er in tweede termijn nog even op terugkomen, als een vraag onverhoopt niet beantwoord is. Daar wil ik best nog even naar kijken, maar volgens mij zijn die heel gedetailleerde en specifieke vragen beantwoord. Ik zie andere Kamerleden knikken dat dit zo is. Maar laten we het nog even checken. Als een vraag van u niet is beantwoord, kom ik daar in tweede termijn nog op terug.

De **voorzitter**:

Anders heb je allemaal interrupties, maar als de minister er in tweede termijn op terugkomt ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We gaan het nog even checken.

De **voorzitter**:

Prima. Dan schors ik de vergadering voor twee minuten en kan het spreekgestoelte worden schoongemaakt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef de staatssecretaris het woord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. De minister refereerde er al aan: een bijzondere begrotingsbehandeling. Misschien alleen al omdat het begon met een unieke fotosessie rond de heer Graus, maar in alle eerlijkheid moet ik toegeven dat het ook de traditionele selfie van Cora en mij betrof aan het begin van onze begrotingsbehandeling. Dat wilden we ook deze keer niet missen, waarschijnlijk omdat het de laatste keer is in deze setting, zoals de minister al zei.

Inderdaad de laatste keer in deze setting, omdat een aantal vertrouwde gezichten aan uw kant zullen ontbreken. We spreken elkaar meestal keurig aan met de achternaam, maar ik hoop, voorzitter, dat u het mij toestaat dat ik het toch even persoonlijk maak. Een deel van deze leden, die misschien volgende keer niet terug gaan komen, waren collega's toen ik zelf nog in de Kamer zat. Beste Cem, Carla, Erik, Rutger, Remco en Jessica, veel dank voor alle scherpe vragen en mooie debatten, maar ook de goede samenwerking die we in al die jaren hebben gehad. We gaan nog een aantal maanden flink doorzetten, als ik de agenda zo zie. Er is nog genoeg te doen. Maar ik wil er even bij stilstaan. Politiek is ook mensenwerk en ik heb de samenwerking met jullie allemaal, ondanks alle stevige inhoudelijke meningsverschillen, heel erg gewaardeerd. Daar wilde ik heel even bij stilstaan aan het begin van dit jaarlijkse grote debat, voordat we overgaan naar de inhoud.

Er zijn natuurlijk andere uitzonderlijke omstandigheden. Daar heeft de minister al uitgebreid bij stilgestaan. Corona heeft voor wat mijn deel van de begroting betreft grote gevolgen voor ons openbaar vervoer, financieel maar zeker ook voor de duizenden mensen die het draaiende houden. Zij brengen de verpleegkundige 's morgens naar het ziekenhuis, de mantelzorger naar zijn hulpbehoevende vader, de leraar naar school. Kortom, ze brengen mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer van A naar B. Ik wil dan ook graag hier mijn grote waardering uitspreken voor het werk dat zij hebben verricht, net als een aantal leden van uw Kamer heeft gedaan bij hun inbreng.

Mijn prioriteit is het openbaar vervoer zo goed mogelijk door de crisis loodsen, met alle betrokken partijen. Ik kom daar zo meteen op terug in het blokje mobiliteit en corona. Tegelijkertijd moeten we ook verder kijken, naar de lange termijn, klaar zijn voor de toekomst, doorgaan met de opgave voor de lange termijn. Verschillende Kamerleden, onder andere mevrouw Kröger en de heer Van Dijk, drongen hierop aan en gaven aan om niet alleen terug te gaan naar hoe het was. Daar ben ik het helemaal mee eens. Mevrouw Postma sprak over de meiden van het spitsmijden en zei: dat spreiden moeten we vast zien te houden. Daar ben ik het helemaal mee eens. We moeten met elkaar doorbouwen aan een minder kwetsbaar, meer weerbaar en meer duurzaam land. Dat is wat mij betreft de rode lijn in deze begroting. Dat doorbouwen is overigens natuurlijk ook bij het Groeifonds de drijver.

Ik heb bij deze begroting steeds voor ogen waar ik drie jaar geleden aan begon. Werken aan een klimaatneutraal Nederland, met emissieloos vervoer, dat op termijn voor iedereen een aantrekkelijke optie moet zijn, juist ook voor mensen met een kleinere portemonnee. We hebben een grote stap gezet met het Klimaatakkoord. Met de uitvoering van het mobiliteitsdeel daarvan liggen we op koers.

Werken aan een land met zo min mogelijk afval. Een circulaire economie dus, met een veel efficiënter grondstoffengebruik, ons geheime wapen tegen de klimaatverandering, al mag dat van mij wel wat minder geheim worden. Er is veel aandacht voor energie, waarmee we de helft van de klimaatwinst halen, maar veel minder aandacht voor grondstoffen, waarmee we de andere helft kunnen binnenhalen. Beide zijn nodig. Daarom willen we over tien jaar toe naar 50% minder grondstoffenverbruik.

Werken aan een nog beter ov en spoor, met goede internationale verbindingen, meer ruimte voor de fiets en minder onveilige overwegen. En werken aan het tegengaan van vervuiling bij de bron: de kraan dichtdraaien, liefst voordat hij open is, en de vervuiler laten betalen. We hebben belangrijke principes neergelegd in het nieuwe Nationale Milieukader, maar bijvoorbeeld ook met het voorstel voor financiële zekerheidsstelling, zodat niet meer de belastingbetaler met de rekening blijft zitten als een bedrijf failliet gaat.

We hebben met elkaar de afgelopen jaren mooie stappen gezet. Met een nationaal en een Europees Plastic Pact pakken we plastic soep bij de bron aan. Milieuvervuiling willen we voorkomen. Komend jaar stoppen we met eenmalig plastic, zoals rietjes en bestek. Ruim twee derde van de plastic soep bestaat uit dat soort plastic. En we beginnen met de invoering van statiegeld op plastic flesjes. De hakken gaan, na twintig jaar discussie, uit het zand. Hetzelfde

geldt voor blikjes. Met de Denim Deal is een blauwdruk gelegd voor het verduurzamen van veel meer kleding. Onder andere mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Eijs drongen erop aan om meer te doen met textiel. Dat was niet voor het eerst.

Met de voorstellen voor de marktordening op het spoor, het Toekomstbeeld OV 2040 en de omvorming van ProRail tot zbo zijn we de richting aan het bepalen voor het treinverkeer van de toekomst.

En de fiets is niet voor niets met stip toegetreden tot ons immateriële nationaal erfgoed. We hebben een forse inhaalslag gemaakt met het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations, dat groeit naar 600.000 in 2025. Het netwerk van zowel fietssnelwegen als fietsambassadeurs hebben we uitgebreid.

Tot zover mijn algemene inleiding. Ik zou graag drie blokjes willen doen. Het eerste is mobiliteit en corona, daarna het blokje duurzame mobiliteit en klimaat en het derde gaat over leefomgeving en circulaire economie.

Voorzitter. De ov-sector zorgt ervoor dat Nederland in deze coronaperiode bereikbaar blijft. Ik ging er net al op in. Laat niemand zeggen dat ze lucht verplaatsen. Ze zorgen voor bereikbaarheid, ook in tijden van corona en daarvoor verdient de sector onze dank. Mijn prioriteit is dus om het ov door deze crisis te loodsen en daarvoor is de beschikbaarheidsvergoeding een hele belangrijke basis.

Los van deze onzekere tijden zien we op de langere termijn nog steeds een groeiende vraag naar openbaar vervoer, zowel in personenvervoer als in goederenvervoer per spoor. De prognose voor het ov was meer dan 40% groei tot 2030. We hebben nu dus een paar jaar extra om de plannen uit te voeren en die groei op te vangen. Daarmee hebben we de mogelijkheid om dat te doen op een manier waarbij we meteen de structurele gevolgen van covid meenemen. Hopelijk betekent dat inderdaad dat we meer spreiding kunnen vasthouden. Daar willen we klaar voor zijn. Met het Toekomstbeeld OV en de voorstellen voor de marktordening op het spoor, hebben we een paar belangrijke stappen gezet. Met die voorstellen creëren we stabiliteit. We borgen het publieke karakter van de spoorsector. We laten de politiek en de reiziger bepalen wat er aan ov wordt aangeboden en niet de markt. Met of zonder toiletten, om een concreet voorbeeld te noemen. Dat moet niet uit de markt komen, maar een publieke keuze zijn.

Ik wil daarnaast het belang van de spoorgoederensector benadrukken. Verschillende Kamerleden, onder andere de heer Graus, de heer Ziengs en de heer Schonis hebben in dit debat nadrukkelijk aandacht hiervoor gevraagd. Ik onderschrijf het door hen benoemde belang van de modal shift van weg naar spoor. Ik heb recent een subsidie verstrekt voor de inzet van speciale teams die bedrijven adviseren over het verplaatsen van ladingen die nu nog over de weg gaan, naar het spoor of de binnenvaart. Met al deze ontwikkelingen op het gebied van zowel personen- als goederenvervoer gaan ook veel investeringen gepaard. Veel Kamerleden hebben vragen hierover gesteld. Daarover komen we nog uitgebreid met elkaar te spreken in het MIRT-overleg. Daarnaast heeft de minister al een aantal algemene opmerkingen daarover gemaakt, bijvoorbeeld over het grote belang van het investeren in beheer, onderhoud en vervanging. Wat zij daarover heeft gezegd voor wegen, geldt ook voor het spoor: zowel de noodzaak om daar de komende jaren veel in te investeren, alsook het feit dat we hebben geprobeerd om geld naar voren te halen. Dat heeft u gezien in de begroting.

Naast investeringen willen we het maximale uit het huidige systeem te halen. Dat doen we uiteraard zonder de belangen van de omwonenden uit het oog te verliezen. Onder andere de heren Amhaouch en Ziengs vroegen daar aandacht voor. Op verschillende plekken in Nederland veroorzaken langsrijdende treinen trillingen. Het is heel moeilijk om die tegen te gaan. De huidige technologie biedt onvoldoende oplossing. Er zijn niet eens normen voor. We zijn in Nederland echt koploper met de manier waarop we dat proberen aan te pakken, waarop we die overlast

willen tegengaan. Daarom trek ik 20 miljoen uit voor nieuwe onderzoeken naar oplossingen en een aantal concrete pilots.

Ondanks de huidige coronacrisis en de uitdagingen die de crisis met zich meebrengt voor de korte termijn blijft het verbeteren van het internationale vervoer per spoor op de langere termijn een prioriteit als duurzaam alternatief voor de internationale reiziger. Ook hiervoor heeft een flink aantal van u aandacht gevraagd: mevrouw Kröger, de heer Laçin, de heer Amhaouch, de heer Schonis en mevrouw Van de Graaf. Ik wil mevrouw Kröger danken voor haar top vijf aan spoorplannen die zij mij gisteren heeft overhandigd, waar het stimuleren van nachttreinverbindingen uiteraard onderdeel van is. Het is en blijft absoluut mijn inzet om de internationale reiziger steeds beter te bedienen. En, los van mijn goede persoonlijke herinneringen aan de nachttrein, vind ik het voor een bredere keuze in mobiliteitsconcepten mooi dat de nachttrein terugkomt naar Nederland. Hiervoor wordt als eerste stap een pilot met een nachttrein naar Wenen gestart.

Mevrouw Kröger heeft mij gevraagd middelen te reserveren om extra nachttreinverbindingen te kunnen realiseren. Dat idee vind ik zeker sympathiek, maar daarmee zou ik nu op de zaken vooruitlopen. De pilot is namelijk juist bedoeld om te toetsen welke potentie er voor een dergelijk product is. Naast de pilot werk ik in het parallelle spoor aan een verkenning om meer geïnteresseerde partijen te stimuleren om Nederland als bestemming voor hun nachttreinproduct te kiezen. Ik wil op dit moment dus niet vooruitlopen op de uitkomsten van deze verkenning naar geïnteresseerde vervoerders en maatregelen.

Ik kijk overigens niet alleen naar de potentie voor het stimuleren van nachttreinverbindingen. In de komende periode bekijk ik op basis van de marktverkenning internationaal spoorvervoer wat het potentieel is voor verschillende internationale bestemmingen, en op welke manier dat ingevuld kan worden. Hierbij kijk ik zowel naar kort grensoverschrijdend vervoer als naar langere afstanden. Daar komen we ook bij het MIRT nog met elkaar over te spreken. Vanzelfsprekend staat hierbij de beste oplossing voor de reiziger altijd centraal.

Voorzitter. Ik heb dan nu nog een aantal specifieke vragen op het gebied van mobiliteit. Mevrouw Van der Graaf vroeg hoe het kabinet het ov als aantrekkelijke reisoptie wil stimuleren. Het kabinet gaat door met het beleid om de kwaliteit van het ov en het comfort voor de reizigers te verbeteren. De verwachting op de langere termijn is immers dat de mobiliteit blijft groeien en er dus een steeds grotere opgave resteert. Dat beleid is gericht op sociale veiligheid — ook de heer Graus vroeg daar aandacht voor — toegankelijkheid, verbetering van de reisinformatie en investeren op knooppunten, zoals met fietsenstallingen bij stations. De onderhandelingen over de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet, het toekomstbeeld voor de fiets en de Stationsagenda zijn daarbij belangrijke instrumenten.

De heer Dijkstra vroeg wat ik kan zeggen over de ov-beschikbaarheidsvergoeding in de toekomst. Zoals de minister heeft aangegeven, spelen er als gevolg van corona op korte termijn andere uitdagingen op het gebied van mobiliteit dan op de langere termijn. Op de langere termijn is de verwachting dat de mobiliteit blijft groeien en er dus nog steeds een grote opgave resteert. Op de korte termijn blijven reizigersopbrengsten in het ov naar verwachting nog op een lager niveau. Dat komt ook doordat het kabinet mensen oproept om zo veel mogelijk thuis te werken. Het kabinet biedt de ov-sector daarom het perspectief van een verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding voor de tweede helft van 2021. We hebben ervoor gekozen om in ieder geval tot halverwege 2021 rust te bieden met het huidige pakket. Voor de tweede helft van 2021 gaan we samenwerken op basis van een transitieplan, om ook te zien hoe de structurele effecten van corona uitpakken, bijvoorbeeld door meer thuiswerken en beter spreiden. Dat maakt efficiëntere investeringen voor de bedrijven mogelijk. Dat zal allemaal terugkomen in het transitieplan.

De heer Amhaouch vroeg naar een heel mooi concept. Hij vroeg naar de community stations. Wat is er mogelijk om stations op die manier leefbaarder te maken? Hij heeft er gelijk in dat het voorbeeld in Deurne laat zien dat community stations een prachtig concept kunnen zijn en een

heel grote toegevoegde waarde kunnen hebben in de regio. ProRail en NS zijn reeds gevraagd om partijen zoals lokale vrijwilligers en gemeenten meer en beter te betrekken bij de ontwikkeling en het beheer van stations. De positie van community stations en de manier waarop hieraan een impuls kan worden gegeven, zal onderdeel worden van de Stationsagenda die ik heb aangekondigd. Die Stationsagenda zal volgens mij volgend jaar na de zomer aan uw Kamer gestuurd worden.

De heer Amhaouch vroeg of ik bereid ben de ambitie uit te spreken en concrete stappen te zetten naar een toekomstbeeld grensoverschrijdend spoorvervoer samen met Duitsland, België en de Europese Commissie. Ik deel zeker deze ambitie. We werken hieraan via twee sporen. Ten eerste is er bij de uitwerking van Toekomstbeeld OV expliciet aandacht voor grensoverschrijdend spoorvervoer, zowel kort grensoverschrijdend spoorvervoer als internationaal spoorvervoer over langere afstanden. Ik informeer uw Kamer binnenkort over de ontwikkelagenda van dat Toekomstbeeld OV.

Ten tweede hebben op initiatief van Nederland inmiddels 28 Europese landen én de Europese Commissie op 4 juni 2020 een EU-ministersverklaring over internationaal personenvervoer onderschreven. Verschillende sectorpartijen hebben zich hier ook bij aangesloten. Al die partijen gaan samenwerken om een ambitieus programma te ontwikkelen om de marktontwikkeling van internationaal personenvervoer te bevorderen. De grensoverschrijdende verbindingen van Nederland, België en Duitsland zijn daar uiteraard ook onderdeel van.

Zoals eerder toegezegd, zal ik uw Kamer nog voor het notaoverleg MIRT informeren over de voortgang van deze Europese samenwerking, maar ook van alle internationale initiatieven via de voortgangsbrief over internationaal personenvervoer per spoor. Ik kan alvast zeggen dat het een heel uitgebreide brief is. Trek er dus maar even wat tijd voor uit.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of ik bereid ben om een spoortop te organiseren, omdat we met elkaar zo veel mogelijk moeten proberen de knopen door te hakken. We hebben regelmatig bilaterale overleggen met Duitsland en België, zoals recent de brede mobiliteitstop met mijn Vlaamse collega. Eerder dit jaar sprak ik met mijn Duitse collega specifiek over de internationale spoorverbinding Amsterdam-Berlijn. Heel binnenkort spreken de minister en ik weer met Noordrijn-Westfalen, ook over verbindingen, zowel voor personen- als goederenvervoer. Daar bespreken we knelpunten, maar ook ambities. We proberen daar met elkaar goed zicht te houden op de voortgang, bijvoorbeeld van het derde spoor en van de verbinding Eindhoven-Düsseldorf. Dat zijn mooie concrete resultaten, denk ik. Daarnaast stimuleren we het internationale spoorvervoer via dat platform. Nederland heeft daar een enorme trekkersrol gespeeld. Het is heel mooi om te zien dat er zoveel enthousiasme is en er zoveel opvolging aan wordt gegeven door andere landen. Dat geeft meteen ook aan hoe kansrijk meer tempo uiteindelijk in de internationale verbinding is. Als al die landen zich realiseren dat je daar alleen maar samen meer snelheid kunt maken, maar ook allemaal bereid zijn om aan zo'n platform deel te nemen en ook de praktische punten op te gaan lossen, dan gaan we met elkaar meters maken. Dan is het natuurlijk ook heel mooi dat volgend jaar het European Year of Rail is. Laten we hopen dat we dat in die zin ook goed kunnen benutten. Dat waren de vragen die ik had onder dit blokje.

De voorzitter:

Ik had mevrouw Kröger, de heer Amhaouch en de heer Stoffer. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank aan de staatssecretaris voor ook haar enthousiasme voor de nachttrein. Volgens mij is het een gedeelde ambitie en passie dat we ervoor zorgen dat Nederland aanhaakt bij de Europese nachttreinen. Er zijn allerlei initiatieven gaande. Je merkt dat dit onderwerp overal leeft en broeit, in Zweden, Oostenrijk, Zwitserland en nu ook België, waar ze een nieuwe, groene verkeersminister hebben. Ik zou het zo ongelooflijk zonde vinden als we nu een jaar wachten, omdat we een pilot Wenen hebben, terwijl ondertussen al die dingen gaande zijn. Hoe kunnen we nou zorgen dat we aanhaken? De nachttrein vanuit Malmö gaat naar Brussel. Waarom niet ook

naar Amsterdam of een andere Nederlandse stad? Dat was de intentie van het amendement. Hoe zorgen we dat we in 2021, het jaar van het spoor, aanhaken bij de Europese initiatieven?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik begrijp nu heel goed de intentie van wat mevrouw Kröger wil. Ze zegt: niet elke trein zal altijd via Nederland lopen, maar laten we zorgen dat we geen kansen missen daar waar het wel logisch zou zijn. Dat is ook het idee van die marktverkenning die we begin volgend jaar willen uitvoeren. We gaan niet een heel jaar wachten op de resultaten van de pilot met de nachttrein voor we überhaupt verkenningen gaan doen. Daar werken we echt begin volgend jaar aan. We zullen zeker ook, als er concrete initiatieven zijn, goed kijken. Ik heb zelfs al mensen gevraagd om naar dat Zweedse initiatief te kijken. Welke partijen werken eraan? Waarom wordt er voor bepaalde routes gekozen? Kunnen we Nederland eventueel nog goed positioneren voor een route? Wat is de tijdslijn daarvoor? We proberen dat soort initiatieven goed in de gaten te houden om niet de boot te missen. In de context van internationale marktverkenning proberen we daar met elkaar tot een beeld te komen van wat potentieel interessant is. Dan moeten we natuurlijk nog de resultaten van de pilot benutten voor je opnieuw investeringen gaat plegen, maar je wilt in de tussentijd niet de boot missen. Dat deel ik met mevrouw Kröger.

De **voorzitter**:

De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb nog een paar vragen over het spoor. Als eerste zijn de trillingen belangrijk, maar tegelijkertijd ook de treinen met chemische stoffen, de chloortreinen of de giftreinen, hoe je ze wilt noemen. Het CDA maakt zich daar behoorlijk zorgen over. De staatssecretaris gaf aan dat de prognoses zijn dat de frequentie op het spoor zal stijgen na de coronacrisis. De capaciteit gaat toenemen. Hoe houden we echt rekening met dit toekomstbeeld, zodat we dadelijk niet tegen die plafonds aanlopen? Bij de luchtvaart zien we het zelf. Omwonenden gaan klagen. We willen gaan handhaven. We willen gaan meten. U bent bang dat we hetzelfde gaan doen op het spoor. Komt de staatssecretaris nog met een brief of een duidelijk onderzoek, zodat ze de Kamer kan overtuigen dat we de komende tien jaar of vijf jaar zeker niet tegen die plafonds aanlopen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De heer Amhaouch refereert terecht aan de afspraken die vastliggen in het Basisnet Spoor. Niet elke ontdekking die je doet, is een prettige ontdekking. De ontdekking die ik heb gedaan, is dat zoals de wet Basisnet Spoor in elkaar zit, je eigenlijk alleen maar achteraf kunt constateren of het wel of niet binnen de plafonds is gebleven. Daar werd door een van u aan gerefereerd. Misschien was dat wel door uzelf. De wet Basisnet Spoor, zoals wij die met elkaar hebben ingericht, biedt op zichzelf geen sturingselement. We hebben dus gezegd dat we met de verschillende regio's toe moeten naar een robuust basisnet met elementen waarmee je beter kunt sturen. Dan probeer je je te houden aan een plafond dat je afspreekt. Nu zit dat niet in de wetgeving, maar we volgen met de verschillende regio's een heel uitgebreid traject, zowel langs de zuidelijke corridor als de oostelijke corridor. Ik ben daar allebei op werkbezoek geweest om met partijen te spreken en van hen te horen waar de zorgen zitten. We zitten in het programma Robuust Basisnet. We zullen de Kamer daar ook over informeren. Daarbij willen we zowel ingaan op goederenvervoer als op toegenomen personenvervoer, en ook op de bouwambities. Ik hoorde de heer Amhaouch namelijk ook heel duidelijk vragen om een integraal beeld daarvan. We zullen dat met de regio's ook echt integraal met elkaar moeten doen. We zullen BZK daar ook bij betrekken. We zitten echt midden in dat proces. We komen dus nog met een brief naar de Kamer daarover.

De **voorzitter**:

Goed, oké. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is heel goed dat de staatssecretaris een onderscheid maakt. We hebben het gehad over kort grensoverschrijdend. We hebben de voorbeelden genoemd, bijvoorbeeld de reis naar Aken of in de toekomst misschien naar Luik. Düsseldorf is in de maak. Mevrouw Kröger heeft het altijd over

de nachttrein naar Wenen. Dat is heel mooi, maar ik zeg: first things first. Hoe komen we nou toch tot een gezamenlijk akkoord met de Belgen en de Duitsers, met een handtekening eronder, waarmee we naar de Europese Commissie kunnen gaan? Ik hoor elke keer: we praten met Noordrijn-Westfalen, we praten met Nedersaksen, we praten met Berlijn. Ik wil het geen salamatactiek noemen, maar het zijn wel salamischijfjes. Daar moet een keer een prikker doorheen. Er moet duidelijk zijn waarvoor we gaan. Wanneer kan de staatssecretaris de Kamer daarover informeren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ook in dit huis gaan er nog weleens een paar rondjes overheen voordat we onze handtekening onder de cheque zetten. Dat is ook heel normaal. Je wil namelijk verschillende routes tegen elkaar afwegen om te weten wat de voors en tegens zijn. Er is dus eerst een fase waarin je met elkaar daartoe moet besluiten. Dan heb je weer een besluit nodig voor de volgende fase. In de brief over internationaal spoor ga ik u van al die trajecten aangeven waar we staan en wat de concrete afspraken zijn. Ik denk dat we voor Berlijn echt concrete afspraken maken. We gaan daar een halfuur tijdswinst boeken. We hebben de gezamenlijke aanbesteding voor Eindhoven-Düsseldorf. Voor Weert-Hamont wachten we op een aanbod van de NMBS. Ik weet dat we ook over Emmerich gaan spreken in het MIRT. Voor de Wunderline hebben we een overeenkomst getekend. Er is dus al een hoop, maar we hebben ook nog steeds ambities. In die brief zal ik u over de stand van zaken van al die projecten informeren.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer en dan mevrouw Van der Graaf.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb een punt over de touringcarbranche. Ik denk dat die onder dit kopje thuishoort, maar dat weet ik niet zeker. Ik heb een schriftelijk antwoord gekregen en daar staat: we zijn continu in gesprek. Dat is prachtig, maar op een gegeven moment moet je stoppen met praten en moet je doen. Dat haal ik niet uit het antwoord. Er wordt heel simpel gezegd dat er gebruikgemaakt kan worden van het algemene steunpakket voor loonkosten. Dat is prima. Dat kan ook voor de vaste lasten. Die vaste lasten zijn daarin echter precies zo hoog als voor de taxibranche. Maar volgens mij kan iedereen zien dat een taxi veel goedkoper is dan zo'n hele dure bus. Ik heb dus ook heel concreet neergelegd wat er moet gebeuren, namelijk een hogere TVL, van 42% in plaats van 33%, en voor de top van de markt iets meer voor Euro 5- en Euro 6-bussen. Mijn vraag is: wilt u dat niet gewoon doen? In Duitsland doen ze wel iets specifiek voor de touringcarbranche en hier gaat die branche gewoon omvallen. Als u niet snel ingrijpt, staatssecretaris, dan hebben we straks geen touringcarbedrijf meer over. Dus alsjeblieft: doe dat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik begrijp de oproep. Ik begrijp ook de verwarring waar de touringcarbranche nu eigenlijk bij hoort. U spreekt met mij over het openbaar vervoer. Dan denkt u: het gaat over bussen, dus het zal ook wel onder de staatssecretaris van IenW vallen. Maar dat is niet zo. Ik heb geen structurele relatie met de touringcarbranche. Dat gezegd hebbende, wil noch de staatssecretaris van EZK, noch ik, noch de andere departementen die hier ergens een rol in spelen, dat deze sector tussen wal en schip valt, om maar in de vervoerstermen te blijven. Wij hebben dus samen gezegd dat wij het gesprek met die branche aangaan. Dat hebben we ook gedaan. Ik heb samen met mijn collega van EZK gezegd dat we willen kijken naar de mate waarin het huidige pakket voldoende is voor die branche. We willen met hen in gesprek blijven om te kijken waar de specifieke problemen zitten. Het verschil tussen taxi en bus is toen ook op tafel gekomen. Daar hebben we nog geen oplossing voor, maar het is wel een van de punten die bekend zijn bij ons. We willen echt samen kijken wat de problematiek is in deze branche, maar ik kan u niet toezeggen om een regeling aan te passen die niet de mijne is. Ik heb geen structurele relatie met deze branche, maar ze hebben wel mijn aandacht.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit geeft iets meer perspectief dan bij EZK, want daar hebben we het er ook over gehad. Dan zie je ze inderdaad een beetje tussen wal en schip vallen.

De **voorzitter**:

Ik dacht al: waar heb ik die vraag eerder gehoord?

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, voorzitter, als ik eenmaal iets beet heb, dan ben ik net meneer Van Aalst: zo'n pitbull die nooit meer loslaat. Maar ik bijt niet zo vaak, hoor. Ik wil graag een toezegging van de staatssecretaris. "Ik ben in gesprek", zegt zij. Dat praten moet een keer stoppen en dan moet je iets doen. Wanneer komt het antwoord? En dat antwoord zou ik ook graag naar de Kamer toe willen hebben. Heel graag daar een toezegging op.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik kan natuurlijk niet voor een collega antwoorden, maar ik begrijp dat de heer Stoffer het antwoord graag naar de Kamer toe wil. We zullen even kijken of ik in tweede termijn iets kan zeggen, misschien in afstemming met EZK, over wanneer we de Kamer hopen te kunnen informeren over de gesprekken die we met deze sector hebben.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik begin een klein lichtpuntje te zien. Wat dat betreft: dank en doe uw best!

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ook deze sector heeft er recht op dat hun zorgen serieus genomen worden. Mevrouw Keijzer en ik voeren die gesprekken.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar mevrouw Van der Graaf en ik zie ook de heer Ziengs. Mevrouw Van der Graaf.

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

Ik kom nog even terug op de overleggen die de staatssecretaris heeft met België en Duitsland over die grensoverschrijdende treinverbindingen. Want ja, wij hebben daarvoor hele grote ambities, die groter zijn en verder moeten leiden. Dat vergt natuurlijk echt toekomstgericht investeren in goede spoorverbindingen. We zien ook dat er verbindingen zijn die voor het dagelijkse woon-werkverkeer van mensen in de directe omgeving van enorm belang zijn. Juist daar — meneer Amhaouch begon er ook over — zitten heel veel kleine knelpunten, die maar niet opgelost worden. Daarom is het zo belangrijk dat we niet alleen in gesprek zijn, maar ook echt afspraken maken. De staatssecretaris noemde de Wunderline. In 2015 is die brug in Duitsland aangevaren en de laatste berichten zijn dat die brug mogelijk pas in 2030 hersteld wordt. Dan ligt die er vijftien jaar uit. Vijftien jaar! Het is een brug die deel uitmaakt van een staatsverdrag tussen Nederland en Duitsland. Daar staat in dat die verbinding essentieel is om de volken met elkaar te verbinden; die moet dus hersteld worden. Wat gaat de staatssecretaris doen om daar concrete afspraken over te maken en ervoor te zorgen dat die er nu echt binnen een paar jaar ligt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De Wunderline is in eerste instantie een project van met name de provincie Groningen. Zij hebben ook heel nauw contact, zo weet ik, met hun Duitse counterparts. Zij hebben laten weten dat zij geen vertraging voorzien, maar naar aanleiding van de opmerking over het staatsverdrag zeg ik graag toe dat ik er ook nog eens naar zal kijken of er een logisch haakje is voor mij om een keer een telefoontje te plegen over het belang dat wij in Nederland hechten aan een tijdige reparatie van die brug en het snel weer herstellen van die verbinding. Er is geen garantie dat het tempo daarmee kan worden opgeschroefd, want net als in Nederland zullen er ook in Duitsland soms termijnen gelden voor dingen. Maar als er een reden is of een haakje om ook vanuit het landelijke niveau te laten horen dat wij hier belang aan hechten, dan moeten we dat doen, ter ondersteuning van wat de provincie doet.

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

Ik ben heel blij dat te horen. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om dat ook echt te doen, want inderdaad: daar ligt een concreet haakje en ook wel meer dan een haakje. Ik ben blij dat de

staatssecretaris dat wil doen en het zou heel fijn zijn als we bij het MIRT-overleg zouden kunnen horen hoe dat gesprek is verlopen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zal kijken of we wellicht zelfs in de voortgangsbrief internationaal spoor waar ik net aan refereerde, al iets daarover kunnen terugkoppelen. Maar die wilt u graag nog voor het notaoverleg MIRT hebben. Mocht dat niet lukken, dan zullen we ons best doen om daarover te informeren bij het notaoverleg MIRT.

De voorzitter:

De heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Ik werd even getriggerd door de opmerking van de staatssecretaris over touringcarbedrijven. Zij gaf aan dat ze daarin niet direct zelf een rol kan gaan spelen, maar wel met de staatssecretaris van EZK. Ik herinner mij dat ik meer dan een halfjaar geleden afreisde naar het Malieveld met collega's Schonis en Van Aalst, en daarna ook nog een werkbezoek bracht aan touringcarbedrijven. Daar kwam ik wel degelijk een punt tegen over die nulemissiezones. Juist die touringcars, die vaak met toeristen reizen, zagen de bui al hangen in 2025. Ze zeiden: wij hebben nu al geen geld meer om te investeren en we moeten straks echt gaan investeren in bussen die daarnaartoe mogen. Dat is toch een rol die de staatssecretaris kan spelen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zeker. Dan raakt de heer Ziengs aan een ander punt, de zero-emissiezones. Ik denk dat we twee dingen uit elkaar moeten houden. Aan de ene kant is er een systematiek van het aanscherpen van milieuzones, waar steden voor kunnen kiezen. Die gaan in 2025 nog niet naar zero emissie. Dat dus in z'n algemeenheid. Dan is er daarnaast de afspraak in het Klimaatakkoord om te komen tot zero-emissiezones voor logistiek in verschillende stadscentra, zo'n 30 tot 40 steden. Daarbij hebben we gezegd dat er in 2024 sowieso een evaluatie plaatsvindt om te kijken of er andere modaliteiten zouden kunnen worden toegevoegd. Dan zal ook de vraag op tafel komen wanneer de touringcars daar eventueel klaar voor zouden zijn. Dat is dus niet nu besloten. Het wordt niet nu besloten dat dit voor die touringcars gaat gelden.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat u de volgende onderwerpen ook behandelt. Ik weet niet hoelang u ongeveer nodig hebt?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat is duurzame mobiliteit en klimaat. Misschien had deze vraag daarbij gehoord.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik had heel graag een reactie van de staatssecretaris gehad op ons voorstel om te kijken of we een deel van de beschikbaarheidsvergoeding kunnen gebruiken zoals in België bij de Hello Belgium Railpass. Daarbij is eigenlijk gepoogd om én de ov-bedrijven te steunen én mensen juist weer de trein in te krijgen én de toeristische sector in Nederland te stimuleren. Het gaat om die drieslag. Dat is in België een ongelofelijk succes. In Nederland geven we veel geld uit aan steun voor het ov. Dat is ook echt nodig, maar hoe mooi zou het zijn als we dat kunnen combineren met een maatregel om mensen juist ook weer in de trein te krijgen op een moment dat dit kan, gelet op corona.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Die vraag zat in de schriftelijke beantwoording, maar ik begrijp dat mevrouw Kröger dat nog graag even mondeling wil behandelen. Wij hebben in Nederland de beschikbaarheidsvergoeding

zo opgebouwd dat we de vervoerders compenseren voor de reizigers die er niet zijn. Het is dus niet zo dat wij de hele trein aankopen. Zo zit de beschikbaarheidsvergoeding dus in elkaar. Als we dat plan van mevrouw Kröger zouden uitvoeren, betekent dat een extra rekening voor de belastingbetaler, want het is natuurlijk niet gratis; er betaalt altijd iemand voor. Ook in de systematiek zoals we die in de beschikbaarheidsvergoeding hebben, trekken we de inkomsten vanwege elke reiziger die met de trein meegaat en een kaartje koopt, af van de vergoeding die vervoerders krijgen voor de kosten. Als we dus gratis kaartjes gaan uitdelen, betekent dat minder inkomsten. Dat betekent dus dat het niet gratis is.

Zoals ik in de schriftelijke beantwoording heb aangegeven, kunnen we natuurlijk met de vervoerders bekijken of zij te zijner tijd kunnen nadenken over wat er mogelijk is buiten de beschikbaarheidsvergoeding om. Ik snap heel goed dat mevrouw Kröger zegt "dan kunnen we mensen laten zien dat het mooi en fijn is om met de trein te rijden; laat mensen daarvan genieten", maar dat moet dan buiten de beschikbaarheidsvergoeding om.

De voorzitter:

Laatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op dit moment hebben we geld gereserveerd om de ov-bedrijven tot 93% te compenseren. We rekenen er dus met z'n allen al op dat we dat geld gaan uitgeven. We weten eigenlijk uit de prognoses van de ov-bedrijven dat ze die 93% niet gaan halen, dus dat ze minder mensen in de trein zullen hebben dan die 93% en dat dit geld, met andere woorden, ook uitgegeven gaat worden. Dan is het toch heel goed mogelijk om te zeggen: een deel van dat geld, of van dat tweede tracé, dus dat voor de tweede helft van 2021 komt, gaan we gebruiken om mensen te verleiden om die trein weer in te stappen? Nu hebben we namelijk eigenlijk met z'n allen betaald voor lege stoelen. Dat is echt nodig en het was hartstikke goed dat we dat gedaan hebben. Alleen, er komt ook weer een moment, komende zomer, dat we niet willen dat mensen voor €25 naar Barcelona vliegen. Hoe geweldig zou het zijn dat ze dan lekker een dagje naar Maastricht gaan. Ik hoop dus gewoon dat de staatssecretaris toch even creatief wil bekijken hoe we nou die steun aan de ov-bedrijven op zo'n manier kunnen gebruiken dat die meerdere doelen dient.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Mevrouw Kröger heeft het over die 93%, maar het geld dat we hebben gereserveerd, hebben we bewust niet vastgepind op een bepaald bedrag omdat het moet kunnen meeademen met wat er nodig is voor de sector. De reizigersaantallen kunnen, net als nu, afnemen. We zijn in een tweede semi-lockdown gegaan. Dat betekent dat het aantal reizigers, dat aan het oplopen was, weer is afgenomen. Onze beschikbaarheidsvergoeding voorziet erin dat die regeling dan kan meeademen met wat er nodig is om die publieke dienst in de lucht te houden. Daarom hebben we een reservering gemaakt. Het is niet een bepaald bedrag, zo van "dit is het en als het op is, is het op" en ook niet: "als er over is, is het nog steeds voor het ov". Zo zit de regeling niet in elkaar. U vraagt eigenlijk om extra geld uit te trekken om mensen een gratis kaartje te geven. Anders zou het geld namelijk terugvloeien in onze gezamenlijke pot aan belastinggeld waarvan we met elkaar straks nog een heleboel rekeningen te betalen hebben.

De voorzitter:

Ik ga naar de heer Laçin, of was u van plan ... Nee, u bent door uw interrupties heen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, volgens mij heb ik nog één vraag over, want ik heb net een interruptie in enen gedaan. Ik hoor toch nog een heel klein beetje ruimte bij de staatssecretaris om toch met die ov-bedrijven te gaan kijken. Als we mensen stimuleren om weer de trein te nemen, bijvoorbeeld door een stukje ov-steun op een of andere manier ten goede te laten komen aan mensen die anders ... Het gaat om additionele reizigers, mensen die je in de daluren, in het weekend, in de vakanties iets biedt. Dat heeft economisch een enorme spin-off, omdat het ook de horecaondernemer en de toeristische sector helpt. Misschien wil ze toch kijken wat er mogelijk is, misschien met de collega van Economische Zaken, staatssecretaris Keijzer. Kunnen we hier een pakket van maken

waarmee we én het ov én de toeristische sector stimuleren in de zomer van 2021? Kunnen we een voorbeeld nemen aan België?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik vind het belangrijk om te constateren dat het idee dat het gratis is niet klopt. We kunnen met elkaar de afweging maken of we ergens geld voor uit willen trekken, maar dat kan niet uit de beschikbaarheidsvergoeding zelf. Dat vind ik wel belangrijk om te benadrukken. Verder vind ik het een heel sympathiek idee. Ik snap ook wat mevrouw Kröger allemaal aan mooie perspectieven schetst, maar de beschikbaarheidsvergoeding is voor de publieke dienst. We hebben niet voor niets een budget dat mee-ademt. Dat betekent ook dat meevallers echt meevallers zijn. We hebben bovendien met elkaar al een enorme coronarekening te betalen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil doorgaan op de beschikbaarheidsvergoeding, vooral voor de tweede helft van 2021. Ik wil eerst opmerken dat de staatssecretaris een hele opsomming gaf van internationale lijnen, maar daarbij vergat om Heerlen-Aken te noemen. Dat moest ik mede namens de heer Amhaouch zeggen. We horen dat straks graag bevestigd.

Dan de vraag over de beschikbaarheidsvergoeding in de tweede helft van 2021. De staatssecretaris begon haar beantwoording met het uitspreken van haar waardering voor de ov-sector en ook voor het personeel. Maar juist dat personeel mailt en appt mij dat zij zich zorgen maken over hun toekomst bij hun ov-bedrijf, welk dat dan ook mag zijn. Een voorwaarde voor de beschikbaarheidsvergoeding in de tweede helft van 2021 is een transitieplan ...

De **voorzitter**:

U heeft een hele inleiding! Wat is de vraag?

De heer **Laçin** (SP):

De vraag komt eraan, voorzitter, nog heel even geduld.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee ...

De heer **Laçin** (SP):

Heel veel werknemers wachten hierop, voorzitter, dus ik ga de vraag kort stellen. Het transitieplan dat gevraagd wordt, mag niet ten koste van de werknemer gaan die nu zo veel lof en waardering krijgt. Wat gaat deze staatssecretaris eraan doen om dat gevraagde transitieplan niet ten koste te laten gaan van de werknemers bij NS en andere vervoerders?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dit hebben de heer Laçin en ik ook gewisseld in het AO laatst. Toen heb ik gezegd dat ik echt vind dat het personeel van het ov kapitaal is dat we in handen hebben. Het is de bedoeling dat we in die transitieplannen — daarom noemen we ze ook transitieplannen — door de coronadip heen proberen te kijken. Op de lange termijn hebben we een enorme uitdaging in het openbaar vervoer, gezien de groeiprognozes. Voor de coronacrisis maakten we ons zorgen over hoe we het in termen van personeel gingen opvangen: komen we niet tekort? Hebben we het materieel wel, hebben we de mensen? Hebben we al het kapitaal dat we nodig hebben? In die transitieplannen kijk je door de coronacrisis heen naar de structurele effecten en hoe je daarop je koers bepaalt.

De **voorzitter**:

Gaat u verder, want u heeft nog twee onderwerpen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, twee onderwerpen, voorzitter. Eerst duurzame mobiliteit en klimaat. Het verduurzamen van onze mobiliteit is voor Nederland een grote en noodzakelijke ambitie. De heer Dijkstra, zelf ervaringsdeskundige met én een Porsche én twee scooters, illustreerde ons mobiliteitsgedrag al met cijfers, maar ik voeg er daar graag nog een aan toe: wij reizen dagelijks 13.000 keer de wereld rond voor studie, werk, ontspanning en goederenvervoer. We zijn dus een nogal mobiel volkje. We kennen ook de keerzijde. We hebben de afgelopen tijd kunnen merken hoe de lucht ook opklaart als vervoer stilvalt. Vervoer zorgt ook voor luchtvervuiling en voor 20% van de CO₂-uitstoot. Hoe mooi zou het zijn, als de economie weer volledig draait, als iedereen weer onderweg kan zijn, en we tegelijkertijd toch die lucht schoon kunnen houden en de uitstoot kunnen laten dalen. Dat is ook waar we naartoe werken. Schone lucht is van levensbelang.

Voorzitter. Met de uitvoering van de mobiliteitspijler van het Klimaatakkoord liggen we op schema met een mix van maatregelen: groen ov, schone brandstof, elektrisch rijden, waterstof en duurzame stadslogistiek. Heel mooi dat we dit jaar nog op 1.000 uitstootvrije bussen in het ov terechtkomen. Daarmee zitten we nu op zo'n 20% van de bussen in Nederland. Drie jaar geleden was dat nog 4%.

Ook de fiets geven we ruim baan. Het stijgend aantal fietsers gaan we goed opvangen met extra snelfietsroutes en ov-fietsenstallingen. Van de 17 snelfietsroutes die het Rijk meefinanciert, worden er nu 13 aangelegd. Voor de resterende vier wordt volgend jaar gestart met de bouw.

Dan de ov-fietsenstallingen. In het regeerakkoord was 74 miljoen uitgetrokken voor extra investeringen in fietsenstallingen op knooppunten. Ontzettend belangrijk voor die comfortabele reis van deur naar deur. Het is ook wel fantastisch dat ik in deze periode de grootste fietsenstalling ter wereld mocht openen, waarmee we zo ongeveer alle internationale media hebben gehaald. Nog dit jaar maak ik bekend waar ik met provincies en vervoerregio's extra fietsenstallingen bij de ov-knooppunten ga bouwen, naar aanleiding van dat extra geld. Met deze investeringen zijn er in 2025 600.000 fietsparkeerplekken in Nederland.

Daarnaast werken we met de regio's aan een nationaal toekomstbeeld voor de fiets. Hierdoor krijgen we zicht op ontbrekende schakels voor fietsers in het nationale fietsnetwerk, doorfietsroutes en fietsparkeervoorzieningen. Dit geeft houvast voor een aanpak om nog meer Nederlanders te stimuleren om vaker de fiets te pakken en verder te fietsen. Juist in deze tijd van corona hebben heel veel mensen namelijk ook de fiets ontdekt.

Voorzitter. Over elektrisch vervoer zijn een aantal vragen gesteld. De rode draad daarbij was betaalbaarheid en veiligheid. Om te kunnen voldoen aan de afspraken van het Parijsakkoord streeft het kabinet naar 100% nieuwverkoop van uitstootvrije auto's in 2040. Dat levert dan een flinke reductie op van 3 megaton. Dit loopt in de daaropvolgende jaren alleen maar op naar een uiteindelijk uitstootvrij wagenpark. Met afspraken in het Klimaatakkoord hebben we deze ambitie concreet handen en voeten gegeven. We willen dat elektrisch rijden op termijn voor iedereen een aantrekkelijke en betaalbare optie wordt. Daarvoor moeten dan ook de randvoorwaarden op orde zijn, met goede laadinfrastructuur en zekerheid over tarieven.

Over die betaalbaarheid. Het kabinet heeft erop ingezet om de elektrische auto voor particulieren ook dichterbij te kunnen brengen. We hebben hierop ingezet door de stimulering voor het hogere segment af te bouwen, door de cap af te bouwen en de bijtelling stapsgewijs te verhogen. Er zijn steeds meer elektrische middenklassemodellen die op termijn ook interessant zijn voor de tweedehandsmarkt, waar het kabinet heel bewust op inzet.

Veel particulieren hikken nog steeds aan tegen de hoge aanschafprijs, ondanks dat het "tanken" natuurlijk veel goedkoper is geworden. Met de subsidieregeling hebben we die drempel verlaagd, opdat elektrisch rijden voor een grotere groep bereikbaarder wordt dan alleen voor de zakelijke rijders. Ook daar weer bijzondere aandacht voor de tweedehandsmarkt.

De auto's voldoen ook steeds meer aan de wensen van de automobilist. De actieradius van de modellen wordt steeds groter, ook voor kleine en compacte auto's. Gemiddeld rijdt een Nederlander per dag ongeveer 32 km met de auto. Dan blijkt de actieradius ook meer dan voldoende voor het merendeel van die ritten. Als eerste bewindspersoon die met een elektrische auto naar de uithoeken van het land reist, zeg ik tegen meneer Graus dat hij nog verbaasd zou staan over wat er allemaal kan. Dat over de effectiviteit van EV.

Dan over de veiligheid. Elektrische auto's zijn net zo veilig als auto's die op benzine of diesel rijden. Dat is afgelopen week weer bevestigd door CE Delft, dat onafhankelijk onderzoek deed naar veiligheid en elektrische personenauto's. In dat rapport is onder andere gekeken naar voertuigveiligheid, brandveiligheid, incidentbestrijding en laadinfrastructuur. Veiligheidsrisico's die gelden voor elektrische auto's, gelden meestal ook voor conventionele auto's.

Overigens had het kabinet een keer een werkbezoek aan de brandweer in Den Haag. Daar kregen we ook te zien hoe de brandweerlieden worden getraind op het omgaan met deze nieuwe technologie, want dat vraagt wel een stukje extra training, maar daar is ook nadrukkelijk aandacht voor.

Voorzitter. Tot slot moeten ook de randvoorwaarden op orde zijn. Met gemeenten, provincies en netbeheerders heb ik afspraken gemaakt over het realiseren van een landelijk dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig netwerk van laadpalen. Zij zijn daarmee volop aan de slag. Dan kijken we niet alleen naar personenauto's, maar ook naar vrachtverkeer, bussen en schepen. Nog dit jaar stelt de stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur een tussenbalans op. In verschillende regio's hebben recentelijk grote aanbestedingen plaatsgevonden. In de afgelopen tien maanden zijn zo'n 10.000 extra publieke laadpunten gerealiseerd.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de Green Deal Autodelen. Zij vroeg of het doel is gehaald en of we nog door kunnen pakken. Een aantal mooie doelen zijn dus eigenlijk al heel vroegtijdig gehaald. Op de vraag over doorpakken zeg ik tegen mevrouw Dik-Faber: jazeke, we gaan aan de slag met een Green Deal III. Eerst lag de focus op professionele aanbieders, maar bij de nieuwe deal zullen we ook de belangrijke buurtinitiatieven betrekken. Daar heeft u al een aantal keer aandacht voor gevraagd. Daarbij zou bijvoorbeeld de verzekering een issue kunnen zijn. Nou, dat soort punten zullen we bespreken. We zullen kijken hoe we dat soort buurtinitiatieven een plek kunnen geven. We gaan dus aan de slag met Green Deal Autodelen III.

Dan de zero-emissiezones voor stadslogistiek. De heer Ziengs had daar in zijn inbreng bijzondere aandacht voor. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat we toewerken naar de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek vanaf 2025. We zijn inderdaad met enkele tientallen gemeenten in gesprek over de invoering daarvan. Begin volgend jaar zullen we bekendmaken welke gemeenten de overstap als eerste zullen maken. De afspraak is dat dit steeds vier jaar van tevoren wordt aangekondigd, om iedereen de tijd te geven zich voor te bereiden. Ik vind het heel belangrijk dat we deze transitie in goede banen leiden. De heer Graus en de heer Ziengs hadden wat vragen daarover en ook wat zorgen, gezien de ondernemers. Die hebben het inderdaad moeilijk. Daarom vind ik het extra belangrijk dat we ondernemers tegemoetkomen bij de overstap naar een schoon busje of een schone vrachtwagen.

De heer Ziengs vroeg hoe we de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek betaalbaar en haalbaar houden en de ondernemers niet in de kou laten staan. Ook de heer Stoffer vroeg hier aandacht voor. Die punten hebben inderdaad centraal gestaan bij de voorbereiding in het afgelopen jaar. We hebben heel intensief overleg gevoerd met MKB-Nederland, gemeenten en evofenedex. We zijn echt gezamenlijk tot een set afspraken gekomen. Centraal daarin staan: voldoende tijd om rekening te houden met de benodigde aanpassingen — de vier jaar waar ik het net over had — en een geleidelijke overgang voor verschillende types bestelbussen en vrachtauto's tussen 2025 en 2030 die rekening houdt met de leeftijd van het voertuig. Zo krijgen Euro 5-busjes tot 2027 en Euro 6-busjes tot 2028 de tijd om de overstap te maken, want die zijn immers al schoner. De Euro 6-vrachtauto's hebben tot 2030 de tijd. We houden ook steeds een

vinger aan de pols, zodat we weten of de wereldwijde productie van zero-emissiebestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt.

We zorgen voor een subsidieregeling om te helpen bij de overstap naar zero-emissie. Er is bijzondere aandacht voor de mensen met een "rijdende gereedschapsbus". Zo noemden we het toen we met elkaar over het Klimaatakkoord spraken. Dat zijn vaak mensen die moeten overstappen van een Euro 4-busje. Daar hebben we bijzondere aandacht voor.

De markt voor zero-emissiebestelbussen en -vrachtwagens is ondertussen sterk in beweging. Er is steeds meer keuze en voor kleine ondernemers is er naast koop de optie van het leasen van een uitstootvrije bestelbus of vrachtwagen. Ik kom ondernemers graag tegemoet wanneer ze wel willen kopen bij de aanschaf van een zero-emissiebestelbus of -vrachtwagen. Voor emissieloze vrachtwagens hebben we onder andere de DKTI-regeling, die begin 2021 in werking treedt. En we werken aan een subsidieregeling voor emissieloze bestelbussen, die we hopelijk begin 2021 in werking kunnen laten treden. Daarnaast is er een investeringsaftrek, de BIK, die nog onderwerp van gesprek is. Voor kleine ondernemers zoals de klusjesman is er ook de KIA, de kleinschaligheidsinvesteringsaftrek. Dat helpt om het investeren in een schone bestelbus of vrachtwagen ook fiscaal aantrekkelijk te maken. Als je die eenmaal hebt, dan is het gebruik natuurlijk veel goedkoper, maar we willen toch ook helpen om over die eerste hobbel heen te komen.

De heer Ziengs vroeg in het bijzonder aandacht voor ondernemers met oudere bestelbussen. Zeker, daar hebben we absoluut oog voor. Ik heb met MKB-Nederland afgesproken dat we naast het aanbieden van de eerdergenoemde subsidieregelingen bekijken hoe we eigenaren van een bestelbus met Euroklasse 4 extra tegemoet kunnen komen. Voor hen is de stap namelijk groter dan voor mensen die al met een Euro 5-bus of een Euro 6-bus rijden.

Daarnaast kunnen gemeenten als sluitstuk ontheffingen verlenen aan ondernemers wanneer die door omstandigheden met onredelijk hoge kosten worden geconfronteerd. Daar zit de hardshipclausule dus ook in. Voor een incidentele klus wordt ook gekeken naar logistieke hubs aan de rand van de stad en het organiseren van het zoeken van samenwerking met andere ondernemers, die wel beschikken over een elektrische bestelauto. Uiteraard moeten er ook voldoende laadpunten zijn. De bouwvakker die zijn bestelbusje mee naar huis neemt, moet 's nachts bij zijn huis op kunnen laden. Samen met alle betrokken partijen werk ik dus in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur aan een landelijk dekkend netwerk. Verspreid over Nederland starten begin 2021 meerdere proeven met publieke laadpleinen voor vrachtwagens en bestelbussen.

Dan was er in dit blokje nog een laatste vraag, over de pakketdiensten. Dat was ook een vraag van de heer Ziengs, die vroeg: er rijden zes busjes per uur door de straat; kan dat niet wat slimmer? Veel pakketdiensten hebben hun logistieke proces al geoptimaliseerd, maar vaak is er ook echt nog wel ruimte voor verbetering. Daarin zou een belangrijke rol weggelegd kunnen zijn voor de logistieke hubs aan de rand van de stad. Ook daarvoor heb ik een mooi werkbezoek mogen doen in Amsterdam, waar dat georganiseerd werd. Verschillende leveranciers kunnen daar hun pakketjes afleveren. Dat scheelt enorm veel busjes in de stad. Ook kan de retourlogistiek dan beter worden georganiseerd. Dit wordt allemaal opgepakt in de innovatieagenda behorend bij het Klimaatakkoord. De brancheorganisatie van de e-commerce, Thuiswinkel.org, heeft eerder de Bewust Bezorgdtool geïntroduceerd. Samen met hen voer ik op dit moment een onderzoek uit naar de mogelijkheden om consumenten duurzamer te laten bestellen, bijvoorbeeld door inzichtelijk te maken wat de meest duurzame bezorgoptie is. Je ziet ook vaak al hele interessante combinaties van bijvoorbeeld boodschappenleveranciers die pakketjes mee terugnemen. Er is dus veel aan de gang, maar het is terecht dat hier aandacht voor is gevraagd.

Dat was mijn tweede blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:

U had een vraag, een korte vraag, zoals altijd, meneer Graus? Maar niet heus.

De heer **Graus** (PVV):

Allereerst even ter verduidelijking: gaat de staatssecretaris nog apart over de veiligheid in het openbaar vervoer spreken of niet?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik heb de veiligheid in het openbaar vervoer in het eerste blokje genoemd onder de punten waar we hard mee aan de slag zijn. Ik weet dat de PVV daar inderdaad altijd veel aandacht voor heeft. Samen met de PVV heb ik ooit als Kamerlid nog een motie ingediend voor de sms-alert in de trein. Dat is inmiddels in werking getreden. Ik weet ook dat er een initiatiefnota van de heer Van Aalst is aangekondigd. Ik heb de heer Van Aalst daarvoor complimenten gemaakt in het AO, want het kost altijd veel tijd om zoiets op te stellen. We kijken uit naar de behandeling, die volgens mij inmiddels al ingepland is.

De **voorzitter**:

De heer Graus durft niks meer te vragen na al die complimenten.

De heer **Graus** (PVV):

Jawel. Ik bedank de staatssecretaris daarvoor, want die komen mijn collega's zeker toe.

Ze zouden ook honden moeten inzetten op de trajecten waar altijd trammelant is, want als je één hond, één Mechelse herder, in zo'n trein of bus zet, is het afgelopen, geloof me. Ze moeten daar veel slimmer mee omgaan, want ...

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Tenzij het een labrador is, natuurlijk.

De heer **Graus** (PVV):

... zo kunnen ze onze mensen beschermen. Daar zijn herdershonden en pitbulls inderdaad vaak beter voor dan labradors. Ik hoop dat de staatssecretaris het daarmee eens is.

Maar mijn vraag gaat over de milieuzones. Daarbij heb ik specifiek aandacht gevraagd voor kermissen en circussen. Die mensen hebben vaak oudere vrachtwagens. Ze verdienen überhaupt al helemaal niks meer; ze gaan allemaal naar de knoppen. Zij moeten vaak door een milieuzone om naar de rand van een stad te rijden, waar zij hun circus of kermis opbouwen. Daarna vertrekken zij weer stapvoets. Die mensen kunnen dat niet betalen. We kunnen toch niet van die mensen verlangen dat ze nieuwe vrachtwagens gaan aanschaffen? Kan hier niet een ontheffing of iets dergelijks voor geregeld worden?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er zitten twee soorten ontheffingen in. Er komt sowieso een generieke lijst met ontheffingen voor een aantal voertuigen waarvan het niet reëel is om te verwachten dat ze zero-emissie zullen worden. Eerder vielen onder andere kermisvoertuigen onder de reguliere milieuzones. Daarnaast kan elke stad ook ontheffingen geven. Dat bedoelde ik met die hardshipclausule. Ik kan me voorstellen dat we met de gemeenten bespreken dat bijvoorbeeld het in- en uitrijden van kermisvoertuigen daarin wordt meegenomen. Wij hebben hier dus aandacht voor.

De heer **Graus** (PVV):

Nu zijn we er bijna. Ik bedoelde het voor die incidentele ritten. Ze brengen betaalbaar vertier voor Jan met de pet, voor iedereen, en daardoor brengen ze ook saamhorigheid. Dat hebben we nodig in deze tijd. Is de staatssecretaris bereid om met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de VNG, te zorgen dat daar een soort uniformiteit in komt? Want in sommige gemeenten hebben die mensen het zo moeilijk, en waarom? Terwijl de mensen, de consumenten die gebruikmaken van zo'n kermis of circus, dat overal willen. Anders worden de mensen toch

ook gediscrimineerd door een bepaald gemeentebestuur? Dat moet niet kunnen. Er moet dus uniformiteit zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Wanneer we de subsidieregeling consulteren — we komen ook nog weer een keer met een brief — zullen we even duidelijk maken wat, wat ons betreft, sowieso de categorieën zijn die onder de uitzonderingen vallen. En even uit mijn hoofd: voor de milieuzones hadden we volgens mij de kermis er al tussen staan. Maar ik zal er nog even extra naar kijken op verzoek van de heer Graus.

Voorzitter. Dan het derde blokje, duurzaamheid en circulaire economie. Dat is een onderwerp — dat weten de Kamerleden — waar ik mij al lang mee bezighoud, al sinds 2010 toen ik Kamerlid werd. Ik heb het zien groeien van moties tot een nationale ambitie. En dat is overigens mede dankzij de brede steun in de Kamer. Alle AO's waren altijd een samenvatting van: kan er meer, kan het sneller en kunnen we doorpakken? Dat is natuurlijk altijd een feest: als je verantwoordelijk bent voor zo'n terrein en je ziet dat iedereen graag meer wil. En we zien ook dat we vorderingen maken met elkaar. CE wordt zichtbaarder. We bouwen bruggen van vlas en hars, we maken van oud beton nieuw beton, we maken van oud en vervuild staal weer nieuw staal. Ik heb recent samen met de Koning echt een prachtige fabriek in het noorden van het land mogen openen. We zijn al heel goed in recyclen. Van oude matrassen maken we weer nieuwe matrassen. We worden steeds beter in het maken van nieuw materiaal van oud materiaal, maar we herontdekken ook de waarde van reparatie en hergebruik. De voorbeelden nemen toe, maar we staan nog aan het begin. Dat weten we ook.

Dat geldt ook voor metingen en monitoring van de voortgang. Er is een heel nieuw meetsysteem ontworpen door het Planbureau voor de Leefomgeving, want we willen natuurlijk weten of ons beleid effectief en efficiënt is. Daar moet je voor kunnen meten. Nederland is wereldwijd het eerste land dat op deze gedegen wijze de voortgang van de circulaire doelen in kaart brengt. Eind januari verwacht ik de eerste resultaten. Dat zijn belangrijke stappen, ook om te laten zien hoe circulaire economie kan bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering.

Nederland wordt ook internationaal echt gezien als koploper. Een mooi bewijs daarvan is het World Circular Economy Forum dat we in april mogen organiseren. Die conferentie gaan we echt benutten om de link tussen CE en klimaat hoger op de internationale agenda te zetten. Want als we niet inzetten op circulaire economie, dan negeren we niet alleen de helft van het probleem maar ook de helft van de oplossingen. En dat zijn juist oplossingen waarmee heel veel ondernemers heel erg graag aan de slag willen en die ook werkgelegenheid met zich mee kunnen brengen, zo becijferde TNO.

Voorzitter. Dan de beantwoording van de vragen. Als eerste de SUP, de Single-Use Plastics-richtlijn. Mevrouw Kröger vraagt of ik meer ambitie kan leggen in de implementatie van de Europese richtlijn tegen wegwerpplastic, maar mijn eerste prioriteit is ervoor zorgen dat die SUP-richtlijn op tijd geïmplementeerd wordt, dus voor de uiterste deadline. En dat kan alleen nog maar met zuivere implementatie. Hierover ontvangt u binnenkort de eerste brief. Ik ga het daar echter niet bij laten. Parallel daaraan werk ik aan een bredere insteek dan alleen de Europese SUP-maatregelen. De exacte maatregelen zijn we nog aan het onderzoeken, want een goede onderbouwing is daarbij belangrijk. Hiervoor kijk ik bijvoorbeeld naar opties als beprijzing, het stimuleren van hergebruik maar ook naar specifieke geboden en verboden. Het is heel simpel. Bij alle rioolbuizen, plantenpotten en shampooflessen vraag je je eigenlijk af: waarom zouden we daar nog nieuw plastic voor gebruiken? In die richting heb ik meer ambitie, maar we moeten ervoor zorgen dat én die SUP-richtlijn op tijd geïmplementeerd wordt én dat we die andere voorstellen ontwikkelen. Dat moet parallel gebeuren.

In januari 2021 zal ik een brief naar de Kamer sturen waarin ik mijn plannen voor die parallelle, bredere, aanvullende aanpak uiteenzet. Daar kunnen ook wetgevingsvoorstellen in zitten. Alleen vermengen we die niet met de implementatie van de Europese richtlijn, waardoor die vertraging zou oplopen en we niet meer op tijd zouden zijn.

Mevrouw Kröger vraagt of ik vol wil inzetten op een exportverbod van plastic afval. Ja. Voor de export van afval gelden internationale regels. Nu al is de export van afval vanuit de EU alleen toegestaan als dat afval nuttig wordt toegepast. Helaas gaat dat in de praktijk niet altijd goed. Velen van u hebben gerefereerd aan dat NRC-artikel over Turkije. Daar baalt iedereen natuurlijk enorm van. Die internationale regels kan ik niet eenzijdig aanpassen, maar ik zet me er wel in Europees en internationaal verband voor in om ze aan te scherpen. Ik vind ook dat we binnen de EU in staat moeten zijn om ons afval zelf op te ruimen en hoogwaardig te verwerken. Ik vind dat we afval alleen mogen exporteren als de milieuverantwoordelijke verwerking echt goed is geborgd. Dat kunnen we als Nederland en ook als Europa niet alleen. Daarom wil ik me dus ook inzetten voor het verhogen van de recyclingcapaciteit, zowel in Nederland als in de EU als geheel. Op dit moment praten we als ministerie met de afvalbranche over toekomstplannen. Ik gaf net al aan dat we ons inzetten voor het aanscherpen van regels in internationaal verband, maar we zetten ons ook in voor het versterken van de samenwerking met andere landen over de werking van de regels in de praktijk. Want je kunt aan de ene kant wel regels hebben, maar vaak gaat het ook om goede samenwerking om die keten gesloten te houden. Dat doen we onder andere met Indonesië en Vietnam. Ik heb daar wat voorbeelden van genoemd. Het is wat mij betreft dus en-en-en. Niemand wil dat bedrijfsverpakkingsafval op een Turks strand zien liggen. Ik kom er zo meteen nog even op terug. We nemen ook maatregelen om het bedrijfsverpakkingsafval meer te gaan aanpakken.

De heer Ziengs stelde mij terecht een aantal vragen over afvalinzameling en kwaliteit. Als we het hebben over de circulaire economie en als we het hebben over recycling, moeten we ons echt niet alleen blindstaren op kwantiteit. Het gaat ook echt over de kwaliteit. Die bepaalt weer wat je er daarna mee kunt. Sinds 2016 hebben we veel acties ondernomen om de scheiding van afval te verbeteren en daarnaast de hoeveelheid restafval van huishoudens te verminderen. Gemiddeld gezien is die trend ook positief. In 2019 hadden we, in vergelijking met 2015, een kwart minder restafval per persoon per jaar. Dat is -25% in een paar jaar. Dat is echt goed. Het percentage afvalscheiding was in 2015 50% en in 2019 65%, dus we gaan ook meer scheiden. We zetten hier volop op in met verschillende acties, zoals het aanvalsplan gft-afval en textiel. Ik noem ook de handreikingen voor het aanpakken van vervuild gft-afval en textiel en nieuwe recycledoelstellingen en circulaire doelstellingen. De nieuwe Europese meetmethodes focussen beter op kwaliteit. Dus het is echt belangrijk dat die nieuwe meetmethode er is gekomen. Ik werk op dit punt samen met gemeenten en bedrijven.

De heer Ziengs heeft gelijk dat er nog heel veel stappen te zetten zijn. Dat moeten we blijven doen. We moeten, naast de kwantiteit, echt blijven inzetten op het steeds verbeteren van de kwaliteit.

Mevrouw Kröger vroeg naar het toezien op de eisen aan de top tien meest voorkomende verpakkingen. Eigenlijk vroeg zij naar het voorkomen van onzinverpakkingen en naar de essentiële eisen. De ILT zet er inderdaad op in om de meest relevante plastic verpakkingen voor toezicht in kaart te brengen en vervolgens het toezicht op de toepassing van de essentiële eisen daarop te richten. Zij gaan echt kijken naar: wat zijn nou de meest relevante stromen? "Verder dan alleen die shampoofles?" vroeg u. Ja. Dat gaat verder dan alleen de shampoofles. ILT gaat er gewoon een goede analyse van maken.

Ik zeg weleens: textiel is het nieuwe plastic. Dat we plastic moeten en kunnen aanpakken, staat nou, denk ik, wel bij iedereen op het netvlies. Textiel is, denk ik, het nieuwe plastic, in die zin dat de textielsector na de oliesector de tweede meest vervuilende sector ter wereld is. Er is echt heel veel te doen. Textiel is ook vaak plastic, dus er zit ook nog een belangrijke overlap in. Maar het goede nieuws is dat er ook daar heel veel beter kan. Ook op dit gebied kom ik ontzettend veel ondernemers tegen die daarmee heel graag en heel enthousiast aan de slag zijn. In het beleidsprogramma circulair textiel dat ik uw Kamer dit jaar heb gestuurd, zijn ambitieuze doelstellingen geformuleerd voor het verduurzamen van de textielsector. Onlangs heb ik de Denim Deal gesloten, waarbij een groot aantal partijen uit de denimsector — dat zijn gewoon de bedrijven zelf — de handen ineen hebben geslagen om hiermee concreet aan de slag te gaan. Om een klein inkijkje te geven in hun enthousiasme: ze hadden me eerst voorgesteld om met een

doelstelling te komen van 1 miljoen spijkerbroeken. Maar toen gingen er zo veel partijen meedoen, dat ze, voordat ze de Denim Deal lanceerden, al naar 3 miljoen spijkerbroeken waren gegaan. Dus er zit veel beweging, veel energie in die sector.

Steeds meer consumenten kiezen gelukkig ook voor duurzame kleding. Ik zie de markt daar ook op inspelen. Voordat u nou denkt "dat zijn misschien alleen de niches, de bedrijven die toch altijd al duurzaam waren of die zich richten op een klein, specifiek segment van de markt", zeg ik: we zien ook Zeeman en H&M erop inspelen. We zien ook een groeiende markt voor tweedehands kleding.

Mevrouw Van Eijs heeft nog een heel aantal andere vragen gesteld over textiel. In het begin van de coronacrisis was er sprake van dat ingezameld textiel bleef liggen, maar inmiddels is dat alweer weggewerkt. De meeste inzamelaars hebben het ingezamelde textiel inmiddels verkocht en de textielmarkt is weer op gang gekomen.

Mevrouw Van Eijs vroeg ook naar de verbranding. Verbranding van grondstoffen past niet in een circulaire economie. Er is ook een dalende trend te zien in de hoeveelheid ongebruikt textiel die wordt verbrandt in Nederland. Dat verbranden willen we verder ontmoedigen, zodat die trend wordt voortgezet. Op dit moment is in het LAP3, het Landelijk Afvalbeheerplan, recyclen de minimumstandaard, maar we willen kijken of we dat kunnen aanscherpen. Overigens zou ik van het Landelijk Afvalbeheerplan liever het Landelijk Recycleplan willen maken, maar ik kom nog bij u terug met de voornemens die ik op dat punt heb.

Mevrouw Van Eijs vroeg of UPV nog kan helpen. Jazeker. Mevrouw Dik-Faber vroeg daar ook heel nadrukkelijk naar. In het beleidsprogramma dat ik net noemde, heb ik aangegeven in het voorjaar 2021 te komen met een voorstel voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Momenteel werken de brancheorganisaties hieraan. Parallel aan dat traject laat ik een onderzoek uitvoeren naar de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel. Dat onderzoek is inmiddels gestart.

Mevrouw Van Eijs geeft aan blij te zijn met de extra middelen voor de circulaire economie. Ik ben uiteraard ook blij dat we die daarvoor hebben kunnen uittrekken. Zij vraagt of de 10 miljoen per jaar bedoeld is voor het huidige programma of voor koerswijzigingen. De middelen zijn vrijgemaakt voor voortzetting van de huidige lijnen, maar ook om hoger op de R-ladder te kunnen inzetten. Dat was ook een aanbeveling van de rekenkamer.

Ik heb nog twee blaadjes, voorzitter.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de grondstoffenrotonde en zei dat er een afzetmarkt voor recycalaat nodig is. Absoluut. Mijn inzet is om op Europees niveau te komen tot een verplichte toepassing van recycalaat — een verplicht aantal duurzaam zou je kunnen zeggen — in bepaalde producten.

De heer Wassenberg vroeg waarom het statiegeld niet wordt uitgebreid naar alle varianten, omdat hij het simpel wilde houden. Toen ging hij zo veel verschillende verpakkingen opnoemen dat ik dacht: als je het simpel wilt houden, moet je het gewoon houden bij het plastic en bij de blikjes. We hebben een twintig jaar durende discussie beslecht en samen het doel vooropgesteld. Statiegeld op flesjes is een feit geworden en voor blikjes volgen we op dit moment hetzelfde pad als voor flesjes.

De voorzitter:

Ik zag mevrouw Dik-Faber, die iets wil vragen. Dan heb ik mevrouw Dik-Faber, de heer Ziengs, mevrouw Van Eijs en de heer Laçin. Mevrouw Dik-Faber.

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

De grondstoffenrotonde komt de staatssecretaris bekend voor van de tijd dat we allebei nog

Kamerlid waren — ik ben nog steeds Kamerlid. Volgens mij komt het idee uit haar koker. Ik weet het niet helemaal zeker, maar ik heb haar het woord vaak horen uitspreken. Waar staan we nu als Nederland met die grondstoffenrotonde? Ik merk dat er veel ambities zijn als het gaat om de circulaire economie, maar dat de structuur voor inzamelen, sorteren en recyclen nog niet goed van de grond komt. Als we dat met elkaar ambiëren en de doelstelling omarmen, wat is dan de rol van het bedrijfsleven en wat kan de overheid doen? Wat ziet de staatssecretaris als haar eigen rol bij het van de grond tillen van de grondstoffenrotonde in Nederland?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We zijn in Nederland eerst begonnen met het stimuleren van heel veel pilots. Dat was heel mooi en daar hebben we heel veel goede voorbeelden gezien van wat de circulaire economie kan doen. Toen ik begon, heb ik gezegd: ik wil drie dingen doen in deze periode: structureren, opschalen en versnellen. Voor het structureren zijn we met een rijksbreed uitvoeringsprogramma gekomen met verschillende pijlers, omdat we steeds in al die pijlers de partijen bij elkaar willen brengen om te kijken wat er nodig is om voortgang te maken. En dat betekent ook opschaling. Daarnaast is er het hele meetinstrumentarium. We gaan begin volgend jaar zien waar we precies staan. Dan heb je een beeld van de punten waar we verder kunnen aanscherpen en versnellen op een effectieve en efficiënte manier. Versnellen doen we met het Versnellingshuis.

In de breedte is het bij al die pijlers van belang om te kijken wat de knelpunten zijn. Als een bedrijf iets wil, zegt het heel vaak: we hebben iemand anders nodig. Binnen het Versnellingshuis brengen we al die partijen bij elkaar. Dat heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat er een prachtige nieuwe fabriek is gebouwd voor het recyclen van oude matrassen, omdat we ook bij matrassen hebben gezorgd voor uniforme producentenverantwoordelijkheid. Dan is er een reden om te investeren in een matrassenfabriek, want je weet dat die stroom wordt aangevoerd.

Er is dus niet één antwoord te geven op de vraag waar we staan of de vraag of er voldoende of onvoldoende capaciteit is. Je moet steeds binnen de keten kijken wat nodig is. Die analyse wordt overal gedaan. We kijken steeds welke partijen allemaal nodig zijn en hoe we die bij elkaar brengen om het daar verder te brengen.

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

Het zal de staatssecretaris niet verbazen dat ik er één stroom uit wil halen. Dat is textiel. Ik draag zelf vandaag kleding van gerecycled materiaal. Dat kan.

De **voorzitter**:

Het ziet er heel mooi uit.

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

Dat gebeurt nog heel weinig. We hebben in de Denim Deal — ik vind het een mooi voorbeeld — een afspraak gemaakt over 3 miljoen spijkerbroeken met 20% recyclelaat erin. Volgens mij is de afspraak dat je gebruik maakt van gerecycled materiaal een enorme boost om te gaan inzamelen en het te gaan verwerken. Waarom doen we dat alleen met spijkerbroeken en gebeurt het nog niet met katoen en andere stoffen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De textiel is een hele internationale markt. We moeten dus steeds zorgen dat we de keten vinden waarmee we die afspraak kunnen maken, tenzij je in Europa al zo ver kunt gaan dat je het gewoon in Europese wetgeving vastlegt. Dat zou mijn voorkeur hebben, dus dat we echt zorgen voor een verplicht aandeel duurzaam. Voor plastic verwacht ik dat voorstel heel binnenkort. Ik weet dat de Commissie ook kijkt naar verplichte aandelen voor andere ketens. Dan kun je gewoon alle partijen in de keten eraan houden. Ik vind het heel mooi en ik deel helemaal met mevrouw Dik-Faber dat we prikkels moeten inbouwen om het inzamelen te laten lonen, doordat je weet dat die grondstoffen weer gebruikt worden. Voor plastic zijn we al wat verder, maar voor textiel willen we ook die kant op.

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

Dan ben ik ook heel benieuwd hoe die discussie loopt in Europa. Wordt dat gesprek gevoerd? Kunnen wij vanuit Nederland kennis aandragen? En dringen wij vanuit Nederland aan op een aanzienlijk percentage recycalaat in de textielstromen? Staat het op de Europese agenda? We kunnen het volgens mij een enorme boost geven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het antwoord is drie keer ja. In de context van het Europese actieplan voor een circulaire economie wordt hierover gesproken. Ik heb ook persoonlijk bij de Commissaris erop aangedrongen om snel met het voorstel voor plastic te komen. Er wordt ook naar de andere stromen gekeken. Wij zijn als Nederland heel graag bereid om al onze kennis en kunde in te brengen in Brussel als onderdeel van de besluitvorming aldaar.

De **voorzitter**:

De heer Ziengs en dan mevrouw Van Eijs.

De heer **Ziengs** (VVD):

De staatssecretaris ging vrij snel door de vragen heen die ik in eerste termijn had gesteld. Ik bracht inderdaad in dat we meer moeten kijken naar kwaliteit in plaats van kwantiteit. Daar antwoordde de staatssecretaris op dat ze daar in brede zin naar gaat kijken. Betekent dit dat er op een andere manier wordt omgegaan met de systematiek die nu gehanteerd wordt voor subsidies die vanuit het Afvalfonds beschikbaar worden gesteld op kilo's? Het tweede puntje dat voorbij kwam in mijn inbreng, was bedrijfsafval. Ik heb dat volgens mij niet volledig zien terugkomen in de beantwoording van de staatssecretaris. Het werd wel even kort aangestipt. Het derde puntje dat ik in mijn inbreng had gedaan, was de zogenaamde nascheiding, waarbij ik er aandacht voor vroeg dat de machines dat beter konden dan de mensen zelf. Misschien kan de staatssecretaris daar nog even op reflecteren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik denk dat veel van die vragen in de schriftelijke beantwoording zaten. Het Afvalfonds gaat natuurlijk zelf over hoe het zijn prikkels inricht. Wel hebben we recent de mogelijkheid geboden aan gemeenten en Afvalfonds samen om bepaalde ketens wat efficiënter te organiseren. Daar zit zeker een link met het vraagstuk dat de heer Ziengs aankaart.

De heer Ziengs vraagt naar bedrijfsafval. Nu is er alleen voor het consumentenafval producentenverantwoordelijkheid. We gaan ook het bedrijfsafval daaronder brengen. Dat betekent dat daar ook een prikkel ontstaat, om dat beter te scheiden. Dat gaat zeker helpen.

Voor de voorscheiding en nascheiding geeft Europese regelgeving bepaalde uitgangspunten, namelijk dat voorscheiding voor een aantal stromen de basis is. Gemeenten hebben echter ook een bepaalde vrijheid om daar zelf van af te wijken. Ik ga de gemeenten niet beperken in die vrijheid.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Allereerst dank voor de beantwoording van de vragen over textiel. Ik zou er graag nog verder over praten, maar ik heb nog maar twee vragen. Mijn vraag gaat over het Versnellingshuis. De staatssecretaris heeft de vragen daarover schriftelijk beantwoord. Zij antwoordt dat regelgeving die in de weg zit voor bedrijven die circulair willen werken, door het Versnellingshuis wordt opgepikt. Ik heb begrepen dat dit vooral gaat om het monitoren en het doorzetten, maar dat het minder vergaand is dan bijvoorbeeld het loket dat we in het verleden hadden voor Ruimte in Regels. Op dit moment kan het Versnellingshuis niet echt in gesprek met het ministerie. Ik hoor ook van partijen binnen het Versnellingshuis dat zij dat wel graag zouden willen, omdat ze actiever met het ministerie willen kijken naar die regels die in de weg zitten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan moeten we daar een paar luikjes opendoen, want het is absoluut mijn intentie om dat

versnellingshuis juist te benutten om echt in kaart te krijgen waar de knelpunten zitten. Als er knelpunten in de regelgeving zitten, wil ik dat weten. Dan kunnen we met elkaar de afweging maken of we daar iets in moeten aanpassen. Die informatie moet gewoon goed kunnen doorgaan. Ik zal mijn mensen vragen om te kijken hoe we in die zin de luiken tussen het versnellingshuis en het ministerie kunnen openzetten, zodat dit soort casussen en informatie duidelijk bij ons op tafel komen te liggen. We hebben er allemaal baat bij om precies de vinger te kunnen leggen op daar waar het knelt.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Dan zal ik niet beginnen over de wormen, waar ik al vaker aandacht voor heb gevraagd. Mijn eerste tip is om eens naar de website te kijken. Ik heb echt moeten zoeken hoe ik kan aangeven dat regels in de weg zitten. Er is niet een heel duidelijke knop waar je op kunt drukken. Misschien kan dat al een kleine verbetering zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We gaan een knop maken met "deze regels zitten mij in de weg". We gaan daar iets moois voor verzinnen. Terecht: als je aan de slag wil met circulaire economie, moet je weten waar je terecht kunt. Als je wil aangeven waar je tegen aanloopt, moet het makkelijk zijn om dat door te geven. Dat is nog wat anders dan dat het meteen kan worden opgelost. Dit moet in ieder geval kunnen.

De **voorzitter**:

Heren, jullie staan te dicht bij elkaar. Ik zie het voor me: morgen staat dat op allerlei sociale media en in mailtjes. Twee maanden in quarantaine. Meneer Laçin, u was aan de beurt. U hoeft niet? Mevrouw Postma, u wordt beloond omdat u daar zo keurig stond.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Omdat ik zo netjes afstand houd. Ik wil nog even een vraag stellen over de touringcars. We zijn heel erg blij dat jullie met elkaar in gesprek zijn. We horen dat het hoog op de agenda staat. U heeft net aan de heer Stoffer toegezegd dat we binnenkort de resultaten van het gesprek kunnen verwachten. Ik vond het zo mooi wat u zei over de verduurzaming van bestelauto's. U heeft daar grote investeringsplannen voor. Die gaan ondernemers ook echt meenemen en meehelpen. Nu zijn er touringcarbedrijven die touringcars met een Euro 5-norming of Euro 6-normering hebben. Dat zijn ontzettend mooie bussen en ook heel dure bussen. Ze kosten zo'n tweeënhalve ton per stuk, heb ik me laten vertellen. Hoe mooi zou het nou zijn, voor zowel de touringcarsector als voor de duurzaamheidswinst, als we kijken naar een opkoopregeling voor de oudere bussen. We kunnen dan kijken of we ondernemingen op die manier mee kunnen krijgen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij deze overwegingen wil meenemen en ons daarover wil berichten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik vind het belangrijk om geen verwachtingen te wekken waarvan ik denk dat ze niet waar te maken zijn. Met mevrouw Keijzer vind ik het belangrijk dat de zorgen van deze sector de aandacht krijgen, maar ik kan niet vooruitlopen op een eventuele opkoopregeling. Mensen krijgen dan misschien hoop op iets wat we niet kunnen waarmaken. Ik heb de suggestie zeker gehoord. Als zodanig is die geregistreerd, maar daar moet ik het voor nu even bij laten. Mevrouw Keijzer en ik vinden dat ook deze branche de aandacht nodig heeft. We willen kijken wat de situatie is. Ik kan dus ook nog niet precies zeggen wanneer we hierop terugkomen, maar ik heb de suggestie gehoord. Ik weet niet of dat heel makkelijk zal zijn, zeg ik er dan maar vast bij.

De **voorzitter**:

Een korte vraag, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga mijn best doen, voorzitter. Ik heb in mijn inbreng gisteren aandacht gevraagd voor de situatie rondom Tata Steel. In de schriftelijke beantwoording heeft de staatssecretaris daarop gereageerd door te zeggen dat ze regelmatig geïnformeerd wordt. Er komt een commissie die

naar het VTH-stelsel gaat kijken. Nu zien we dat keer op keer uit verschillende onderzoeken komt dat het aantal kankergevallen rondom die fabriek veel hoger is dan het landelijke gemiddelde. Wat mij betreft is dit niet alleen een probleem qua vergunningverlening, maar ook qua volksgezondheid. Daarbij speelt de rijksoverheid wel degelijk een rol. Ik wil daarom aan deze staatssecretaris vragen wanneer voor haar het moment komt waarop zij met haar collega's in het kabinet gaat ingrijpen en gaat kijken naar de volksgezondheid, en niet alleen maar naar de milieuvergunningen. Dit probleem is namelijk inmiddels veel groter dan alleen vergunningen die niet kloppen, of een provincie die het allemaal niet meer kan bijbenen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Laçin vraagt dit aan mij, maar we bespreken nu niet de begroting van volksgezondheid met elkaar. Ik kijk naar de milieuvergunning. Dat is mijn verantwoordelijkheid binnen het kabinet. Ik kan me de zorgen van de mensen in de regio wel voorstellen. U brengt dit hier naar voren en we hebben daar in de AO's verschillende keren over gesproken. Ik ben eerlijk gezegd heel blij met de manier waarop de gedeputeerde de zaken op dit moment aanpakt. Hij zit er echt bovenop en is er heel serieus mee bezig. Daarmee kan hij niet alle zorgen van de bevolking wegnemen. Dat snap ik heel goed. Maar ik ben blij met de manier waarop hij de zaken daar nu aan het aanpakken is.

De heer Laçin (SP):

Om de uitstoot van al die stoffen daar tegen te gaan, is waarschijnlijk een investering nodig van 2,5 tot 5 miljard. Dat gaat de gedeputeerde of de provincie niet oplossen. Dit gaat om schoner produceren, de leefomgeving en het milieu. We moeten dit landelijk oplossen en daarbij moet de rijksoverheid ingrijpen. Je kunt hierbij niet naar een gedeputeerde kijken. Die gaat geen investering van 5 miljard bij elkaar spelen. Er is nu sprake van een overname. Dat ligt ook weer bij EZK. Dat weet ik. Maar hoe gaan dit kabinet en deze staatssecretaris die rol nou pakken om die leefomgeving daar te beschermen, de volksgezondheid te beschermen en dit bedrijf te dwingen om op korte termijn schoner te produceren?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Vanuit het ministerie spelen we daarin continu onze rol, voor zover het ons aandeel en ons stuk in dit heel grote en brede en complexe vraagstuk betreft. Zo heeft de ILT zelfs op een gegeven moment — daar was natuurlijk niemand blij mee — een rechtszaak aangespannen omdat ze van mening was dat vergunningen ten onrechte niet aangescherpt werden. Vanuit IenW houden we dus echt onze rol hier in de gaten. Ik snap de zorgen van mensen in de omgeving. Ik snap dat de heer Laçin dat hier naar voren brengt. Inderdaad is de situatie rondom dit bedrijf echt complex, ook met de overnamesituatie en dergelijke waar de heer Laçin aan refereert. Wij doen vanuit onze portefeuille echt wat we moeten doen op milieu.

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij was u klaar, hè?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we inderdaad aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de regering. Ik schors de vergadering tot 20.30 uur. Ik zie jullie kijken. Dan kunnen jullie een beetje rustig bijkomen. Jullie hebben het echt verdiend.

De heer Laçin (SP):

Zullen we 20.15 uur doen?

De voorzitter:

Nee, 20.30 uur. Tot straks.

De vergadering wordt van 19.23 uur tot 20.32 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan verder met de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. We zijn toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef de heer Graus namens de PVV, met zijn prachtige schoenen, het woord.

De heer **Graus** (PVV):

Meneer Laçin zegt dat de meningen over mijn schoenen verdeeld zijn: jaloers!

De **voorzitter**:

Ik vind ze mooi. Bij de SP hebben ze niet zulke schoenen. De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik heb vijf korte moties dus ik moet ze opratelen.

De **voorzitter**:

Ik zou zeggen: begin maar.

De heer **Graus** (PVV):

Ik moet het binnen twee minuten doen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel problemen zijn op het spoor waardoor ondernemers hard getroffen worden;

van mening dat ondernemers moeten kunnen ondernemen;

verzoekt de regering de gebruikersvergoeding voor het spoorgoederenvervoer te bevrozen totdat de spoorinfrastructuur weer op orde is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 14 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er sprake is van veel achterstallig onderhoud van wegen en kunstwerken;

van mening dat dit tot levensgevaarlijke situaties kan leiden;

verzoekt de regering het achterstallig onderhoud van wegen en kunstwerken versneld aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 15 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel N-wegen nog te onveilig zijn in Nederland;

constaterende dat de aanpak van de verkeersveiligheid op N-wegen te wensen overlaat;

van mening dat deze wegen snel veiliger moeten worden;

verzoekt de regering onveilige N-wegen versneld aan te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus, Van Aalst, Postma, Remco Dijkstra en Stoffer.

Zij krijgt nr. 16 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u heeft geleid tot langere reistijden en meer ongemak voor de automobilist;

van mening dat de maatregel volstrekt belachelijk en overbodig is;

verzoekt de regering de verlaging van de maximumsnelheid terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus, Van Aalst en Baudet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (35570-XII).

De heer **Graus** (PVV):

Wij zijn dé autopartij, meneer Baudet. Hij heeft mijn inbreng niet gehoord, dus vandaar dat hij zei dat zijn partij de autopartij is.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, wil mevrouw Kröger een vraag aan u stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag. Is het bij de indiening van deze motie de bedoeling dat de zeven MIRT-

projecten die gemaakt zouden worden met de stikstofruimte van die snelheidsverlaging van tafel gaan? Dan is het namelijk een soort uitruil.

De heer **Graus** (PVV):

De minister heeft het verzoek gehoord en dadelijk gaat zij hierop reageren. Wij willen gewoon dat de maximumsnelheid ervan afgaat en dat Nederland snel doorstroomt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als de maximumsnelheid van tafel gaat, kan dan betekenen dat die zeven MIRT-projecten gewoon in de ijskast gaan. Zo ziet de PVV het wel voor zich.

De heer **Graus** (PVV):

U heeft mijn verzoek gehoord. Ik wil het best nog wel een keer voorlezen.

De **voorzitter**:

Neenee, doe dat maar niet. Het is goed. Gaat u verder.

De heer **Graus** (PVV):

Het is toch belangrijker dat we de maximumsnelheid terugdraaien?

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Graus** (PVV):

De laatste motie, mevrouw de voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat autorijden de afgelopen jaren steeds duurder is geworden;

van mening dat autorijden betaalbaar moet zijn;

spreekt uit dat het wenselijk is als voor de volgende kabinetsperiode een concrete doelstelling voor verlaging van autolasten wordt vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 18 (35570-XII).

De heer **Graus** (PVV):

Ik zou het het liefst via een nulmeting willen, waarover ik het ook had in het interruptiedebatje met meneer Dijkstra.

Ik wens u een hele fijne avond, mevrouw de voorzitter. Vergeet niet uw schoentje te zetten.

De **voorzitter**:

Dat ga ik zeker doen. Dank u wel, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Daar komt dan vast iets in.

De **voorzitter**:

Ja, dat hoop ik ook, van meneer Sinterklaas. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. Wij brengen twee moties in stemming van juli dit jaar. De eerste motie is van de heer Ziengs cum suis en gaat over een wetsvoorstel waarbij de kleine boetes verlaagd worden. Daar wachten we nog op. De andere aangehouden motie die we in stemming gaan brengen is een motie die gaat over het Trans-European Network en de kansen van vooral de internationale verbinding tussen Nederland en Scandinavië. Ik heb hier de nummers, dan kunnen die meteen verwerkt worden. Bij de laatste motie wil de heer Amhaouch van het CDA zich ook aansluiten.

De **voorzitter**:

Dan wordt de motie gewijzigd.

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

Dank u wel. Dan heb ik twee moties, maar eerst wil ik de minister en de staatssecretaris hartelijk danken voor de afgelopen drie jaar. Zij hebben veel geduld met ons gehad, met de commissie. U bent altijd vol passie en enthousiasme geweest en dat was mooi om te zien. We hebben daar zelf ook heel veel van opgestoken en we hebben ons werk kunnen doen zoals wij vinden dat we het moeten doen. Ik dank ook voor alle antwoorden. Gisteren kregen we nog 35 pagina's, maar al in al hebben we wel honderden of tientallen of heel veel vragen gesteld over luchtvaart, over circulaire economie, over wegen, over alle onderwerpen die hier voorbijkomen. Er zit een heel groot team van ambtenaren achter die af en toe tot diep in de nacht doorwerken om dat voor elkaar te krijgen. Hartelijk dank daarvoor.

Dat wilde ik even uitspreken. Vervolgens ga ik het niet hebben over mijn eigen mobiliteit thuis, want ik heb ook nog vijf fietsen, wil ik aan mevrouw Van Veldhoven doorgeven, naast al die auto's en al die andere toestanden.

Voorzitter, dan heb ik nog twee moties, als het mag.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er veel woningbouw gaat plaatsvinden rondom de haven van Amsterdam en dat hierdoor gevestigde bedrijven mogelijk in de knel komen;

overwegende dat behoud van banen en de toekomst van bedrijven in het havengebied afhangt van de ruimte die zij hebben om te ondernemen;

overwegende dat het Rijk een nationaal belang heeft te bewaken voor de haven en vaarroutes;

overwegende dat het Amsterdamse gemeentebestuur weliswaar een havenvisie kent, maar dat de afweging van het nationaal belang geborgd dient te zijn, ook door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat zelf;

verzoekt de regering in samenspraak met de provincie de integrale belangen van industrie, wonen en werken af te wegen, en in het bijzonder het behoud van watergebonden bedrijvigheid

zoals de maakindustrie met bijvoorbeeld scheepswerf Damen, zodat deze behouden kunnen blijven voor de Amsterdamse haven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Laçin, Postma, Stoffer en Graus.

Zij krijgt nr. 19 (35570-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mijn tweede motie:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het belang van betaalbare automobilititeit ook na de coronacrisis onverminderd groot is;

overwegende dat er kansen liggen om het huidige wagenpark te verjongen en daarmee duurzamer en veiliger te maken;

constaterende dat er, vanuit verschillende politieke invalshoeken, zorgen zijn over de betaalbaarheid van automobilititeit;

verzoekt de regering concrete beleidsopties te onderzoeken om automobilititeit betaalbaarder te maken, bijvoorbeeld door de lasten voor de automobilist per saldo te laten dalen, en de voor- en nadelen hiervan te schetsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 20 (35570-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Hartelijk dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan geef ik nu het woord aan de heer Ziengs, ook namens de VDD.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Na de mooie woorden van de heer Dijkstra, die hier min of meer een kleine afscheidsrede begon te houden, denk ik dat ik dat maar niet ga doen. Ik moet trouwens wel zeggen dat ik deze begrotingsbehandeling blij verrast was dat we in eerste termijn een ambtgenoot onder de aanwezigen hadden. Daar ben ik nog even kort mee in debat gegaan. Ik had nog gehoopt dat hij vanavond ook aanwezig zou zijn. Helaas is dat niet het geval. Kennelijk had mijn verhaal over de zeemeeuw voorspellende waarde. U kent het: die meeuw komt overvliegen, laat wat vallen en gaat er dan weer krijsend vandoor. Ja, ik heb toch weer gelijk gekregen. Jammer eigenlijk.

Daarmee kom ik bij de moties. Ik heb er één motie bij zitten die wat uitgebreider is in het dictum dan die eigenlijk zou moeten zijn, omdat de staatssecretaris daar min of meer al een toezegging op heeft gedaan. Ik ga toch de hele motie indienen, maar in het besef dus van die toezegging. Anders moest ik haar weer gaan wijzigen. Dus ik dacht: ik doe het maar even zo en dan kijken we of die wijziging alsnog nodig is. De motie haalbare en betaalbare zero-emissiezones:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vanaf 2025 voor gemeenten mogelijk wordt om nul-emissiezones in te voeren voor stadslogistiek;

constaterende dat de verwachting is dat er in 2025 ongeveer 50.000 emissievrije bestelauto's beschikbaar zijn, met een ingroei naar 115.000 in 2030, en dat dit in contrast staat met het huidige wagenpark van ongeveer 950.000 bestelauto's;

constaterende dat ongeveer de helft van deze 950.000 auto's valt onder Euroklasse 4 (of lager), en dat deze in 2025 per direct geweerd zullen worden uit de binnensteden;

overwegende dat er, mede gelet op de impact van de coronacrisis op ondernemers, twijfel bestaat of het wel haalbaar en betaalbaar is voor ondernemers om op tijd de transitie naar emissievrije voertuigen te maken;

verzoekt de regering in het vervolgtraject de mogelijkheden te onderzoeken ook ondernemers met voertuigen in Euroklasse 4 te ondersteunen bij de overstap naar zero emissie, en met gemeenten te overleggen over eenduidig lokaal beleid ten aanzien van ontheffingen voor ondernemers die door overmacht niet op tijd kunnen beschikken over een emissievrij voertuig,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 21 (35570-XII).

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel. Dat was dus inderdaad een motie die wat uitgebreider was dan in feite zou moeten.

Dan de motie over integraal beleid op het gebied van luchtkwaliteit.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de meeste bedrijven hun uiterste best doen om zich aan nieuwe wet- en regelgeving te houden en dankzij bestaande Europese én Nederlandse klimaat-, lucht- en stikstofwetgeving reeds investeren in de verbetering van luchtkwaliteit;

overwegende dat er synergie bestaat tussen klimaatwetgeving en de verbetering van luchtkwaliteit, maar de effecten (de kosten en (gezondheids)baten) hiervan nog niet voldoende in kaart zijn gebracht;

overwegende dat met een dergelijk overzicht kan worden voorkomen dat bedrijven maatregelen treffen die suboptimaal zijn, gelet op de resultaten die al behaald zijn door investering in het kader van de energietransitie;

overwegende dat gestreefd zou moeten worden naar zo veel mogelijk integrale milieuwinst per geïnvesteerde euro;

verzoekt de regering de totale kosten voor bedrijven alsmede de effecten van bestaande klimaat-, stikstof- en luchtkwaliteitsmaatregelen die vanuit verschillende ministeries worden getroffen, in kaart te laten brengen met behulp van een integrale impactstudie en deze resultaten mee te nemen in de verdere uitwerking van de wet- en regelgeving omtrent het Schone Lucht Akkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (35570-XII).

Dank u wel, meneer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter:

Neemt u de moties mee naar de griffier? Dan kunnen ze even worden genummerd.

De heer Ziengs (VVD):

Ik moest even weer nadenken welke route ik moest lopen. Maar het moest inderdaad op die manier.

De voorzitter:

De nieuwe werkwijze is heel verwarrend. Dank u wel, meneer Ziengs. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb vier moties, dus ik ga rap van start.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister recent heeft aangekondigd dat ze het tracébesluit voor de A27 heeft getekend;

overwegende dat het huidige plan leidt tot aantasting van het bijzondere landgoed Amelisweerd;

overwegende dat nut en noodzaak van het project ter discussie staat door een nieuwe realiteit met betrekking tot verkeersbewegingen, stikstof en klimaat;

overwegende dat het een risicovol project is, zowel qua kostenoverschrijdingen als qua techniek;

overwegende dat de juridische houdbaarheid van het tracébesluit discutabel is vanwege het ontbreken van een goed juridisch kader met betrekking tot stikstof;

spreekt uit dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat en eerst een integrale aanpak van de stikstofcrisis te willen zien, voordat een definitief besluit wordt genomen over de A27;

verzoekt de regering om de publicatie van het voorgenomen tracébesluit aan te houden,
en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat nachttreinen een klimaatvriendelijk alternatief kunnen zijn voor verschillende Europese vliegroutes;

constaterende dat zeer binnenkort de eerste nachttreinverbinding terugkomt naar Nederland, mede dankzij inzet en een bijdrage van het ministerie van IenW;

constaterende dat er vanuit Zweden, Oostenrijk, Zwitserland en België nu initiatieven voor nieuwe nachttreinen zijn;

verzoekt de regering om zich actief in te zetten voor de realisatie van meer verbindingen naar meer steden in Europa, hiervoor contacten met mogelijke partners, landen en vervoerders, aan te gaan en in het kader van de internationale marktverkenning te onderzoeken wat nodig is voor nieuwe routes en dit te faciliteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 24 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat België met veel succes de Hello Belgium Railpass heeft ingevoerd;

overwegende dat veel culturele instellingen en de binnenlandse horeca, de vakantie- en vrijetijdssector veel geleden hebben onder de beperkingen;

verzoekt de regering om samen met de ov-bedrijven en Translink een Nederlandse variant op de Hello Belgium Railpass te onderzoeken, die ov-bedrijven steunt bij het weer aantrekken van reizigers zodra de coronasituatie dat toelaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 25 (35570-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het van groot maatschappelijk belang is dat besluiten over rijksprojecten zorgvuldig genomen worden en juridisch standhouden;

verzoekt het kabinet om bij rijksprojecten een definitieve milieueffectrapportage voor te leggen aan de Commissie voor de m.e.r. voor een eindadvies, voordat er tot besluitvorming wordt overgegaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 26 (35570-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Tot slot hoop ik in tweede termijn van de minister duidelijkheid te krijgen over die digitale bestanden met de stikstofberekeningen, die op 7 april 2014 aan het ministerie van Economische Zaken aangeleverd zijn. Dat zijn bestanden die genoemd worden in dit document van NLR. Het zijn bestanden van NLR. Het feit dat ik hier weer om moet vragen, terwijl wij als Kamer diverse keren hebben gezegd "wij willen alles zien met betrekking tot stikstof; we willen alles op tafel hebben over hoe de berekeningen voor Lelystad Airport zijn gemaakt", brengt mij tot het volgende. Eén. Ik verwacht dat wij die bestanden binnen een week krijgen. Twee. Kan de minister ons garanderen dat er verder geen bestanden, notities of adviezen over de stikstofberekeningen zijn die hebben bijgedragen aan het besluit over Lelystad Airport in 2015? En als die er wel zijn, vraag ik om deze binnen een week naar de Kamer te sturen. Wij kunnen ons werk niet doen als wij keer op keer moeten vragen om, moeten spitten, moeten zoeken naar informatie. Als Kamer proberen we tot transparante besluiten te komen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. De heer Remco Dijkstra heeft nog een vraag.

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

Ik ben benieuwd of, als die informatie er komt, het standpunt van GroenLinks verandert. Het is toch duidelijk dat GroenLinks tegen dit vliegveld is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien in tegenstelling tot de heer Dijkstra, die eigenlijk het mantra volgt van "we hebben ooit iets besloten en dan blijven we daarbij en steken we onze kop in het zand", vind ik het belangrijk dat wij als Kamer onderscheid maken tussen aan de ene kant onze politieke standpunten —

inderdaad, als GroenLinks zijn wij absoluut geen voorstander van Lelystad Airport en gaat wat ons betreft dat vliegveld niet open — en aan de andere kant het werk dat wij doen als Kamerleden om zuivere, goede besluiten te nemen. Wat hier gebeurd is met Lelystad Airport, waarbij bewoners keer op keer fouten uit rapporten moeten halen, waarna wij als Kamerleden aan de minister moeten vragen of we alsjeblieft de informatie kunnen krijgen om dat verifiëren en uit te zoeken, vind ik echt ongehoord. Het zijn twee verschillende dingen. Aan de ene kant is er onze positie wat Lelystad Airport betreft. Aan de andere kant vind ik — ik hoop dat de heer Dijkstra dat ook doet — dat je je rol als Kamerlid bloedserieus moet nemen. We zijn hier met 150 en het is onze taak om ervoor te zorgen dat dit kabinet, dat deze minister haar werk goed doet. Dat kan alleen als die informatie op tafel ligt en dat is gewoon niet het geval.

De voorzitter:

Tot slot de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat ben ik met u eens. De controlerende taak is heel belangrijk. Ik wens u veel succes bij de formatie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik weet niet wat deze toegift betekent. Suggereert de heer Dijkstra nu dat je alleen aan een formatie mee kunt doen en in een kabinet kunt zitten als je niet transparant bent over alle informatie en je rapporten naar de Kamer stuurt waarmee gesjoemeld is? Dat is toch een hele gekke assumptie?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee hoor, ik denk alleen dat u dit punt zo meteen heel snel gaat inleveren.

De voorzitter:

Goed. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Postma namens het CDA.

Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter. Dank voor het debat. Dank voor de antwoorden. Ik heb een aantal moties en die ga ik eerst even voorlezen, zodat ik die achterwege heb. Daarna heb ik nog een aantal vragen. De eerste motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de genomen maatregelen tijdens de coronacrisis er veel minder files zijn;

overwegende dat na de coronacrisis de sociale en praktische behoefte zal bestaan om weer meer fysiek op de werkplek aanwezig te zijn;

overwegende dat werkgevers en werknemers ook positieve ervaringen hebben opgedaan bij het meer en flexibel thuiswerken die ook in de toekomst gebruikt kunnen worden om de files te verminderen;

verzoekt de regering om concrete afspraken te maken met werkgevers om slimmer en flexibeler (thuis)werken te stimuleren zodat op structurele wijze minder files zullen ontstaan, en de Kamer hierover voor het kerstreces te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 27 (35570-XII).

Mevrouw **Postma** (CDA):
Even ademhalen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ja, dat is belangrijk. Rustig, neem een slokje water.

Mevrouw **Postma** (CDA):
Nou heb ik weer een veel te lange motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat afleiding tot de gedragingen behoort die het vaakst een rol spelen bij het ontstaan van dodelijke ongevallen;

constaterende dat verkeersdeelnemers tijdens het appen, spelletjes spelen en socialmediagebruik minder zaken opmerken, minder alert worden voor gevaren, langzamer reageren op dingen die om hen heen gebeuren en minder in rechte lijnen bewegen;

overwegende dat het daarom van groot belang is voor de verkeersveiligheid dat deze handelingen niet zijn toegestaan tijdens het rijden, maar dat dit tot op heden alleen volstrekt helder is gemaakt indien deze handelingen plaatsvinden op een mobiel elektronisch apparaat in de hand;

overwegende dat uit onderzoek van SWOV blijkt dat negatieve invloed op het rij- en kijkgedrag van appen met de telefoon in de hand nagenoeg even groot is als bij appen met de telefoon in de houder, waarbij SWOV aangeeft dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid het appen op een telefoon in een houder ongewenst is en enkel een verbod op het vasthouden van een telefoon een verkeerd signaal geeft naar de weggebruiker;

verzoekt de regering volstrekt helder te maken dat handelingen als appen, spelletjes spelen en socialmediagebruik tijdens het rijden in hun geheel niet zijn toegestaan, en de Kamer hierover te informeren op welke manier zij dat wil gaan verduidelijken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 28 (35570-XII).

Mevrouw **Postma** (CDA):
De derde motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland conform het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) de plicht heeft om vorm en inhoud te geven aan de zorg voor het zeemanswelzijn en deze verplichting hoofdzakelijk ingevuld wordt door de zogeheten zeemanshuizen die in diverse Nederlandse havensteden aanwezig zijn;

overwegende dat het functioneren van deze zeemanshuizen wordt bedreigd door onvoldoende en niet-stabiele financiering;

constaterende dat de onzekerheid over de financiering dreigt te leiden tot sluiting van een aantal zeemanshuizen, wat een negatief effect heeft op de aantrekkelijkheid van de Nederlandse havens en het welzijn van zeelieden die Nederlandse havens aandoen;

verzoekt de regering om in overleg te gaan met SZW, betrokken gemeenten, welzijnsorganisaties en havenbedrijven om te onderzoeken wat er nodig is om zorg te dragen voor stabiele financiering van de zeemanshuizen zodat het voortbestaan wordt geborgd, en de Kamer voor maart 2021 te informeren over de resultaten van het overleg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (35570-XII).

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dan een motie die hier ook aan raakt. Deze had ik eigenlijk willen indienen bij het VSO Duurzaamheid, maar die is toen van de agenda gehaald vanwege corona.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren de subsidie om gescheiden budgetten gaat voor nieuwe elektrische personenauto's (152 miljoen euro) en gebruikte elektrische personenauto's (100 miljoen euro);

constaterende dat binnen een jaar daarbij wel tussen de regelingen geschoven mag worden indien dat nodig is, maar dan wel zolang het binnen het totale budget past;

overwegende dat vanwege het belang van het stimuleren van de tweedehandsmarkt voor elektrische personenauto's in het middensegment, het belangrijk is dat de pot voor gebruikte elektrische personenauto's niet wordt opgesnoept door nieuwverkoop;

verzoekt de regering om binnen de regeling niet te schuiven met budget voor gebruikte elektrische personenauto's naar nieuwe elektrische personenauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 30 (35570-XII).

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik heb nog één vraag, over de matrixborden en het weergeven van de snelheid die op dat moment gereden kan worden. Volgens ons is dit een welkome ondersteuning voor de weggebruiker die af en toe even de weg kwijt is qua snelheden. We begrepen dat de toegezegde proef op de A27 niet door kan gaan vanwege corona en het veranderende verkeersbeeld. Dat snappen wij. We hopen wel dat alles klaarstaat en dat het weer kan beginnen zodra alles weer een beetje normaal is op de weg. We vragen de minister om bij de aanbestedingen al rekening te houden met het invoeren van het actueel kunnen weergeven van de snelheid, als de matrixborden en de wegkantsystemen vervangen worden, wat binnenkort gaat gebeuren.

Voorzitter. Dan heb ik nog wat tijd over. Ik wil iedereen bedanken, met name de minister en de staatssecretaris voor deze mooie begroting en voor de afgelopen jaren. Ik heb als een van de laatste mogen aansluiten bij deze commissie. Ik heb het altijd een hele mooie commissie gevonden, dus ik wil ook graag de collega's bedanken. Velen daarvan gaan afscheid nemen. Ik moet zeggen dat ik dat wel erg jammer vind.

De **voorzitter**:

Ja, dat is ook zo.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het is zo'n fijne commissie!

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Postma, heel lief dat u dat zegt. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch, ook namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ik begin met de moties, waarna ik emotioneel afscheid neem van een aantal mensen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat treinen in de verschillende daluren onderbezet zijn;

overwegende dat het TurboPlan2020 een aantal concepten bevat om licht goederenvervoer te combineren met personenvervoer, zoals ook in de luchtvaart het geval is;

verzoekt de regering:

- te onderzoeken of en hoe licht goederenvervoer gecombineerd kan worden met passagiersvervoer in treinen zoals onder andere voorgesteld in de concepten van het TurboPlan2020;
- daarbij te betrekken hoe treinen, stations en de wet- en regelgeving aangepast moeten worden;
- de Kamer hierover voor het AO MIRT in het voorjaar 2021 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 31 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zeven van onze twaalf provincies grenzen aan Duitsland en België en het doel is om de trein een goed alternatief te laten zijn voor reizen op korte afstanden;

overwegende dat een gezamenlijk commitment belangrijk is om eensgezind naar de Europese Commissie toe te stappen en het van belang is om voortgang te behalen bij het realiseren van grensoverschrijdende spoorverbindingen naar België en Duitsland;

verzoekt de regering een (online) trilaterale spoortop Nederland/Duitsland/België te organiseren voor 1 maart 2021 om tot concrete oplossingen en afspraken te komen middels een integraal toekomstbeeld 2030/2040 grensoverschrijdend spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Van der Graaf, Schonis, Kröger, Laçin, Ziengs, Gijs van Dijk, Stoffer en Van Raan.

Zij krijgt nr. 32 (35570-XII).

De heer Amhaouch (CDA):

De laatste motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat stations een belangrijke regionale functie hebben, maar dit zich vaak niet uit in de uitstraling van het station;

overwegende dat het concept "community stations" in het Verenigd Koninkrijk een groot succes is met meer dan 1.000 stations die onderdeel zijn geworden van de lokale gemeenschap door "right to challenge";

overwegende dat bewonersinitiatieven vanuit de samenleving in Nederland omtrent stations nauwelijks gehoord worden;

verzoekt de regering samen met de (potentiële) initiatiefnemers van "right to challenge" van stations te verkennen wat dit juridisch en financieel betekent, en het daarmee met vervoerders, spoorbeheerder, lokale bedrijven en decentrale overheden mogelijk te maken dat stations onderdeel kunnen worden van de lokale gemeenschap;

verzoekt de regering tevens hiertoe een concreet voorstel naar de Kamer te sturen voor 1 april 2021,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (35570-XII).

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Een vraag is nog niet beantwoord in de termijn van de staatssecretaris, en die ging over het in de coronatijd toegankelijk maken van de eerste klas voor reizigers uit de tweede klas als dat nodig is door overvolle treinen, voornamelijk in de spits.

Voorzitter. Het CDA blijft zich zorgen maken over de trillingen en de giftreinen. Wij hebben dat al uitgesproken. Daar moeten we echt naar gaan kijken. De ontwikkeling die wij zien, is dat de frequenties hoger worden en dat er meer gebouwd gaat worden. Laten we op tijd zijn. De staatssecretaris heeft gezegd dat zij ons daar tijdig over zou informeren.

Dan heb ik nog een vraag aan de minister. We hebben deze week een brief gekregen van minister Wiebes van Economische Zaken, mede namens IenW en de minister-president. Hij ging over de ontwikkelingen bij VDL Nedcar. Voor ons is dat een beetje een schimmige brief. We weten eigenlijk niet goed wat we daarmee moeten. Ik vraag nogmaals aan de minister of zij ook in gesprek is met de provincie Limburg, opdat op de korte termijn kan worden bekeken wat de grote noden en vragen zijn en de provincie wel wordt gehoord. Want dit belangrijke dossier speelt ook in de provincie.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Amhaouch.

Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Over schimmige brieven en constructies gesproken: de A27 Amelisweerd. Ik sluit mij meewarig aan bij de woorden van mevrouw Kröger. De manier waarop de minister hiermee omgaat, vind ik zorglijk en niet transparant. Dat zou ook niet de manier van doen moeten zijn. Ik hoop dat er daarom brede steun zal komen voor de motie van mevrouw Kröger die ik mede heb ondertekend.

Voorzitter. Ik heb zelf nog een aantal moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat provinciebesturen door de Wet Personenvervoer 2000 hun stad- en streekvervoer moeten aanbesteden;

constaterende dat de gemeentes Rotterdam, Amsterdam en Den Haag hiervan zijn uitgezonderd en hun stadsvervoer onderhands gunnen aan gemeentelijke vervoersbedrijven;

van mening dat het openbaar vervoer een vitale, publieke dienst is en niet overgelaten moet worden aan de markt;

verzoekt de regering het onderhands gunnen van vervoersconcessies landelijk mogelijk te maken en de daartoe noodzakelijke stappen zo snel als mogelijk te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 34 (35570-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Nu het punt dat we samen met de heer Amhaouch hebben gemaakt: de 1,5 meter en de eerste en tweede klas in de trein.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het belangrijk is om ook in de trein de anderhalvemeterafstandsregel in acht te nemen;

overwegende dat het houden van afstand op piekmomenten niet altijd mogelijk is;

overwegende dat de eerste klasse in de trein vaak minder druk is dan de tweede klasse;

verzoekt de regering om in overleg te gaan met alle ov-vervoerders om te verkennen of in coronatijd tijdens zeer drukke momenten — waarbij de veiligheid in het geding is — de eerste klasse kan worden opengesteld voor reizigers uit de tweede klasse,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 35 (35570-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Dan de situatie rondom Tata Steel, voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er weer een onderzoek is verschenen waaruit blijkt dat het aantal kankergevallen in de omgeving van Tata Steel soms 50% hoger is dan het landelijke gemiddelde;

overwegende dat het beschermen van de volksgezondheid een taak is van de rijksoverheid;

constaterende dat het stoppen met de uitstoot van schadelijke stoffen verregaande gevolgen kan hebben voor het bedrijf;

verzoekt de regering de regie te nemen als het gaat om de situatie rondom Tata Steel en alles te doen om de volksgezondheid te beschermen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 36 (35570-XII).

De heer **Laçin** (SP):
Dan tot slot, voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat de komende jaren ruim 800 waterlozingsvergunningen gaat bezien en waar nodig zal actualiseren;

overwegende dat het lozen van soms verboden stoffen in de tussentijd verder zal gaan;

van mening dat dit onwenselijk en onacceptabel is;

verzoekt de regering een plan op te stellen waarin het lozen van verboden stoffen zo snel mogelijk stopt;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 37 (35570-XII).

De heer **Laçin** (SP):

Dan dank ik beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik neem nog geen afscheid, want we gaan elkaar nog in verschillende debatten zien. En als we afscheid nemen, doen we dat coronaproof in Laçinstijl; dat gaan we dan mooi doen.

De **voorzitter**:

Dan gaat u met iedereen knuffelen, als corona voorbij is. Dank u wel, meneer Laçin.

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

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Graus had het net ook over afscheid nemen. Dat klopt. Ik wil best even terugblikken. Ik herinner me heel goed het moment — dat zal ik me nog lang heugen — dat ik, ruim twee jaar terug, in dezelfde setting, mijn maidenspeech hield. Die ging over de Stint. Dat was een heel aangrijpend moment, voor meerderen hier in de zaal. Het was een bijzonder moment dat altijd een bijzonder plekje in mijn hart zal hebben.

Dat gezegd hebbende, wil ik toch nog een aantal moties indienen, want we gaan weer over tot de orde van de dag. Ik heb twee moties over het spoor, een over de zee en een over de weg, want we hadden het over Te land, ter zee en in de lucht. Mijn eerste motie gaat over een toekomstbeeld voor het goederenvervoer op het spoor.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het Toekomstbeeld OV 2040 een helder toekomstbeeld is geschetst voor de toekomst van het personenvervoer over het spoor, maar dat het spoorgoederenvervoer daarin niet is meegenomen;

overwegende dat een vergelijkbare visie voor het spoorgoederenvervoer gewenst is om ook deze spoorsector een goed toekomstbeeld te verschaffen;

overwegende dat aan het spoorgoederenvervoer ook andere vraagstukken zijn verbonden, bijvoorbeeld ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het Basisnet Spoor en geluid- en trillinghinder;

verzoekt de regering met een visie te komen op het spoorgoederenvervoer, analoog aan het Toekomstbeeld OV 2040, waarin ook het huidige functioneren van het Basisnet Spoor en vraagstukken over geluid- en trillinghinder worden meegenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 38 (35570-XII).

De heer **Schonis** (D66):

Dan een motie over meer treinen naar Londen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de treinverbinding van Amsterdam naar Londen sinds 2020 een directe verbinding is waarbij Nederland, Frankrijk, België en het Verenigd Koninkrijk samenwerken om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen;

constaterende dat de Eurostar drie keer per dag deze reis maakt, terwijl tegelijkertijd 60 vluchten van Amsterdam naar Londen vertrekken;

verzoekt de regering te onderzoeken wat er nodig is qua aanpassingen aan infrastructuur, stations en materieel om een groter aantal treinen te laten rijden op het traject Amsterdam - Londen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 39 (35570-XII).

De heer **Schonis** (D66):

Dan een motie over de Kustwacht.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) duidelijke aanbevelingen heeft gedaan naar aanleiding van de containerramp met de MSC Zoe;

constaterende dat de Kustwacht op dit moment slechts kan adviseren over de routes over de Waddenzee die containerschepen af willen leggen;

overwegende dat uit het onderzoek van de OVV is gebleken dat bij bepaalde weersomstandigheden op de vaarroutes over de Waddenzee een groot risico bestaat voor containerschepen;

overwegende dat de Kustwacht met verkeersbegeleiding kan bijdragen aan het beperken van dit risico;

verzoekt de regering om de Kustwacht de bevoegdheid te geven om tot een niet-vrijblijvende verkeersbegeleiding over te gaan bij stormcondities in de Waddenzee;

verzoekt de regering tevens in overleg te treden met Duitsland en Denemarken om tot eenzelfde regeling te komen in afwachting van de uitkomsten van het overleg met de IMO,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 40 (35570-XII).

De heer Schonis (D66):

Dan het onderwerp waar we het vandaag veel over gehad hebben, namelijk de tolvrije Westerscheldetunnel, of eigenlijk: de Westerscheldetunnel. Ja, meneer Laçin, zo komt Zeeland nog eens goed in beeld.

De voorzitter:

De heer Gijs van Dijk komt meteen terug.

De heer Schonis (D66):

Kijk, hij komt er zelfs voor terug, kijk eens aan!

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Westerscheldetunnel de enige toltunnel van de Nederland is waarbij op grond van de Tunnelwet Westerschelde tot 2033 tol wordt geheven;

overwegende dat hiermee Zeeuws-Vlaanderen het enige landsdeel in Nederland is dat uitsluitend met de rest van het land is verbonden via een tolgeweg;

overwegende dat dit gegeven effecten heeft op de sociale en economische kracht van deze regio en dat tot op heden niet bekend is wat deze effecten zijn;

verzoekt de regering om in overleg met de regio te laten onderzoeken wat de sociale en economische effecten zijn van een tolvrije tunnel op Zeeuws-Vlaanderen en op Zeeland als geheel;

verzoekt de regering tevens om in samenspraak met de regio onderzoek te doen naar de financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken, hierbij te kijken naar

verschillende bekostigingsmodellen, en de Kamer hierover te informeren ten behoeve van de aanstaande kabinetsformatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 41 (35570-XII).

De heer Laçin (SP):

Ik zou de heer Schonis willen vragen of hij enig idee heeft hoeveel onderzoeken er al zijn gedaan naar de effecten van een tolvrije tunnel.

De heer Schonis (D66):

Ik heb zelfs meer dan enig idee. Voordat ik hier in de Kamer kwam, was ik Statenlid in Zeeland. Toen heb ik een aantal van die onderzoeken zelf gezien. Een daarvan was het beruchte onderzoek Tolweg of Tol weg? Het zijn wat globale of hele specifieke onderzoeken geweest. Er is nooit een totaalplaatje geweest van wat het tolvrij maken zou doen voor Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen.

De voorzitter:

Tot slot, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

En toch hadden ook die onderzoeken conclusies. Kunt u die met ons delen?

De heer Schonis (D66):

Ja, die kan ik met u delen. Een conclusie is dat er natuurlijk directe effecten zijn, dat het makkelijker wordt om van noord naar zuid te reizen via Zeeland, omdat je dan die kosten niet meer hebt. Maar er zijn ook andere effecten die niet onderzocht zijn. Brede welvaartsaspecten. Dat vragen we in het nieuwe Mobiliteitsfonds ook voor alle andere projecten.

De voorzitter:

Gaat u verder. Of was u klaar?

De heer Schonis (D66):

Met de moties wel. Ik had nog wel een vraag, een beetje naar aanleiding van de toltunnel, van het mooie onderwerp rekeningrijden. Ik heb net de minister al gefeliciteerd met haar prijs, waarvan ze zelf zei: die heb ik mede gekregen voor de invoering van de vrachtwagenheffing. Toen dacht ik: maar wacht eens even; wij moeten dat wetsvoorstel nog krijgen. Ik heb volgens mij op de website van de Raad van State gezien dat het advies inzake de Maut, de vrachtwagenheffing, inmiddels gepubliceerd is, maar we hebben het wetsvoorstel nog niet hier in de Kamer gehad. Deze week is misschien wat kort dag, maar ik ben benieuwd of we dat dan volgende week toch kunnen hebben.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schonis. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Eijs, ook namens D66.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb drie moties. Dus daar begin ik gewoon mee. De eerste motie gaat over textiel. Dat zal niemand verbazen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verbranding van textiel zo veel mogelijk moet worden voorkomen;

constaterende dat in het Landelijk Afvalbeheerplan recycling is opgenomen als minimumstandaard voor textiel, maar dat hiervan kan worden afgeweken indien textiel niet meer geschikt is voor recycling en/of er geen toepassingsmogelijkheden beschikbaar zijn;

verzoekt de regering om toe te werken naar een verbod op verbranden van afval door de gronden waarop textiel geschikt is voor recycling explicieter te bepalen en vervolgens vast te leggen in het Landelijk Afvalbeheerplan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 42 (35570-XII).

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Dan heb ik een motie over het Versnellingshuis.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat we in 2050 volledig circulair willen zijn;

overwegende dat ondernemers in de transitie naar een circulaire bedrijfsvoering aanlopen tegen complexe vraagstukken rondom onder andere regelgeving;

overwegende dat het Versnellingshuis sinds zijn lancering in februari 2019 reeds 500 onlinematches heeft gemaakt, een community heeft gebouwd van 5.000 leden en 150 individuele bedrijven heeft verder geholpen;

overwegende dat ondernemers ook tegen problemen in wet- en regelgeving aanlopen en dit momenteel geen plek heeft in het Versnellingshuis;

verzoekt de regering het Versnellingshuis in te zetten als meldpunt voor knellende regelgeving op het gebied van circulaire economie en deze meldingen actief te onderzoeken, en de Kamer hierover te informeren;

verzoekt de regering tevens om zich in het kader van continuïteit in te zetten om ook na 2024 de financiering voor de belangrijke werkzaamheden van het Versnellingshuis voort te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 43 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat milieuwetgeving staat en valt met handhaving;

constaterende dat vanwege corona veel inspecties uitgesteld zijn of niet meer onaangekondigd kunnen plaatsvinden, en dat in de twee jaar daarvoor al het aandeel onaangekondigde inspecties rond de 30% lag (bij de meest risicovolle BRZO+-bedrijven);

verzoekt de regering om toe te werken naar meer onaangekondigde controles, en de Kamer jaarlijks bij de publicatie van de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven te informeren over het percentage onaangekondigde inspecties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 44 (35570-XII).

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ik ga niet uitgebreid afscheid nemen, maar ik moest wel terugdenken aan mijn allereerste debat hier. Dat ging over Chemours. Daarin heb ik samen met mevrouw Kröger ervoor gepleit om de omwonenden een bloedtest ter beschikking te stellen. Nu moest ik denken aan Tata Steel en aan de omwonenden daar, die zich zorgen maken over hun gezondheid. Dus ik zou willen vragen of de staatssecretaris kan kijken, eventueel met haar collega's in het kabinet, of we de omwonenden iets kunnen bieden om hun gezondheid beter te monitoren, zodat bijvoorbeeld longkanker eerder kan worden gedetecteerd. Dat zou voor de omwonenden misschien nog iets kunnen betekenen. Longschade van 30 jaar geleden gaan we niet terugdraaien, maar dit kunnen we misschien de omwonenden wel bieden.

De voorzitter:

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

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

Dank, voorzitter. Dank ook voor de antwoorden van de staatssecretaris en de minister. Ook een compliment aan u, want volgens mij zit u inmiddels elf uur aaneengesloten voor te zitten. Eerst Sociale Zaken en nu IenW. Alle complimenten daarvoor.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik vind jullie heel leuk.

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

Dat blijkt en dat is ook een goed teken.

De voorzitter:

Het is geen straf, meneer Graus, zo is dat.

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

Dat is waar. Misschien is dat het wel: de inbreng die wij leveren. Maar het is een gemeend compliment.

Ik heb twee moties. De eerste gaat over de Westerscheldetunnel. Ik heb met de heer Laçin van de SP een amendement ingediend. Wij hopen nog steeds op steun van de Kamer en zijn echt bereid om te kijken naar de dekking. We begrijpen prima dat we het doen uit de lenW-begroting, als het niet kan uit de algemene middelen. Dat aanbod staat tot de stemmingen, ik denk komende dinsdag. Maar nu wel de volgende motie.

De **voorzitter**:

U hebt nog geen motie ingediend, hè?

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil de heer Gijs van Dijk bijvallen en de Kamer wat meer ruimte geven. Over de amendementen stemmen we pas op 10 december.

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

Dat is waar, ja. Over de moties stemmen we volgende week. We hebben dus nog even. Bedankt daarvoor. Deze motie gaat over de langere termijn.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de tol van de Westerscheldetunnel tot groot onrecht leidt voor de Zeeuwen en specifiek de Zeeuws-Vlamingen;

spreekt uit om na de verkiezingen van maart 2021 een tolvrije Westerscheldetunnel te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 45 (35570-XII).

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

Het tweede punt is de situatie van de vrachtwagenchauffeurs. Het gaat erom dat zij ook gewoon naar het sanitair kunnen en kunnen eten.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de coronamaatregelen chauffeurs, na een hele dag in de cabine, geen warme maaltijd kunnen krijgen of gebruik kunnen maken van sanitaire voorzieningen;

verzoekt de regering de effecten van de coronamaatregelen op arbeidsomstandigheden en veiligheid op truckparkings in kaart te brengen en waar nodig direct maatregelen te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 46 (35570-XII).

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

Dank u wel.

De **voorzitter**:

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

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

Dank u wel voor het woord, mevrouw de voorzitter. Voorzitter. Ik wil de minister, de staatssecretaris en hun ambtenaren heel hartelijk danken voor de antwoorden en voor het feit dat wij die vanmorgen al zo vroeg mochten ontvangen. Ik doe best wel regelmatig een begrotingsbehandeling, maar dat ik ze zo op tijd krijg, komt niet zo vaak voor. Dat zou ik graag willen meegeven.

Ik ben heel erg blij met de antwoorden en met de reactie van de minister op ons actieplan voor de verkeersveiligheid rond scholen. In deze coalitie en deze regeringsperiode heeft deze minister heel erg veel aandacht gehad voor verkeersveiligheid. Dat is broodnodig. Gisteren heeft meneer Stoffer een voorbeeld gedeeld. We weten dat er bij scholen bijna tien ongelukken per dag plaatsvinden. Dat zijn er gewoon tien te veel. Ik ben blij dat de minister zegt dat zij gemeenten erop gaat wijzen om met die pilot van start te gaan.

Ik wil de staatssecretaris bedanken voor haar antwoorden over toegankelijk openbaar vervoer. Ik heb daar een motie over. Die ga ik nu voorlezen en indienen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat mensen met een beperking dagelijks belemmeringen ervaren in het reizen met het openbaar vervoer en de wet- en regelgeving waarin de toegankelijkheidseisen voor het ov zijn opgenomen aanscherping en aanpassing behoeft;

verzoekt de regering uiterlijk 1 maart 2021 een bestuursakkoord te sluiten, waarin duidelijk wordt welke eisen aan toegankelijkheid worden gesteld, en het daaropvolgende wetgevingstraject zo spoedig mogelijk op te starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis, Gijs van Dijk, Stoffer, Laçin, Amhaouch, Ziengs en Van Raan.

Zij krijgt nr. 47 (35570-XII).

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

Dan de Westerscheldetunnel. In heel Nederland worden wegen aangelegd zonder dat er ook maar nagedacht wordt over de mogelijkheid om daar tol voor te heffen. De ChristenUnie heeft er geen geheim van gemaakt, ook gisteren niet, dat wij heel graag willen dat we die tol in de Westerscheldetunnel gaan afschaffen. Daarom heb ik de motie ondertekend die de heer Schonis

zojuist heeft voorgedragen en ingediend. We zijn, met het oog op de nieuwe formatie, benieuwd naar de uitwerking daarvan om te kijken of we daar goede stappen kunnen zetten.

Dan sluit ik af met een opmerking over het grensoverschrijdende spoor. Ik verwees in mijn bijdrage naar een staatsverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Duitsland. Dat is een heel oud verdrag. De specifieke verplichting die daarin wordt uitgesproken, is dat een aantal spoorwegovergangen over de grens in stand zullen blijven, met als doel om de verbinding tussen de twee volken te houden. Heel specifiek gaat het om de verbinding Nieuweschans-Weener, waar de Friesenbrücke is opgebroken. Dat verdrag dateert al van 1874. Ik wens de staatssecretaris succes bij haar Duitse collega's, want ook zij hebben een grote uitdaging als het gaat om beheer en onderhoud.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Dik-Faber, ook namens de fractie van de ChristenUnie.

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

Dank u wel, voorzitter. Ook ik wil de minister en de staatssecretaris danken voor de beantwoording van alle vragen, zowel schriftelijk als in het debat. Ik weet dat er veel ambtelijke capaciteit achter zit, dus ook voor hen veel dank. Ik heb iedereen heel mooie woorden horen spreken over een afscheid, maar ik ben nog niet weg. Ik weet niet of dat ook voor de andere mensen hier geldt. We hebben vandaag een begrotingsdebat, een bijzonder moment, maar we gaan nog lekker door tot maart 2021. Dat is nog vier maanden. We gaan dus nog even met elkaar aan de slag. Ik zag vandaag al de debatten tot februari in de agenda staan. Dat afscheid gaat nog een keer komen.

Voorzitter. Ik wil graag twee moties indienen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de textielketen zoals die op dit moment functioneert een grote belasting voor het milieu en het klimaat betekent;

constaterende dat in april 2020 het Beleidsprogramma circulair textiel is gepubliceerd, met daarin voornemens voor vrijwillige uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV);

overwegende het belang dat textiel onderdeel wordt van de circulaire economie;

overwegende dat de trend van fast fashion door de coronacrisis extra duidelijk is geworden;

verzoekt de regering regelgeving uit te werken voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van de textielbranche, waarin in ieder geval aan bod komen:

- doelstellingen op het gebied van inzameling & recycling,
- productontwerp gericht op recycling,
- gedifferentieerde transitiebijdrage,

en na te streven om in het eerste kwartaal 2021 te beslissen over invoering hiervan als vrijwillige UPV onvoldoende voortgang op deze punten laat zien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 48 (35570-XII).

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

Dat was een zachte stok achter de deur richting de textielbranche om hier echt werk van te gaan maken.

De tweede motie heeft snijvlakken met het terrein van de collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Mocht het nodig zijn dan ben ik bereid om de motie aan te houden om ook haar oordeel over deze motie te ontvangen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rijksoverheid zich in het Klimaatakkoord committeert aan het streven om alle nieuwe auto's in 2030 emissieloos te laten zijn;

constaterende dat het Rijk middels onder andere regelgeving de uitrol van de benodigde laadinfrastructuur wil ondersteunen;

overwegende dat in het Bouwbesluit bij nieuwe woningbouw waar sprake is van minimaal tien parkeerplaatsen, voor elk parkeervlak laadinfrastructuur is vereist;

overwegende dat de eisen betreffende nieuwe utiliteitsbouw betreffende de laadinfrastructuur weinig ambitieus zijn, wat in een later stadium zal zorgen voor onnodige kosten;

verzoekt de regering om voor maart 2021 het Bouwbesluit (punt 5.15.2) aan te scherpen, zodat ten minste de helft van de parkeerplaatsen in nieuwe utiliteitsbouw voorzien wordt van leidingen ten behoeve van elektrisch laden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 49 (35570-XII).

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

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

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

Dank u wel, voorzitter. Mag er een minuutje of twee bij, alstublieft?

De **voorzitter**:

Ja, dat heeft u doorgegeven. Vier minuten, toch?

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

Ik heb acht moties. Ik zeg weleens: het is niet het aantal, maar ...

De **voorzitter**:

Het gaat om de kwaliteit!

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

Precies.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat overleg met omwonenden van luchthavens de afgelopen jaren meermaals is vastgelopen;

overwegende dat in een aantal Europese landen de betrokkenheid van inwoners bij belangrijke maatschappelijke vraagstukken wordt vergroot door de instelling van burgerpanels en dat de ervaringen daarmee positief zijn;

constaterende de aangenomen motie-Mulder c.s. (32813, nr. 578) over de mogelijkheden van burgerpanels;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe burgerpanels of burgertafels kunnen worden ingezet als instrument om het overleg over de toekomst van luchthavens te versterken;

verzoekt de regering tevens dit onderzoek voor de verkiezingen van maart 2021 te presenteren, zodat eventuele besluitvorming hierover bij de kabinetsformatie kan plaatsvinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Kröger, Gijs van Dijk, Laçin, Bruins, Schonis en Graus.

Zij krijgt nr. 50 (35570-XII).

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

Dan een korte.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Nederlandse luchthavens te verminderen tot maximaal 300.000 per jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 51 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de voorgenomen verbreding van de A27 een kostbaar deel historische natuur in Amelisweerd verloren zal gaan en dit niet valt te repareren met natuurcompensatie;

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat tegen beter weten in blijft inzetten op meer asfalt en weigert om de consequenties van de klimaat- en biodiversiteitscrisis te erkennen;

verzoekt de regering onmiddellijk te stoppen met de voorbereidingen voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 52 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er momenteel creatieve drankverpakkingen op de markt komen om statiegeld te ontwijken;

overwegende dat de systematiek rondom drankverpakkingen voor de burger zo eenvoudig mogelijk moet zijn;

spreekt uit dat het ontwijken van statiegeld onwenselijk is;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het ontwijken van statiegeld op drankverpakkingen voorkomen kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Van Esch, Kröger, Gijs van Dijk, Stoffer en Laçin.

Zij krijgt nr. 53 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat houtrook veel milieuvervuiling en gezondheidsschade veroorzaakt en er (kosteneffectief) beleid voorhanden is;

verzoekt de regering om een doel op te stellen voor het uitschakelen van houtkachels,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 54 (35570-XII).

De heer Van Raan (PvdD):

Nog drie stuks, voorzitter. We zijn goed op weg.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het dumpen van versnipperde autobanden in de natuur verboden is;

constaterende dat het dumpen van versnipperde autobanden die via een kunstgrasveld in de natuur terechtkomen, wel is toegestaan;

verzoekt de regering het gebruik van versnipperde autobanden bij kunstgrasvelden uit te faseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 55 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het oplaten van ballonnen een vorm van milieuvervuiling is;

verzoekt de regering het oplaten van ballonnen nationaal te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 56 (35570-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal verpakkingen, bij gebrek aan kabinetsbeleid, nog elk jaar groeit;

constaterende dat reductie van het aantal verpakkingen de voorkeur heeft boven recycling achteraf;

verzoekt de regering op korte termijn een ambitieus en concreet reductiedoel vast te stellen voor het aantal plastic verpakkingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Van Esch, Kröger, Gijs van Dijk, Stoffer en Laçin.

Zij krijgt nr. 57 (35570-XII).

De heer Van Raan (PvdD):

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, ik heb er maar twee. Die lees ik snel voor. Moties bedoel ik dan. Ik had veel meer goede ideeën, maar daar heb ik de tijd niet voor. De eerste motie luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer via de motie-Stoffer (35570-XIII, nr. 57) heeft gepleit voor een maritiem herstelplan;

overwegende dat de vloot van de Rijksrederij aan vervanging toe is;

overwegende dat de rijksoverheid via de Rijksrederij als launching customer duurzame innovaties in de scheepbouwsector kan stimuleren;

verzoekt de regering te bezien wat de mogelijkheden zijn om investeringen in het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij naar voren te halen, in overleg met de sector te onderzoeken wat er nodig is om de schepen te kunnen verduurzamen en wat de mogelijkheden zijn voor de Rijksrederij om als launching customer op te treden, en de Kamer hierover voor de zomer van 2021 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 58 (35570-XII).

De heer Stoffer (SGP):

En dan de volgende.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de beschikbare middelen in het Infrastructuurfonds steeds meer voor de groeiende onderhoudsopgave ingezet zullen moeten worden;

overwegende de door minister gepresenteerde aanpak transitie vitale infrasector;

van mening dat het voor de regionale werkgelegenheid van groot belang is dat mkb-infrabedrijven voldoende kans krijgen om mee te dingen naar onderhouds- en renovatiecontracten;

verzoekt de regering te borgen dat er in de opdrachtenportefeuille van Rijkswaterstaat ruimte blijft voor mkb-infrabedrijven door de ontwikkeling van het netwerk voort te zetten, bijvoorbeeld door kortetermijnmaatregelen tegen fileproblematiek, kleinschalige verbeterpunten in het netwerk, verduurzaming of verkeersveiligheid te combineren met de instandhoudingswerkzaamheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 59 (35570-XII).

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Ik ben nog lang niet van plan om afscheid te nemen, dus ik ga geen afscheidswaarden spreken. We gaan nog een paar maanden door. Het enige wat wel bijzonder is, is dat ik eerst voor beide bewindslieden heb mogen werken. Ik denk dat hun eerste halfjaar eigenlijk veel beter ging dan de tweeënhalf jaar daarna. Maar daar ben ik ook best tevreden over. Dat wil ik best zeggen.

De voorzitter:

Gelukkig. Dank u wel, meneer Stoffer. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk even naar de minister en de staatssecretaris. Hoeveel tijd hebben jullie nog ongeveer nodig? Eerst moeten de moties gekopieerd en geniet worden. Vijftien minuten, is dat goed?

De vergadering wordt van 21.28 uur tot 21.46 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal beginnen met het beantwoorden van een paar vragen die nog openstaan. Dan zal ik de amendementen behandelen en dan de moties.

De vragen. De eerste was van mevrouw Postma, over de matrixborden. Zij vroeg of we bij de aanbesteding van de wegkantsystemen er ook rekening mee houden dat er straks wel weer voldoende verkeersaanbod is. Het vervangen van die systemen is natuurlijk sowieso noodzakelijk, maar u kunt gerust zijn: we zorgen dat we klaar zijn zodra het verkeer weer aantrekt. Daar houden we dus rekening mee.

De heer Amhaouch heeft nog vragen gesteld over VDL Nedcar. Hij vond de brief wat cryptisch. Dat snap ik ook wel. Hij kan ervan verzekerd zijn dat ik in goed contact sta met gedeputeerde Mackus van de provincie Limburg. Wij zijn heel goed aangehaakt om bij deze belangrijke speler in Limburg, bij deze belangrijke projecten, goed samen op te trekken.

De heer Schonis vroeg nog naar de vrachtwagenheffing. Het advies is inderdaad binnen. Er wordt nu ambtelijk hard gewerkt om dat te verwerken. We doen ons uiterste best om er zo snel mogelijk mee naar de Kamer te komen, conform de afspraak die we met u hebben.

Dan de vraag van mevrouw Kröger over de invoerbestanden NLR met betrekking tot Lelystad. Zij vroeg specifiek naar invoerbestanden uit 2014 die zijn gebruikt voor de emissieberekeningen voor Lelystad Airport. Wij hebben deze bestanden niet. Deze bestanden zijn destijds door NLR aan EZ gestuurd. Ik heb begrepen dat deze bestanden recent door het ministerie van LNV zijn opgevraagd bij NLR naar aanleiding van een ingediend WOB-verzoek. Ik zal daarom uw verzoek doorgeleiden naar LNV, dat inmiddels dus dat stuk van EZ heeft overgenomen.

Zij vroeg verder of ik nog wilde garanderen dat er verder geen info is over stikstof die nog niet openbaar is. Alle resultaten van de MER-berekeningen zijn met de Kamer gedeeld. Het is niet gebruikelijk om de invoergegevens en databestanden naar de Kamer te sturen. In het geval van Lelystad is dat wel gedaan. Ook zal ik dus, zoals ik net zei, LNV verzoeken om de gevraagde bestanden uit 2014 openbaar te maken. Een garantie dat er niet ooit ergens iets is, zeker niet als dat nu bij een ander ministerie is, kan ik natuurlijk nooit geven. Maar wij hebben deze informatie niet, dus ik kan niet anders dan LNV te vragen dit zo snel mogelijk openbaar te maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het verzoek was dat wij binnen een week die bestanden krijgen. De minister spreekt namens het kabinet. Ik ga er met deze reactie van uit dat de minister aan de minister van LNV gaat vragen om dat ons binnen week te verstrekken. Er is toch wel een bredere vraag. De minister verwijst naar de MER en zegt: het is niet gebruikelijk dat we alle bestanden delen. Mijn vraag was specifiek dat wij de onderdelen willen op basis waarvan het Luchthavenbesluit in 2015 genomen is. We willen dus de verschillende bronnen van informatie. Dat kunnen invoerbestanden zijn. Dat kunnen notities zijn. Dat kunnen deelonderzoeken zijn of onderzoeken zijn. We hebben keer op keer moeten vragen om die informatie om überhaupt te kunnen reconstrueren hoe dat besluit in 2015 gemaakt is. Ik vraag nu eigenlijk aan de minister of zij ervoor kan zorgen dat wij al die informatie krijgen. Dit puzzelstukje zegt ze nu toe, maar ik wil ook graag dat ze de rest toezegt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan alleen maar herhalen dat we alle resultaten van de MER-berekeningen al met de Kamer hebben gedeeld. Met betrekking tot alle bestanden waar u nu om vraagt, breng ik het verzoek over aan LNV om u dat zo snel mogelijk te sturen. Ik zal erbij zeggen dat u het graag binnen een week hebt, maar ik weet natuurlijk niet of dat mogelijk is voor LNV. Ik zal dat zo overbrengen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de amendementen. Dat is het amendement van de heer Gijs van Dijk om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken. We hebben daar al voldoende over gewisseld. Hij is van plaats veranderd. Het zal hem niet verbazen dat ik dit amendement ontraad.

Dan kom ik bij de moties. Dat is een behoorlijk stapeltje. Ik begin met de motie op stuk nr. 15. Die motie is van de heer Graus en verzoekt ons om het onderhoud van wegen en kunstwerken versneld aan te pakken. Ik zou wel een kanttekening willen maken bij de constatering. Er wordt geconstateerd dat er sprake is van veel achterstallig onderhoud. Niet veel van het onderhoud is echter achterstallig. Als ik het zo mag opvatten dat u het uitgestelde onderhoud bedoeld, en niet achterstallig onderhoud, dan zou ik de motie oordeel Kamer kunnen geven. Met die interpretatie zou ik ermee kunnen leven.

De heer **Graus** (PVV):

Zeker. Dat is geen probleem. Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 16. Die motie is door een heleboel mensen ondertekend en is van de heer Graus. De motie verzoekt om onveilige N-wegen versneld aan te pakken. Deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Meneer Graus, de heer Van Aalst zal trots op u zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik hoop hierna ook nog, want nu komt de motie over de snelheidsverlaging. Dat is de motie op stuk nr. 17 en die ga ik uiteraard ontraden. Het zal de heer Graus ook niet verbazen dat we dat niet terug gaan draaien.

De volgende motie van de heer Graus, op stuk nr. 18, is een spreek-uitmotie, dus daar spreek ik me niet over uit. Dat is aan de Kamer.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 19 van de heer Dijkstra. Die motie betreft het samen met de provincie afwegen van integrale belangen en zeker de belangen van de watergebonden bedrijvigheid in de Amsterdamse haven. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De volgende motie is ook door heel veel mensen medeondertekend. De indiener is de heer Dijkstra en dit is de motie op stuk nr. 20. Deze motie betreft de beleidsopties om de lasten voor de automobilist niet onnodig te laten oplopen. Ik geef deze motie oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 23 van mevrouw Kröger. Het zal haar gezien het debat niet verbazen dat ik het aanhouden van het Tracébesluit natuurlijk zal ontraden.

Datzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 26 van mevrouw Kröger. Die motie wil ik ook ontraden. Ik heb daar ook al schriftelijk op gereageerd.

De motie op stuk nr. 27 van mevrouw Postma kan ik oordeel Kamer geven. Die motie betreft het stimuleren van slim en flexibel thuiswerken.

De motie op stuk nr. 28 van mevrouw Postma verzoekt de regering om volstrekt helder te maken dat handelingen als appen, spelletjes spelen en social media gebruiken tijdens het rijden in het geheel niet zijn toegestaan. Die motie zou ik willen overnemen, want dat is eigenlijk gewoon onderdeel van het staande beleid.

De **voorzitter**:

Heeft iemand bezwaar tegen het overnemen van de motie-Postma c.s. op stuk nr. 28?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is de motie op stuk nr. 28.

De **voorzitter**:

Pardon, de motie op stuk nr. 28. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Volgens de VVD moet ik heel happy zijn. Ik ben altijd happy. In de motie staat een belangrijk punt. De laatste zin gaat over het informeren van de Kamer over de stappen die worden gezet. Ik heb hele mooie toezeggingen gekregen en dat is nu ook weer het geval. Ik zou graag nog wel van de minister willen horen wanneer dat zal zijn. We hadden het over "een evaluatie volgend jaar". Dat kan begin volgend jaar of eind volgend jaar zijn. Wij hebben liever wat ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan daar nu niet uit de losse pols een termijn aan koppelen. Laat ik zeggen dat we u voor de kerst informeren wanneer u dit te horen krijgt.

De **voorzitter**:

De motie-Postma c.s. (35570-XII, nr. 28) is overgenomen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 29. Die motie gaat over de zeemanshuizen en is ook van mevrouw Postma. Ik wil de motie in deze vorm ontraden. Ik heb in de schriftelijke beantwoording, en zostraks ook in het debat, gezegd dat ik daar zeer sympathiek tegenover sta en echt bereid ben om de problematiek rondom die zeemanshuizen te onderzoeken. Omdat hier echt de focus op de financiering ligt, vind ik de motie op dit moment te ver gaan. In de huidige vorm ontraad ik de motie dus.

De **voorzitter**:

Oké.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan de motie op stuk nr. 37 van de heer Laçin. Die motie verzoekt een plan op te stellen waarin het lozen van verboden stoffen zo snel mogelijk stopt. Op verboden stoffen wordt al gehandhaafd door onze inspecties. Daarom ontraad ik deze motie.

De motie op stuk nr. 40 van de heer Schonis heeft betrekking op de aanbevelingen naar aanleiding van de ramp met de MSC Zoe. Ik heb u straks ook aangegeven dat we binnenkort met de OVV-reactie komen. Ik zou de indieners willen verzoeken om deze motie aan te houden tot we daarover kunnen debatteren. Dan kunnen we alles in één keer meepakken.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de heer Schonis. Hij knikt.

Op verzoek van de heer Schonis stel ik voor zijn motie (35570-XII, nr. 40) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In de motie op stuk nr. 41 over de Westerscheldetunnel heeft de heer Schonis precies de goede balans gevonden, dus die motie kan ik oordeel Kamer geven.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 44 van mevrouw Van Eijs. Ik begrijp heel goed de bedoeling van mevrouw Van Eijs, alleen is de ILT, waar wij natuurlijk over gaan, geen Brzo-toezichthouder. De ILT gaat daar niet specifiek over. Ik zou u eigenlijk willen aanraden om dit in de verschillende Provinciale Statenfracties aan te kaarten. Dat is de reden waarom ik met deze motie niets anders kan dan haar te ontraden.

De motie op stuk nr. 45 van de heer Gijs van Dijk, ook over de Westerscheldetunnel, is een spreek-uitmotie, dus daar bemoei ik mij niet mee.

De motie-Gijs van Dijk op stuk nr. 46 betreft de coronamaatregelen. Wat doen die nou voor de arbeidsomstandigheden op de truckparkings? Dat wil ik graag in kaart brengen, dus oordeel Kamer.

Over de motie op stuk nr. 50, één uit een hele serie van de heer Van Raan, wil ik het volgende zeggen. Die motie gaat over het onderzoek burgerpanels luchthavens. Ik ben op dit moment een overlegstructuur verder aan het uitwerken naar aanleiding van het advies van de commissie-

Cohen, u ook wel bekend. Daarbij wordt ook gesproken over het erbij betrekken van burgers, alleen is dat niet voor de verkiezingen helemaal klaar. Maar als ik het zo mag invullen dat u mij niet aan een datum voor de verkiezingen houdt, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Ik zie dat dat kan.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 51 van de heer Van Raan. De bekende 300.000 vluchten. We gaan op herhaling. Deze motie ontraad ik.

Dan komen we op de motie op stuk nr. 52. Die is bijna in lijn met een motie die eerder over de A27 is ingediend en die motie ontraad ik ook.

Dan schiet ik ineens een stuk door naar de motie op stuk nr. 58 van de heer Stoffer. Hij vraagt om te kijken of we aangaande de Rijksrederij wat naar voren kunnen halen en of we als launching customer kunnen optreden. Dat vind ik een goed idee, dus oordeel Kamer.

En hetzelfde geldt voor de motie-Stoffer op stuk nr. 59, om vooral het mkb niet te vergeten binnen de hele aanbestedingskalender voor de vitale infra. Dat gaan we ook doen, dus oordeel Kamer.

Dan ben ik er doorheen, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, inderdaad. Dank u wel. Heel goed. We wachten heel even met de wissel tot er schoongemaakt is. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de vele leden bedanken die complimenten hebben gemaakt aan onze ambtelijke staf, want er is inderdaad keihard gewerkt, tot behoorlijk laat gisteravond nog en vandaag ook weer de hele dag. Mede namens Cora en u allemaal dus: hartelijk dank! Er zit een vertegenwoordiger daar in het bankje. Hij kan de complimenten doorgeven.

Het tweede is dat ik graag herhaal wat ik in het begin zei, naast de woorden van dank en de waardering voor de collega's: voorlopig gaan we nog keihard met elkaar aan de slag. Dat hebben we volgens mij ook vandaag weer bewezen. Als ik zie welke debatten de komende weken nog zijn ingepland, dan gaan we in ieder geval nog volop door richting de kerst.

Dan nu in hoog tempo de moties. De motie op stuk nr. 14 van de heer Graus. Ik zou u eigenlijk willen vragen om de motie aan te houden. Ik ga het niet bevriezen, maar ik snap wel dat u er in essentie eigenlijk naar zoekt om iets te kunnen doen voor de goederenvervoerders. Ik kom met een brief na de Spoorgoederentafel van 2 december. Ik zou dus eigenlijk willen vragen: houd deze aan, kijk met welke resultaten we komen, en dan kunt u kijken of aan de geest van uw motie voldoende tegemoetgekomen is.

De heer Graus (PVV):

Dan houd ik de motie aan, mevrouw de voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Graus stel ik voor zijn motie (35570-XII, nr. 14) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Hartelijk dank.

De motie op stuk nr. 21 wil ik oordeel Kamer geven, mits ik haar op het punt van eenduidig lokaal beleid ten aanzien van ontheffingen als volgt mag interpreteren. Ik ga in overleg met VNG en

gemeenten over de wijze waarop we kunnen zorgen dat ontheffingen eenduidig worden vormgegeven. Maar het besluit om een uitzondering te maken, blijft vanwege de specifieke lokale omstandigheden altijd de afweging van de gemeente en niet van het Rijk. Als ik haar zo mag interpreteren, krijgt de motie oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 22. De optelsom van lucht doe ik, zeg ik tegen de heer Ziengs. De optelsom van de effecten breder zit ook bij EZK, BZK en LNV. Maar als ik de motie zo mag interpreteren dat aan deze motie voldaan wordt door de nulmeting die we gaan doen bij het SLA, en dat ik de horizontale weging van de economische lasten bij de andere ministeries aan de orde zal stellen, dan laat ik het oordeel over aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 24 van mevrouw Kröger kan ik oordeel Kamer geven als zij één ding schrapt. Dat zijn namelijk de laatste vier woorden "en dit te faciliteren". Dan zou ik namelijk vooruitlopen op de conclusies van een onderzoek dat we al doen. Als u dus dat laatste stukje schrapt, geef ik de motie oordeel Kamer. Anders zou ik u willen verzoeken om haar aan te houden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien kunnen we in dat onderzoek, in die internationale marktverkenning, dan ook terugzien wat er nodig is om het voor elkaar te krijgen om het te faciliteren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Zeker. Ik ben bereid om te onderzoeken wat er nodig is om dit te faciliteren ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Precies. Het gaat erom dat we dat op tafel hebben.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

... maar niet om te zeggen dat ik het ga doen. Maar ik ga het wel in kaart brengen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Dan pas ik het aan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Perfect. Dan krijgt die oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Oké, dan is de heer Graus ook blij.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De motie op stuk nr. 25 van mevrouw Kröger over de Hello Belgium Railpass. Dat hebben in het debat gewisseld. Die is helaas niet gratis, dus ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 30 van mevrouw Postma.

De **voorzitter**:

Het is volgens mij voldoende gewisseld in het debat, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij noemt de motie de Hello Belgium Railpass als voorbeeld, maar wordt er juist gevraagd om met die partijen in gesprek te gaan om te bekijken wat je kunt doen. Kijk, we kunnen weer een promocampagne hebben in deabri's met "ga met het ov" — dat is dus een reclamecampagne — maar je kunt ook naar andere vormen zoeken om mensen te verleiden weer met het ov te gaan, die tegelijk het ov steunen. Dat is de vraag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er wordt gevraagd om een Nederlandse variant op de Hello Belgium Railpass. Die gaat uit van gratis kaartjes uitdelen. Ik heb mevrouw Kröger geprobeerd uit te leggen dat dat niet gratis is, door de manier waarop wij onze BVOV hebben ingericht. Maar daarnaast ben ik natuurlijk steeds met alle partijen in gesprek over hoe we weer kunnen zorgen voor een mooie toekomst voor het ov. Daarbij maken we goed onderscheid tussen wat de bedrijven zelf doen en wat wij als departement doen. Dit gaat er dus toch niet helemaal op de goede manier bij passen.

De voorzitter:

Ook dat is voldoende gewisseld. Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De motie van mevrouw Postma op stuk nr. 30 krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 31 van de heer Amhaouch en de heer Ziengs krijgt ook oordeel Kamer. Daarbij gaat het niet alleen specifiek om dat TurboPlan2020, maar om dat soort ideeën. Daarom geef ik de motie oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 32 gaat over de top. Ik ga niet over de agenda van de collega's, maar ik snap wel de oproep om gezamenlijk op te trekken om te proberen of we ook gezamenlijk zo veel mogelijk voor elkaar kunnen krijgen bij bijvoorbeeld de Europese Commissie. Als ik de motie dus zo mag interpreteren, ga ik haar oordeel Kamer geven. Kijk, het is de vraag of het voor België altijd interessant is om met Duitsland aan tafel te zitten. Dat weten we natuurlijk ook niet altijd. Ik kan niet tegen mijn collega's zeggen: ik verplicht u om voor 1 maart 2021 met een integraal toekomstbeeld te komen. Maar ik ben zeker bereid om de collega's te bellen om te kijken of we gezamenlijk kunnen optrekken in een aantal dingen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Uit de contacten die wij hebben met België en Duitsland blijkt dat ze daar wel behoefte aan hebben. Maar ik vraag ook niet aan de staatssecretaris om voor 1 maart met een uitontwikkeld plan te komen. Ik vraag in ieder geval wel om de trilaterale top — ik heb erop geoefend — in gang te zetten; een maximale inspanningsverplichting. Het wordt wel tijd dat wij na drie jaar in ieder geval die top krijgen. U heeft zelf gezegd dat de Duitsers met open armen over een aantal projecten staan te praten, net als de Belgen. Als we België, Duitsland en Nederland niet bij elkaar krijgen, dan is er iets aan de hand.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik merk in de bilaterale contacten dat er voor bilaterale gesprekken heel veel animo is. Dat doen we ook heel vaak. Ik zal de collega's ook vragen of ze de meerwaarde ervan zien om met z'n drieën op te trekken. Dat gesprek zal ik zeker voor 1 maart houden. Dan noemen we dat de "trilaterale spoortop", als ze daarin geïnteresseerd zijn. Fijn dat er niet voor 1 maart een integraal toekomstbeeld moet zijn, want dat leek me onhaalbaar.

De voorzitter:

Dus wat is het oordeel?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan is het oordeel Kamer, voorzitter, met die wisseling.

Dan de motie op stuk nr. 33. Ik beschouw 1 april als een inspanningsverplichting, want ik kan niet garanderen dat de Stationsagenda dan klaar is. Maar als dat akkoord is, geef ik oordeel Kamer op de motie op stuk nr. 33. Ik zie het dus als een inspanningsverplichting.

Dan de motie op stuk nr. 34, van de heer Laçin. Die vraagt mij eigenlijk om een aanpassing in de Wp2000 door te voeren, maar ik zie daartoe geen noodzaak. We hebben recentelijk een

evaluatie uitgevoerd en deze naar de Kamer gestuurd. Uit die evaluatie blijkt dat het stelsel goed werkt, dus ik zie geen noodzaak voor aanpassing en daarom ontraad ik de motie.

Dan de motie op stuk nr. 35. Daarover is ook een vraag gesteld door het CDA. Dat gaat over de eerste en tweede klasse. Ik kan heer Laçin en ook de heer Amhaouch toezeggen om dit onderwerp aan te snijden bij de vervoerders en de medeoverheden als concessieverleners. Ik zou de heer Laçin en de heer Amhaouch willen vragen om de motie aan te houden, want ik zal de Kamer informeren over de uitkomst van het gesprek.

De voorzitter:
De heer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):
Dat is ook wat de motie vraagt, namelijk om in overleg te gaan met de ov-vervoerders.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**
"Om te verkennen of ...". Ja, dat is ook waar. Prima, dan doen we oordeel Kamer.

De heer **Laçin** (SP):
We komen nog ergens, voorzitter.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**
We komen nog ergens.

Bij de volgende motie, die op stuk nr. 36, gaan we iets minder ver komen. Daarin vraagt de heer Laçin mij om de regie te nemen rondom Tata. Dat is in eerste instantie aan het bedrijf zelf. Daarna is het aan de provincie en ik heb alle vertrouwen in de manier waarop de provincie het aanpakt, dus ik ontraad deze motie.

Mevrouw Van Eijs vroeg om te kijken naar de gezondheidseffecten. Daar ging een deel van de motie van de heer Laçin ook over. Kunnen we iets doen om de gezondheid beter te monitoren? Kunnen mensen misschien zelf iets makkelijker toegang krijgen? De provincie heeft als bevoegd gezag echt volop aandacht voor de volksgezondheid en laat diverse onderzoeken uitvoeren, onder andere door het RIVM. Ik zal uw verzoek zeker doorgeleiden naar de provincie, die hier heel serieus mee aan de slag is. Ik zal uw suggestie ook aan mijn collega van VWS doorgeven. Ik zal het punt van de volksgezondheid zoals hier besproken onder de aandacht brengen bij de collega's die hierover gaan.

De heer **Laçin** (SP):
Ik kom nog even terug op de motie. De staatssecretaris begint haar beantwoording met: het is aan het bedrijf zelf. Dat gaat dus al jaren mis, dat is het hele probleem. De aanpak van de provincie werkt blijkbaar ook niet. Ik vertrouw er echt op dat de provincie haar best doet, maar als de volksgezondheid in het geding komt, wat het geval is, zo blijkt uit verschillende onderzoeken van de GGD, het Integraal Kankercentrum Nederland en het RIVM, dan verwacht ik toch wel dat het kabinet actie gaat ondernemen om dit in kaart te brengen. Nu hoor ik dat ...

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**
De heer Laçin ...

De heer **Laçin** (SP):
Ik ben nog niet klaar.

De voorzitter:
Dan moet u snel zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor ook dat de staatssecretaris de vraag van mevrouw Van Eijs gaat doorgeleiden naar VWS. Daarmee gaan we al de goede kant op, maar ik verwacht echt actie van het kabinet op dit punt.

De **voorzitter**:

Zo is het genoeg.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan was het goed dat ik de heer Laçin nog even zijn verhaal liet afmaken. Dat is trouwens altijd goed. Ik heb vanuit mijn verantwoordelijkheid steeds gedaan wat er gedaan moest worden waar het Tata aanging. Ik ben blij dat de heer Laçin erkent dat de provincie het nu echt goed heeft opgepakt. Maar nogmaals, zoals ik net aan mevrouw Van Eijs toezegde, zeg ik ook tegen de heer Laçin dat ik deze punten zeker zal doorgeven. Met de zorgen van deze mensen over hun gezondheid moeten we gewoon serieus omgaan.

De motie op stuk nr. 38 van de heer Schonis en de heer Ziengs verzoekt om een toekomstbeeld voor goederenvervoer. Ik zou de heren willen vragen om de motie nog even aan te houden. In het kader van het Toekomstbeeld OV bekijk ik de verdere ontwikkeling van het netwerk voor personenvervoer per spoor en spoorgoederenvervoer. De ontwikkelagenda voor het Toekomstbeeld OV, met daarin ook maatregelen voor spoorgoederenvervoer wordt binnenkort naar uw Kamer gestuurd. Daarin kijken we ook naar leefbaarheid. Ik zou u willen vragen om dat af te wachten. Als u dan nog van mening bent dat een aantal elementen ontbreken, kunnen we opnieuw het gesprek hebben over wat er ontbreekt, maar dan heeft u ook alle informatie om u op te baseren. Ik verzoek u dus om die aan te houden totdat ik het maatregelenpakket voor spoorgoederenvervoer aan uw Kamer heb gestuurd. Volgens mij spreken wij daar op 2 december over, dus dat is nog ruim voor de jaarwisseling. Ja? Heel fijn, hartelijk dank.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Schonis stel ik voor zijn motie (35570-XII, nr. 38) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan de motie van de leden Schonis en Kröger op stuk nr. 39: oordeel Kamer.

De motie van mevrouw Van Eijs en mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 42: oordeel Kamer.

De motie-Van Eijs op stuk nr. 43: oordeel Kamer.

De motie van mevrouw Van der Graaf en een heleboel medeondertekenaars op stuk nr. 47 beschouw ik als een stevige inspanningsverplichting voor voorjaar 2021. Oordeel Kamer.

De motie van mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Eijs op stuk nr. 48: oordeel Kamer.

De motie-Dik-Faber op stuk nr. 49 zou ik willen vragen om nog even aan te houden. Het betreft namelijk primair een aanpassing van het Bouwbesluit in relatie tot utiliteitsbouw en daar gaat vooral de minister van BZK over. Ik zal met mijn collega van BZK bespreken wat er mogelijk is en kom daar voor het einde van het jaar nog schriftelijk op terug. Daarom verzoek ik om de motie aan te houden tot dat moment. Ik zie mevrouw Dik-Faber knikken, voorzitter.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Dik-Faber stel ik voor haar motie (35570-XII, nr. 49) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan de motie van de Partij voor de Dieren op stuk nr. 53. Kijk, ik wil ook geen ontwijking, maar ik heb al aangegeven, toen ik mijn beleid over statiegeld naar de Kamer stuurde, dat we dat in de gaten zouden houden, dat we de vinger aan de pols zouden houden. Ik zou de heer Van Raan willen vragen om de motie aan te houden, want ik houd de vinger aan de pols. Dan kan hij altijd bij mij terugkomen als hij zegt dat het helemaal misgaat. Anders zou ik de motie moeten ontraden. Als er echt wat aan de hand is, gaan we het erover hebben.

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

We weten al dat er wat aan de hand is. Dat is namelijk die eerste constatering. Er zijn allerlei voorbeelden van. Die wil ik u wel doen toekomen. De vraag is om te gaan kijken naar die ontwijking die al plaatsvindt en hoe die kan worden voorkomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik ben er nog niet zo van overtuigd als de heer Van Raan dat er die verpakkingen op de markt komen om statiegeld te ontwijken en dat die een probleem vormen. Alleen als het een probleem vormt, wil je iets oplossen. Ik zou hem toch willen vragen om deze motie aan te houden, anders moet ik deze ontraden.

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

Hoelang?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Totdat we constateren of er echt een probleem is, ja of nee. Als er geen probleem is, hoeven we ook nooit te gaan zoeken naar de oplossing.

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

Ik begrijp dat de ngo's aan de slag moeten. Ik houd haar aan.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (35570-XII, nr. 53) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De motie op stuk nr. 54 over het uitschakelen van alle houtkachels gaat mij te ver. Er zijn ook mensen die ervan afhankelijk zijn, dus ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 55 verzoek ik ook om aan te houden, want ik voer al een verkenning uit en daar informeer ik u nog dit jaar over.

De **voorzitter**:

En anders?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Anders ontraad ik deze, want dan loop ik vooruit op die verkenning.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (35570-XII, nr. 55) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De motie op stuk nr. 56 vraagt om een nationaal verbod. We hebben afgesproken dat we dat aan de gemeenten overlaten, dus ik ga dat niet als Rijk verbieden en ik ontraad deze motie.

De motie-Van Raan c.s. op stuk nr. 57 gaat over een reductiedoel voor het aantal. Een wettelijk reductiedoel kan niet aan de producenten van plastic gezamenlijk worden opgelegd zoals we dat doen met recycledoelen. Daarom ontraad ik de motie op stuk nr. 57.

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

Ik proef dat er wel positief naar wordt gekeken, maar dat het misschien in de formulering zit. Klopt dat?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Nou, dan zit er een heleboel in de formulering. Ik heb in het Plastic Pact ook afspraken gemaakt. Dat heb ik regelmatig met mevrouw Kröger gewisseld. We willen bijvoorbeeld onzinplastics en onzinverpakkingen verminderen. Mijn hele beleid inzake plastic is ook gericht op het verminderen, maar een wettelijk reductiedoel voor alle plasticproducenten gezamenlijk gaat niet werken. Dat werkt gewoon niet, maar vermindering van plasticgebruik is ook onderdeel van mijn beleid, zo zeg ik ter geruststelling tegen de heer Van Raan.

De heer Dijkstra heeft opnieuw een motie ingediend over de TEN-T-verordening. Ik had hem gevraagd deze motie aan te houden tot de behandeling van het MIRT. Over twee weken spreken we met uw Kamer over het MIRT. U bent dus eigenlijk net twee weken te vroeg. Ik zou u daarom willen vragen deze motie nog aan te houden tot we het MIRT hebben besproken. Daarna kunnen we hierop terugkomen.

Er was nog een vraag van de heer Stoffer over de touringcars. De vraag was wanneer en hoe hij daarover werd geïnformeerd. We stellen ons voor dat te doen via een verzamelbrief, bijvoorbeeld van VWS of EZK. In ieder geval wordt het een kabinetsbrede brief.

Voorzitter. Hopelijk heb ik hiermee de vragen van de leden beantwoord.

De **voorzitter**:

Ja. Ontzettend bedankt. Ik dank de minister. Ik dank de staatssecretaris. Even kijken. Meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik moest even rennen, want ik heb nog een amendement ingediend, op stuk nr. 11, over het openbaar vervoer. Dat gaat de staatssecretaris natuurlijk omarmen en ondersteunen, maar ik hoop dat ze dat ook zelf zal uitspreken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. Volgens mij hebben wij de amendementen ook schriftelijk beantwoord, maar voor alle duidelijkheid geef ik natuurlijk ook een reactie op de amendementen. Het amendement op stuk nr. 11 van de heer Laçin moet ik helaas ontraden. Het amendement op stuk nr. 12 van mevrouw Kröger moet ik ook helaas ontraden.

De **voorzitter**:

Zijn hiermee alle amendementen behandeld?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dan wil ik u ontzettend bedanken. Ook de minister wil ik bedanken, net als de Kamerleden, de ambtenaren omdat ze ongelooflijk hard hebben gewerkt, al die fractiemedewerkers die de Kamerleden hebben ondersteund bij de voorbereiding van de begroting, de bodes, de griffiers en de Stenografische Dienst.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Over de moties zullen wij volgende week dinsdag stemmen.