

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022

Nr. 79

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 4 maart 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 februari 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 februari 2022 inzake proces en aanpak uitwerking coalitie-akkoord op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 78).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Ginneken, Tjeerd de Groot, Hagen, Haverkort, Koerhuis, Kröger, Madlener, Van der Molen, Van Raan en Stoffer,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik open deze vergadering. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris en hun begeleiding van harte welkom in de Kamer. Ik heet natuurlijk ook de collega's van harte welkom. Aan de orde is het hoofdlij-nendebat Infrastructuur en Waterstaat. Ik stel een spreektijd van vijf minuten per fractie voor. Je kunt vier interrupties na elkaar doen. Ben je heel kort met de interrupties, dan mag het een vijfde zijn, mits het antwoord ook kort is. De afweging is aan de voorzitter. Ik hoop op, en wens ons, een fijne gedachtewisseling. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u, voorzitter. Nederland moet vooruit: rijden, rijden, rijden. We moeten doorrijden en niet op de weg en op het spoor stilstaan. We moeten wegen en sporen bouwen om Nederland vooruit te laten gaan. Dit is ook onze inzet geweest voor het coalitieakkoord. We lichten er graag drie punten uit waar we blij mee zijn.

Ten eerste de 1,25 miljard extra voor bestaande infra. We zien problemen nu niet goed aankomen, zoals eerder de Haringvlietbrug en nu het knooppunt Hoevelaken. Wat gaan we doen om dit in de toekomst te voorkomen? Hoe staat de Minister tegenover het idee om dit mee te nemen in het MIT en ook tien tot vijftien jaar vooruit te programmeren?

Ten tweede de 7,5 miljard voor nieuwe infra van nieuwe woonwijken. Hoe staat de Minister tegenover het idee om ook dit mee te nemen in het MIT? De vraag hierbij is hoe we niet alleen zo veel mogelijk wegen en sporen per euro kunnen bouwen, maar ook zo veel mogelijk woningen.

Ten derde de 3 miljard voor de Lelylijn. Maar in hoeverre is dit genoeg? Hoeveel kunnen we betalen uit de opbrengst van de bouw van 190.000 woningen door de drie noordelijke provincies en door de EU? De Lelylijn moet beginnen in Flevoland en eindigen in Duitsland. Hoe staan Flevoland en Duitsland tegenover de Lelylijn? Om door te rijden, wordt er voor zeven MIT-projecten stikstofruimte gezocht. Wat is hiervan de stand van zaken?

Doorrijden moet ook veilig. De grootste ergernissen in het verkeer zijn dicht bij huis. Als vader van vier kinderen maak ik heel veel ritjes van en naar school. Onveilige situaties rondom scholen zijn mij een doorn in het oog. Kinderen moeten veilig naar school kunnen gaan. Daarom vraag ik de Minister om de volgende zaken te regelen. Kan de Minister in kaart brengen hoeveel scholen nu in een schoolzone liggen en hoeveel nog niet? De ambitie van de VVD is: elke basisschool in een schoolzone. Is de Minister bereid om zich in te zetten voor gerichte snelheids- en parkeer-controles bij schoolzones tijdens schooltijden? Is de Minister bereid om gemeenten te ondersteunen bij het creëren van meer kiss-and-rideplekken bij schoolzones, zodat ouders en grootouders veilig hun kinderen kunnen afzetten en kinderen veilig kunnen fietsen? Is de Minister bereid om met gemeenten en de transportsector te komen tot afspraken, zodat zo min mogelijk vuilniswagens en vrachtwagens tijdens schooltijden door een schoolzone moeten rijden? Vijf. Is de Minister bereid om een permanente

campagne voor verkeersveiligheid bij scholen te starten, vergelijkbaar met de jaarlijkse campagne voor verkeersveiligheid? Onze scholen zijn weer begonnen.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Nu de VVD ineens over scholen begint en slechts één zinnetje heeft gewijd aan het achterstallige onderhoud van de Nederlandse wegen, wil ik toch een interruptie plegen. Want de heer Koerhuis vraagt aan zijn eigen Minister hoe het kan dat dat onderhoud zo achterstallig is, terwijl de vorige Minister, ook van VVD-huize, toch duidelijk zei: er is 2 miljard per jaar nodig om dat achterstallige onderhoud in te lopen. Nu heeft de VVD zelf onderhandeld. Wat komt eruit? Iets meer dan de helft van het bedrag dat nodig is. Nu gaat de heer Koerhuis vragen hoe dat kan. Ja, dat komt doordat zijn eigen partij dat slecht onderhandeld heeft, denk ik. Dus ik vraag aan de heer Koerhuis: waarom heeft de VVD dat onderhoud zo laten sloffen? Het is toch uiterst belangrijk voor de bv Nederland dat Nederland de beste wegen houdt?

De heer Koerhuis (VVD):

Mijn vraag was niet hoe we nou zo kunnen achterlopen op onderhoud. Dat was mijn vraag niet. Mijn vraag is: hoe kunnen we in de toekomst voorkomen dat we het niet weten? Het lijkt ons te overkomen, eerder bij de Haringvlietbrug nu bij het knooppunt Hoevelaken. Dat was mijn vraag aan de Minister. Kunnen we in de toekomst voorkomen dat we verrast worden door wat daar gebeurd is? Kunnen we als Kamer, maar ook als land, een overzicht krijgen van waar we tegen risico's aanlopen en waar we op kunnen programmeren zodat we de risico's daar minimaliseren? Maar het klopt wat de PVV zegt: we hebben de afgelopen jaren te weinig geld uitgegeven voor bestaande infra. Daarom moeten we ook meer geld uitgeven. Daarom hebben we daar ook op ingezet in het coalitieakkoord. Daarom hebben we daar ook 1,25 miljard extra per jaar voor gekregen. De PVV heeft het over 2 miljard. Daar wil ik nog één ding op zeggen. Het CPB waarschuwt nu al dat de extra uitgaven voor infra moeilijk kunnen worden uitgegeven doordat er te weinig capaciteit is in de infrasector. We hadden wel 2 miljard kunnen opschrijven, maar de vraag is of we dan niet helemaal tegen capaciteitsproblemen waren aangelopen.

De heer Madlener (PVV):

Wat is dat nou voor een rare opmerking? De VVD-minister uit de vorige periode, mevrouw Visser ... We hebben hier uitgebreid over gesproken, want we zijn allemaal geschrokken van de staat van onderhoud van de Nederlandse wegen. Nederlands trots, Nederland doorvoerland, Nederland distributieland, noem maar op. Ook de VVD nam zich vroeger voor om de wegen hoog in het vaandel te houden. Maar nu heeft de VVD onderhandeld, en wat blijkt? De offerte die we hebben gehad van de vorige Minister van 2 miljard per jaar is nodig, maar die hebben ze ingeruild voor iets meer dan de helft! Als een schilder zegt «het kost zoveel» en ik zeg «doe maar de helft», dan ben ik het achterstallige onderhoud toch niet aan het oplossen? Dan loopt dat toch alleen maar verder op? Hoe kan de VVD-woordvoerder hier nu zulke vragen stellen? Ze hebben zelf onderhandeld. Het is uw eigen partij, meneer Koerhuis, die het achterstallige onderhoud van de Nederlandse wegen laat oplopen in plaats van het op te lossen.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik kan het voorbeeld bij de heer Madlener terugleggen: als ik twee schilders nodig heb voor het onderhoud en er maar één beschikbaar is,

dan moet ik het met die ene doen. Dat is de vergelijking die ik hier zou willen terugleggen in het verlengde van de opmerking van de heer Madlener. Het wordt voor de Minister al een uitdaging om 1,25 miljard extra per jaar uit te geven. Dat denken wij als VVD, maar dat denkt ook het CPB. Dan kunnen we wel 2 miljard opschrijven, maar als de infrabedrijven, het personeel en het materiaal er niet zijn, dan blijft het een papieren werkelijkheid. Nogmaals, als er maar één schilder is, dan moeten we het met één schilder doen.

De voorzitter:

Dan een vraag van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Toch even in de richting van de heer Koerhuis: het CDA deelt met de heer Koerhuis dat veiligheid rond schoollocaties echt prioriteit zou moeten hebben. Daar gaan de meest kwetsbare mensen de straat over, vaak onder begeleiding van ouders; dat zijn de kinderen. Maar het klinkt, zo leg ik de heer Koerhuis voor, een beetje alsof we hier de nationale gemeenteraad aan het spelen zijn. Moeten wij nou aan de nationale Minister vragen of hij kan bevorderen dat gemeenten, die op dit moment overigens niet bulken van het geld, investeringen doen? Ik ken heel veel gemeenten die puur op eigen initiatief dit soort voorzieningen treffen. Ik vraag de heer Koerhuis dus: gaan we de komende tijd nou elk klein probleem proberen nationaal op te lossen, of heeft hij er ook nog een beetje vertrouwen in – we hebben verkiezingen op 16 maart – dat lokale politici zich hiervoor willen inzetten en lokaal meters willen gaan maken?

De heer Koerhuis (VVD):

Het CDA begint met zeggen dat verkeersveiligheid voor kinderen belangrijk is, maar eindigt vervolgens met de vraag: moeten we hier nu ieder klein probleem oplossen? Laten we in ieder geval vaststellen dat verkeersveiligheid voor kinderen belangrijk is en dat het gebrek daaraan een van de grootste ergernissen is. Wat de VVD betreft moet dat hier wel besproken worden, want hier zit de Minister van Verkeersveiligheid.

De heer Van der Molen (CDA):

Daar ben ik het helemaal mee eens, maar als CDA'er geloof ik niet alleen in het goed oplossen van problemen, maar ook in het oplossen van de problemen op het niveau waarop dat het beste gedaan kan worden. Want als wij de discussie aangaan met de Minister, dan moeten wij dat doen over achterstallig onderhoud op rijkswegen en rijksinfrastructuur. Dat is echt prioriteit nummer één, waar de Minister direct op kan worden aangesproken. Ik ben ervoor dat de problemen worden opgelost, maar moet je nou de landelijke Minister vragen om in elke gemeente in kaart te brengen wat de schoolomgevingen zijn en of daar vrachtwagens rondrijden? Dat is gewoon een onmogelijke opdracht. Daar spreekt wat het CDA betreft ook een groot wantrouwen uit van de heer Koerhuis ten opzichte van onze lokale politici en collega's, en dat delen wij niet met hem.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor nu dat verkeersveiligheid voor kinderen landelijk geen topprioriteit is voor het CDA; voor de VVD wel. Er liggen ook zeker belangrijke taken voor de Minister hier, bijvoorbeeld dat schoolzones op dezelfde manier worden ingericht, zodat voor automobilisten herkenbaar wordt: hé, ik rijd hier in een schoolzone. Als iedere gemeente op haar eigen manier het straatbeeld van een schoolzone inricht, weet je het niet meer. Ik vind het belangrijk dat er bijvoorbeeld een uniform, zelfde straatbeeld komt, zodat automobilisten dat weten. Gesprekken aangaan met de transportsector is heel lastig voor een wethouder. Dat is makkelijker voor een Minister.

Volgens mij is hier dus wel degelijk een belangrijke taak weggelegd voor de Minister van Verkeersveiligheid.

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

Ik ben het eigenlijk eens met de heer Koerhuis dat verkeersveiligheid rondom scholen van belang is. Hij legt de nadruk op vrachtverkeer. Ik denk dat hetzelfde geldt voor auto's. Heel veel ouders brengen hun kinderen inmiddels naar school met de auto omdat het niet veilig is om op de fiets te gaan of lopend, waardoor er nog meer auto's komen. Ik zou hem dus eigenlijk willen vragen: is hij bereid om, samen met de Partij voor de Dieren en ik denk ook wel andere partijen, deze Minister ertoe aan te sporen om de omgeving rond scholen met nationale wetgeving autoluw te maken? Daar zou ik voor zijn. Daar nodig ik hem toe uit. Is hij daartoe bereid of horen we hier holle woorden en komt er geen actie?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Verkeersveiligheid is heel belangrijk, maar die kinderen moeten wel naar school kunnen worden gebracht. Soms kan dat lopend, soms kan dat op de fiets, maar vaak moet dat met de auto. Als de Partij voor de Dieren kijkt naar de situatie buiten de Randstad, zal zij zien dat de auto vaak nog nodig is. Dat geldt overigens ook in de Randstad, maar dus ook buiten de Randstad. De Partij voor de Dieren zegt dat we schoolomgevingen autoluw moeten maken. Nee, volgens mij moeten we de auto goed gaan inpassen bij scholen. We moeten ervoor zorgen dat automobilisten herkennen dat ergens een schoolzone is en dat ze ofwel goede parkeerplekken krijgen, ofwel goede kiss-and-rideplekken krijgen, zodat ze niet kriskras op de weg hoeven te staan voor het afzetten van kinderen. Volgens mij moeten we veel meer daarnaartoe werken in plaats van – we kennen het stokpaardje van de Partij voor de Dieren – de auto afschaffen.

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

«We kennen het stokpaardje van de Partij voor de Dieren: de auto afschaffen.» Wat is dat nou weer voor rare interpretatie? Die laat ik even voor rekening van de heer Koerhuis.

Als ik het goed begrijp, zegt hij: we moeten faciliteren dat er meer mensen met de auto naar school kunnen om hun kinderen naar school te brengen. Ik herken volledig dat de situatie in de buitengebieden anders is, maar kunnen we het er niet over eens zijn dat we, daar waar mogelijk, auto's zo veel mogelijk weglaten, in ieder geval rondom scholen, zodat zo veel mogelijk mensen hun kinderen naar school kunnen brengen met de fiets, lopend of op een andere manier? Is de heer Koerhuis dat met mij eens, ja of nee?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor verschillende dingen. De woorden die de Partij voor de Dieren gebruikt, zijn «autoluw maken» en «weglaten». Ik maakte er «afschaffen» van, maar volgens mij komt het relatief op hetzelfde neer. Ik heb niet gezegd dat kinderen meer met de auto naar school worden gebracht. Dat zijn woorden die mij in de mond worden gelegd. Als ouders ervoor kiezen of ervoor moeten kiezen om de kinderen naar school te brengen, vind ik dat dat op een veilige manier moet kunnen gebeuren. Dat is wat de VVD voorstelt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben eigenlijk heel blij met de inzet op een veilige omgeving van scholen. Ik denk dat dat ongelofelijk belangrijk is. Maar ik denk dat het ook goed is om ons te realiseren dat het niet zozeer om een heel beperkt gebiedje rond een school gaat. Als een kind naar school fietst, is dat een hele route. Dat betekent in een gemeente dus dat een heel gebied veilig moet zijn. Daarom hebben wij natuurlijk ingezet op de motie om 30

kilometer per uur de norm te maken. Eigenlijk miste ik dat in het puntenplan. Als je gewoon zorgt dat 30 kilometer per uur de norm is in de gebouwde omgeving en je alleen afwijkt als dat echt essentieel is – dat is aan de gemeente en afhankelijk van de ruimtelijke aanpassing – dan zorg je ervoor dat elk kind veilig naar school kan fietsen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb het over de veiligheid bij scholen. Vervolgens trekt GroenLinks daar de hele gebouwde omgeving bij. Ik doe in ieder geval het voorstel dat de verkeersveiligheid bij scholen omhoog moet. Ik heb ook gezegd dat de VVD wil dat elke basisschool in een schoolzone ligt. Tijdens schooltijden moet daar zeker langzaam gereden worden. Je kunt maar zo veel dingen prioriteit maken, dus ik zou de prioriteit echt willen leggen bij de verkeersveiligheid van onze kinderen, dus bij de verkeersveiligheid bij scholen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar als je spreekt met experts op het gebied van stedelijke mobiliteit, hoor je dat het niet gaat om die paar honderd meter rond een school. Want een heleboel kinderen wonen natuurlijk verder weg van een school en fietsen tien of vijftien minuten naar school. Het gaat om die route naar school; daar moet je veilig kunnen fietsen. Daarvoor helpt een maximum van 30 kilometer per uur in de bebouwde omgeving. Dat staat ook in een door de Kamer aangenomen motie, waarmee deze Minister hopelijk voortvarend aan de slag gaat: zorg ervoor dat 30 kilometer per uur gewoon de norm wordt. Dan wordt het veiliger voor kinderen om naar school te fietsen en sowieso veiliger voor alle verkeersdeelnemers. Daarnaast kunnen we ook nog alle mooie andere punten bekijken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We dwalen een beetje af van het voorstel, maar ik wil daar best op ingaan. Inderdaad, op sommige plekken is 30 kilometer per uur hartstikke goed voor de verkeersveiligheid. Maar op andere plekken is het gewoon niet nodig. GroenLinks haalt de hele gebouwde omgeving erbij. Moeten we in industriegebieden ook 30 gaat rijden met z'n allen? Dat lijkt mij niet altijd nodig; dat zijn niet per se plekken waar kinderen naar school fietsen. Ik wil het dus graag bij ons eigen voorstel houden: ervoor zorgen dat de schoolzone van elke basisschool zo wordt ingericht dat kinderen veilig naar school kunnen gaan.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger. Excuus, de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mevrouw Kröger heeft eigenlijk wel ongeveer dezelfde interruptie gepleegd als die ik had willen plegen. We hebben die motie destijds ook gezamenlijk ingediend. Ik wil het toch nog even wat aanscherpen. Ik ben blij dat de heer Koerhuis zegt dat het veiliger moet worden rond scholen. Mijn insteek is dezelfde als die van mevrouw Kröger – daarom zijn wij daar destijds ook samen in opgetrokken – namelijk: de hele route veiliger maken. Ik hoor de heer Koerhuis dat ook niet ontkennen. De motie is gericht op wat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid – dat is dé stichting met dé kennis in Nederland op dit gebied – heeft gezegd: je moet kijken naar 30 als leidend principe binnen de bebouwde kom. Daar kun je dan van afwijken, maar het maakt het geheel veiliger rond scholen, ook voor ouderen, voor alle verkeersdeelnemers. Mochten er op een industrieterrein helemaal geen kinderen fietsen en alleen maar auto's rijden, en mocht het verstandiger zijn om daar 50 aan te houden, dan kun je daar gewoon van afwijken. Sterker nog, je kunt ook 70 rijden op bepaalde wegen. Dat gebeurt ook in steden als Zwolle. Kan ik ervan uitgaan dat, als die motie nu weer ingediend zou worden, de heer

Koerhuis toch achter de motie staat als we het als volgt formuleren: het leidende principe is dat kinderen, en gelukkig ook nog een aantal anderen, veilig kunnen deelnemen aan het verkeer, maar als het helemaal geen fietsers of zwakke deelnemers betreft kun je vanuit dat kader de afweging maken om harder te rijden?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik wil naar iedere motie kijken. Ik hoor de SGP zeggen: 30, 50, 70. Wat is er dan mooier dan dat je van 50 de norm maakt en dat je inderdaad kijkt waar veel kinderen fietsen, en dat je zeker in schoolzones rondom scholen gaat kijken of het daar niet 30 kan worden? Ik ken Zwolle ook hartstikke goed. In de industriegebieden daar kun je 70 rijden. Wat is er dan mooier dan dat we 50 als norm aanhouden en gaan kijken of in een schoolzone misschien wel 30 kan of tijdens schooltijden nog langzamer, en in industriegebieden, op doorgaande wegen, inderdaad 70?

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis vervolgt zijn betoog.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nog twee punten. Op luchtvaart en scheepvaart komen we terug in het luchtvaart- en scheepvaartdebat. Laat ik op hoofdlijnen dit erover zeggen. We willen als VVD naar één luchthavensysteem en één zeehavensysteem in Nederland, om onze luchthavens en onze zeehavens op elkaar af te stemmen, de economische activiteiten te maximaliseren en vlieg- en vaaroverlast te minimaliseren.

Tot slot. Er ligt nog een aangenomen motie van mij dat geluidsregels voor wegen, spoor, luchtvaart en scheepvaart niet de bouw van woningen mogen remmen en dat geluidsregels beleidsneutraal moeten worden overgezet naar de Omgevingswet. Ik ben verbaasd dat mijn motie niet lijkt te worden uitgevoerd. De Kamerbrief spreekt namelijk alleen over geluid van de luchtvaart en dat geluidsregels toch de bouw gaan remmen. Graag een reactie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Haverkort, ook van de VVD. U heeft nog twee minuten voor uw inbreng. Maar eerst een vraag van de heer Alkaya van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik heb even gewacht om te kijken of de VVD vanzelf op het punt van de tunnels zou komen. Zij begonnen namelijk met «rijden, rijden, rijden», dus ik dacht: dan komen de tunnels ook wel langs. Waar mensen in ieder geval niet kunnen doorrijden is bij de Westerscheldetunnel, omdat ze daar nog steeds tol moeten betalen. De Kamer heeft in meerderheid – de VVD heeft tegengestemd – uitgesproken dat de Westerscheldetunnel zo snel mogelijk tolvrij moet zijn. Dat blijkt ook binnen een paar jaar te kunnen. Ook de VVD Zeeland heeft dat in twee moties gesteund en Den Haag opgeroepen om dat dan ook waar te maken. Toch staat het niet in het coalitieakkoord. Daarin wordt gesproken over 2030. Wat vindt de VVD-fractie daarvan?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Waarom er 2030 staat, is omdat we het hebben gekoppeld aan rekening-rijden. Laat ik er dit over zeggen, en volgens mij heeft de Minister dat ook gezegd: uiteindelijk is het een financiële kwestie. Dit is niet echt een punt van discussie voor de commissie I&W maar meer voor de commissie Financiën. Het voorstel van de SP kost gewoon veel geld en het lijkt mij daarom nuttiger om de discussie in die commissie te voeren dan hier.

De heer **Alkaya** (SP):

Met alle respect: dat is een smoes. Er is voor alles en nog wat wél geld. Er worden ongedekt miljarden in fondsen gestopt en aan alles en nog wat uitgegeven. Als de politieke wil er is, dan kan het gewoon. De politieke wil is er niet, maar dat durft de VVD niet uit te spreken. Ik ben woordvoerder Financiën. Daar hebben we het er ook over en daar blijkt hetzelfde: de politieke wil is er gewoon niet om dit aan Zeeuws-Vlaanderen te gunnen, om dit waar te maken, om respect te tonen voor de wens van de Kamer. Zeg dat dan ook gewoon. Maar als de VVD dit daadwerkelijk meent – laat ik even uitgaan van het positieve – en wij met een dekking komen die de VVD kan steunen, gaat de VVD dan ons voorstel steunen, dat niet in het coalitieakkoord staat? Gaat de VVD het uiterlijk 2025 tolvrij maken van de Westerscheldetunnel dan steunen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

De SP-woordvoerder I&W is ook de woordvoerder Financiën. Ik ben dat niet. En we zitten hier ook niet in de commissie Financiën, we zitten hier in de commissie I&W en ik ben de woordvoerder I&W. Dus ik zou echt willen voorstellen om de discussie daar voort te zetten, want dat geld hebben we hier niet. Het geld wordt verdeeld bij de commissie Financiën.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya, u gaat door? U gaat al uw kaarten op de heer Koerhuis zetten?

De heer **Alkaya** (SP):

Het is het wel waard om even voor iedereen duidelijk te maken hoe hypocriet de VVD is. Want van wie kwam de brief van het kabinet? Kwam die van de Minister van Financiën of kwam die van deze Minister, waar we vandaag een debat mee voeren? De brief kwam van deze VVD-minister, die zei: dat heeft geen prioriteit, wij gaan dat niet doen. Ik zeg hier het volgende. Als wij straks bij de Voorjaarsnota een amendement op de begroting van I&W indienen, kunnen wij dan samen met de VVD-fractie, die zegt dat ook te willen, optrekken om dat voor elkaar te krijgen? En als niet, zeg dat dan ook gewoon. Dan weet men ook waar men aan toe is. Verschuif het niet naar een andere commissie. Daar hebben we die discussie ook, maar die discussie moeten we ook hier voeren. Het kabinet weet dat ook, want anders had deze Minister, die eindverantwoordelijk is voor deze kwestie, die brief niet geschreven. Loop dan niet weg!

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vind het nogal wat dat de SP mij hier verwijt hypocriet te zijn. De SP weet heel goed hoe het werkt in dit huis: in de commissie Financiën worden de gelden verdeeld. Dit gaat om honderden miljoenen. Dat gebeurt niet hier, maar in de commissie Financiën. Wie er namens het kabinet spreekt, daar gaan we niet over, maar we gaan er wel over waar we in dit huis over spreken. Laten we alsjeblieft de discussies daar voeren waar ze gevoerd horen te worden. Als er inderdaad een paar honderd miljoen gezocht moet worden, dan hoort dat gewoon in de commissie Financiën thuis. Het mooie is: de SP-woordvoerder I&W is ook de woordvoerder Financiën. Ik zou de discussie dus zuiver willen houden.

De **voorzitter**:

Goed. Dan is er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb heel even gearzeld of ik deze interruptie zou doen, maar ik pleeg «m alsnog omdat de heer Koerhuis net iets deed wat nogal ambigu is. Hij zei dat we luchtvaart op een ander moment behandelen, maar vervolgens maakt hij toch een statement over het economisch belang van luchtvaart

door het te koppelen aan het economisch belang van havens. Ik moet de heer Koerhuis daarom toch even de volgende vraag stellen. Hij deelt op Twitter ronkende teksten over het belang van de luchtvaart, en dat die wel 300.000 banen zou opleveren. Mijn collega Boucke heeft in het verleden al kritische vragen gesteld over de maatschappelijke kosten-batenanalyses met betrekking tot de luchtvaart en de cijfers die dat oplevert. De rijksoverheid claimt dat er maar 114.000 banen afhankelijk zijn van Schiphol, dus dan vraag ik mij toch erg af hoe de heer Koerhuis aan een drie keer zo hoog cijfer komt. In lijn met zijn manier van communiceren is mijn vraag dan ook: kan de heer Koerhuis dat getal van 300.000 onderbouwen, onderbouwen, onderbouwen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat laatste was goed gevonden. Ja, ik heb me daarbij gebaseerd op rapporten. Die zijn ook op Twitter voorbijgekomen. Dat is onder andere het McKinsey-rapport in opdracht van Schiphol en KLM, dat rept van 300.000 banen. Van recentere datum is het «Aviation: Benefits Beyond Borders»-rapport uit 2020: 333.000 banen. Het «Aviation: Benefits Beyond Borders»-rapport uit 2018: 306.000 banen. Het «InterVISTAS: Economic Impact of European Airports»-rapport uit 2015 rept zelfs van 370.000 banen, wat door de heer Eppink – die zit er nu helaas niet bij – afgerond werd op bijna 400.000. Dus verschillende rapporten reppen van die banen. Wat verklaart nou dat verschil? Het ministerie kijkt bijvoorbeeld alleen naar directe werkgelegenheid. Dat zijn piloten, stewardessen, schoonmakers, beveiligers, bagageafhandelaars, goederenafhandelaars, winkeliers, buschauffeurs, taxichauffeurs, en – speciaal voor D66 en GroenLinks – hoveniers en biologen. Maar er is ook indirecte werkgelegenheid voor toeleveranciers, zoals cateraars, vrachtwagenchauffeurs en bouwvakkers. Dan kom je op zo'n 115.000 banen. Maar dat is natuurlijk niet de enige werkgelegenheid die een luchthaven, maar ook een zeehaven, verzorgt. Bijvoorbeeld Schiphol zorgt er ook voor dat wij in Amsterdam een Zuidas kunnen hebben, dat er internationale instellingen in Den Haag zitten, en dat de Europese medicijnenautoriteit in Amsterdam zit, die weer allerlei medische start-ups aantrekt. MSD, maar ook ASML, zit in Nederland, evenals Microsoft, Samsung, en een bloemenveiling als Royal FloraHolland. Die zitten hier allemaal vanwege de goeie bereikbaarheid via Schiphol. Maar denk ook aan toerisme, zoals de RAI Amsterdam of de Keukenhof. En altijd populair op links is het multiplier-effect. Want als een overheid uitgaven doet – dat zegt links ook altijd: mensen die een uitkering ontvangen, geven dat geld ook weer uit – dan geven de mensen die rondom Schiphol werken, dat geld ook weer uit. Als je dat allemaal hierin meeneemt, kom je zoals die rapporten uit op zo'n 300.000 banen. Maar weet u wat, voorzitter? Ik denk dat we er hier niet uitkomen. We hebben het hier ook over waardering. Hoe waardeert je de luchtvaartsector? Wij als VVD waarderen die zeer, maar ik heb het idee dat de waardering wat minder is aan de linkerkant, bij D66 en GroenLinks. Wat die cijfers betreft gaan we er hier niet uitkomen. Dus ik zou willen voorstellen om het volgende week in het luchtvaartdebat verder op te pakken. Laten we voorafgaand aan dat debat McKinsey en KLM vragen om toelichting te geven op dat banencijfer door een rondetafelgesprek te organiseren.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de heer Koerhuis voor het uitgebreide college, als ik het zo mag noemen. Wat mij daarin opviel, is dat de heer Koerhuis wel echt de tweede ring aan werkgelegenheid nodig heeft om tot die 300.000 te komen. Ik trek de conclusie dat al die bedrijven op de Zuidas, ook de medicijnenautoriteit en al die andere internationaal georiënteerde organisaties die de heer Koerhuis noemde, bij substitutie van luchtvaart door internationaal spoor ook prima bereikbaar zijn. Ik ben verheugd te

mogen concluderen dat de heer Koerhuis substitutie van luchtvaart door goed functionerend internationaal spoor ook toejuicht.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoorde niet echt een vraag. D66 klonk meer blij dan dat er een vraag was. Laat ik nog even de Zuidas erbij pakken: die doen natuurlijk niet alleen maar zaken met Brussel of het Roergebied maar ook verder weg. Hetzelfde geldt voor een Europese medicijnenautoriteit. Die doet zaken met heel Europa. Je kunt niet met de trein naar Athene, Rome of Madrid. Dat is gewoon lastig; dat moet met het vliegtuig. Deels zal er dus sprake zijn van substitutie, maar voor het grootste deel zal dat niet gelden.

De voorzitter:

Een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We doen losse vragen toch?

De voorzitter:

Ja hoor.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag is dan eigenlijk: wat zegt het nou dat de rapporten die de VVD aanhaalt, allemaal geschreven zijn in opdracht van de luchtvaartsector en dat de VVD het rapport dat het ministerie in opdracht heeft gegeven, niet aanhaalt? Wat zegt dat nou over hoe goed de VVD luistert naar de blauwe lobby?

De heer Koerhuis (VVD):

Wat dit zegt, is dat we als VVD veel geven om de mensen die werken in en rondom de luchtvaartsector: de piloten, de stewardessen, de schoonmakers, de beveiligers, ik kan het heel rijtje afgaan. Dat is wat het zegt.

De voorzitter:

Helder. Er is nog een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik moet de heer Koerhuis echt een groot compliment maken, want dankzij hem en dankzij dat eindeloze rondpompen van dat getal van 300.000 op Twitter, op de socials, weet heel Nederland nu dat dat echt een fabeltje is. Ik kijk inderdaad uit naar het debat van volgende week, waarin we de cijfers die de heer Koerhuis aanhaalt, nog een keer onder de loep zullen nemen. Ik denk dat meer partijen dat zullen doen. Maar voor nu een groot compliment, want nu weet iedereen dat die 300.000 gewoon niet klopt. Daar gaan we volgende week over verder praten. Dank u wel.

De voorzitter:

Die kunt u in uw zak steken, lijkt mij.

De heer Koerhuis (VVD):

Nou, de Partij voor de Dieren noemt het een compliment, maar het klonk niet als een compliment. Nogmaals, ik denk dat we hier niet uitkomen. Het is een kwestie van verschil in waardering. Wat dat betreft past de Partij voor de Dieren mooi in hetzelfde rijtje als GroenLinks en D66. Het gaat om de waardering voor de mensen die in en rondom die luchtvaartsector werken. We gaan hier niet uit de cijfers komen, dus stel ik voor om een kort rondetafelgesprek van een uurtje te houden vóór het luchtvaartdebat.

Dan nodigen we KLM en McKinsey uit, en misschien iemand van de linkerkant. Laat die met elkaar in discussie gaan over de vraag of het nou 300.000 of 115.000 is. Vervolgens kunnen we het debat op politieke punten voeren.

De voorzitter:

Dan geef ik nu wel het woord aan de heer Haverkort. U heeft nog steeds twee minuten. Ga uw gang.

De heer Haverkort (VVD):

Voorzitter, dank. Fijn dat er volop ruimte is om flink te investeren in mobiliteit. Collega Koerhuis heeft daarbij onze aandachtspunten reeds met u gedeeld. Dat vormt een mooie ambitie. De uitdaging zit wat de VVD betreft in de randvoorwaarden die nodig zijn om de plannen te kunnen uitvoeren. U weet nog, in het najaar van 2019: bouw en infra lagen ineens maanden stil vanwege het niet kunnen transporteren van grond, omdat er pfas in zat. Een vergelijkbaar voorval kan ons morgen weer overkomen. We zien steeds meer rechtszaken over het milieu. Belangengroepen en omwonenden verenigen zich en spreken de Staat of een bedrijf aan omdat ze zich zorgen maken over hun buurt. Dat is terecht. Het is aan ons om norm, inspectie en handhaving zo vorm te geven dat we schone buurten en veilige werk- en productiemethodes hebben. Het is aan ons om dat stelsel zo vorm te geven dat we niet door incidenten verrast worden. Wij zijn van schoon en veilig.

Het coalitieakkoord kent grote bedragen voor de aanpak van stikstof en klimaat. Er is aandacht, geld, mankracht en tijd voor en dat is goed. Onze zorg zit echter bij al die andere stoffen. Daarom de volgende vragen. Eén: hoe zorgt het kabinet ervoor dat we niet verrast worden door plotseling optredende risico's, spontane emissierapportages of verrassende juridische uitspraken, die weken- of maandenlange vertragingen tot gevolg hebben in de uitvoering? Twee: welke maatregelen neemt het kabinet indien er toch vertraging optreedt als gevolg van een tekort aan milieuruimte?

Dan de circulaire economie. Het kabinet spreekt over het bepalen van een ambitieus klimaatdoel voor de circulaire economie. Dat klinkt ons nog niet heel concreet. Daarom de volgende, en tevens mijn laatste, vraag: wat bedoelt de Staatssecretaris met een ambitieus klimaatdoel voor circulaire economie? Wanneer komt dat plan naar de Kamer zodat we erover kunnen spreken? Graag een reactie.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Autoluwe steden waar kinderen veilig kunnen fietsen, veel ruimte voor groen, veel ruimte om te spelen en te genieten, iedere gemeente in Nederland aangesloten op goed ov, een snelle bus- of treinverbinding, waardoor je met het openbaar vervoer kunt reizen waar je heen wilt, elektrische deelauto's in elke wijk, voor iedereen betaalbaar, en op vakantie of voor werk naar Londen of Parijs pak je sowieso de trein. Via internationale treinhubs zijn we ook aangesloten op het Europese netwerk van snelle treinen en nachttreinen voor de verder weg gelegen bestemmingen. En Schiphol maakt een enorme groei door, onder de grond.

Vandaag voeren we een hoofdlijnen debat met de nieuwe bewindspersonen op Infrastructuur en Waterstaat. Dat begint voor mij met een beeld van waar we heen willen, een visie op Nederland. Ik schetste net mijn beeld. Daar word ik warm van. Ik miste in de Kamerbrief eigenlijk de visie

waar deze bewindspersonen op koersen. Wat is hun verhaal? Want meer van hetzelfde is sowieso geen optie. Zowel klimaat als stikstof zijn de keiharde grenzen die ons dwingen tot verandering. Erkennen de bewindspersonen dit?

Mobiliteit maakt 20% van de Nederlandse CO₂-uitstoot uit en is de sector waar terugdringen van vervuiling echt heel moeizaam gaat. De oplossing: op korte afstand zo veel mogelijk fietsen, goed en betaalbaar ov in heel Nederland, bij de aanleg van nieuwe woonwijken CO₂-neutraal vervoer plannen, en het aanjagen van elektrisch rijden en rekeningrijden. Wat gaat dit kabinet concreet doen om die uitstoot terug te dringen? En krijgen we als Kamer die plannen te zien voordat op 1 mei alles wordt aangeleverd voor de doorrekening van de Klimaat- en Energieverkenning?

20% voor mobiliteit, en dan is de luchtvaart nog niet eens meegeteld. Daarover gaan we volgende week een uitgebreid debat voeren, maar voor nu toch een paar vragen. Komt er een update van de Luchtvaartnota, met daarin concrete grenswaarden op stikstof en klimaat in lijn met de 1,5 graad, waarbij alle klimaateffecten van de luchtvaart zijn meegenomen? Erkent de Minister dat dan ook krimp van Schiphol een reëel scenario is? Wil hij in kaart brengen hoe we Schiphol kunnen laten krimpen op een manier die de meeste toegevoegde waarde voor Nederland heeft? Licht dat onderzoek naar welke luchtvaart Nederland nodig heeft, waarvoor de Kamer een motie heeft aangenomen, er al?

En dan het hoofdpijndossier dat de vorige Minister voor hem achterliet: Lelystad Airport. Over alle trucs en het gerommel met geluid- en stikstofberekeningen gaan we het volgende week uitgebreid hebben. Voor nu: Lelystad Airport is het icoon voor falend klimaatbeleid. Met de mega-uitdaging waar we voor staan, kunnen we niet vasthouden aan oude plannen. Of het nou gaat om de gaswinning onder de Wadden, een snelweg ten koste van bos of een nieuw vliegveld voor prijsvechters: we moeten er niet mee doorgaan alleen omdat we ze nu eenmaal hebben. Urgentie en kosten van de klimaatcrisis trekken die logica onderuit. Is de Minister dit met mij eens?

Voorzitter. De circulaire economie. We zitten vol in een transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie, maar waar zijn op het vlak van de circulaire economie de concrete, afrekenbare doelen? Houdt het kabinet vast aan het doel van 50% minder grondstofgebruik in 2030? En zo ja, wat zijn dan de doorrekenbare maatregelen op verschillende materiaalstromen en productgroepen? Het beleid van de afgelopen vier jaar heeft laten zien dat je zonder harde doelstellingen echt nergens komt, hoe mooi de vergezichten ook mogen zijn. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat, als er beleid wordt gemaakt voor het terugdringen van CO₂-uitstoot, in de industrie bijvoorbeeld, hier ook concrete doelen met betrekking tot circulaire economie in meegenomen moeten worden? Als we 60% CO₂-reductie willen realiseren en 50% grondstoffenreductie in acht jaar tijd, moeten we die opgaves hand in hand laten gaan.

Voorzitter, tot slot. Wij maken ons grote zorgen – dat is eerder ook gewisseld in het debat externe veiligheid – over de gezondheidsschade veroorzaakt door vervuilde lucht. De onderzoeken rond Tata en Schiphol laten zien dat de grote vervuilers omwonenden letterlijk ziek maken. Onze inwoners hebben recht op gezonde lucht. In de hoofdlijnenbrief lezen we weinig tot niets over de stappen die het kabinet gaat zetten om aan die zorgplicht te voldoen. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris schetsen hoe, naast klimaat en stikstof, ook gezondheid een leidend en afrekenbaar doel in de verschillende besluiten op het gebied van mobiliteit en milieu gaat zijn?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan is nu het woord aan de heer Stoffer van de fractie van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Graag wens ik de nieuwe bewindslieden veel wijsheid en zegen toe. Want met overstromingen in Limburg, pfas en honderden verkeersdoden zou ik zeggen: genoeg werk aan de winkel voor een gezonde en veilige leefomgeving en ook een heel goede bereikbaarheid. Ik hoop dat we samen stappen kunnen zetten voor een betere bereikbaarheid van het landelijk gebied, meer binnenvaart, veiliger wegen, een betere watertoets, minder vliegbewegingen en samenwerking met boeren voor een goede waterkwaliteit.

Het extra budget voor de instandhouding van onze infrastructuur is hard nodig, want het aantal stremmingen door storingen in het hoofdvaaarwegennet is de afgelopen vijf jaar verviervoudigd. Onderhoud bij de sluis Weurt ligt stil, omdat er veel meer verrot is dan gedacht is en omdat het budget voor renovatie deels ontbreekt. Zo zou ik best een hele tijd door kunnen gaan, maar ik heb maar vijf minuten. Mijn vraag is: wanneer komt het onderliggende meerjarenplan om de aanpak van de instandhouding van onze infrastructuur neer te zetten en om daar goed grip op te houden? Zetten de bewindslieden bijvoorbeeld in op integrale verzameling van data rond de staat van instandhouding van kunstwerken? Zorgen ze ook voor afstemming tussen renovatieprojecten? Zo waarschuwt de Hoeksche Waard bijvoorbeeld voor grote bereikbaarheidsrisico's als de renovaties van de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel niet goed op elkaar worden afgestemd.

De Westerscheldetunnel kwam net al even aan de orde. Het kabinet trekt miljarden uit voor de Oude Lijn en de Noord/Zuidlijn, maar de Westerscheldetunnel maken we pas in 2030 tolvrij. Ik vraag me af waarom Zeeland het blijkbaar zelf maar uit moet zoeken. Die tolheffing belemmert de sociaaleconomische ontwikkeling van Zeeuws-Vlaanderen. Er is gewoon geen goede omrijroute in Nederland. Passanten hebben in 2019 de aanlegkosten al terugbetaald en zijn nu bezig om de 500 miljoen winst van het Rijk op het project op te hoesten. Mijn vraag is: is er een uitgestoken hand vanuit het kabinet om samen te kijken of het tolvrij maken van de tunnel toch vervroegd kan worden, wellicht alleen tolvrij voor de Zeeuwen? Daarmee voorkom je in ieder geval de eventuele problemen door verschuiving van langeafstandsverkeer.

Dan een vraag over de Oude Lijn en de Noord/Zuidlijn. Het CPB plaatste kanttekeningen bij het Groeifonds. Dat kwam natuurlijk voort uit het Groeifonds. In het Groeifonds was er daarom sprake van een reservering voor deze projecten in plaats van een definitieve toekenning. Mijn vraag is: waarom kiezen de bewindslieden niet voor een zorgvuldige aanpak en wordt voor deze projecten niet eerst het MIT-afwegingskader toegepast voordat we overgaan tot eventuele toekenning van de gelden? Daarbij is mijn vraag: waar blijft het geld voor kleine maar belangrijke projecten in de regio? Ik noem een bijdrage aan de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen, verbetering van de aansluiting van Staphorst op de A28, mogelijkheden voor intercitystops voor de trein bij Harderwijk, een station bij Barneveld-Noord op de lijn Amersfoort-Apeldoorn en het behoud van de veerpont Nieuwer Ter Aa-Breukelen. De SGP wil voorkomen dat er miljarden in Randstadprojecten terechtkomen en dat die als koekoeksjongen de regionale projecten zoals ik die zojuist noemde, uit het nest duwen.

Voorzitter. Het kabinet wil een alternatief onderzoeken voor de A27 bij Amelisweerd, een verbreding waarover we al heel veel jaren spreken. Nu wordt in 2023 gestart met de verbreding van de hele A27 tussen Hooipolder en Houten. Daar hoort toch ook gewoon die verbreding bij Utrecht bij?

Voorzitter. Tienduizenden scholieren en forensen maken gebruik van veerponten. De subsidiëring hiervan is jaren geleden gedecentraliseerd naar provincies. Mijn indruk is dat die steeds meer hun handen ervan aftrekken. Veel veerponten kampen met exploitatietekorten. Mijn vraag

aan de Minister is of hij in overleg wil gaan met de provincies over het behoud van deze veren.

Dan verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers moet sterk omlaag. Mijn vraag is waar het kabinet op koerst. Heel goed dat er 200 miljoen euro wordt uitgetrokken voor rijks-N-wegen, want 44% van die N-wegen heeft een onveilige berm. Maar wat betekent dit extra geld voor bijvoorbeeld de aanpak van de N35 en de N36 in Overijssel? Ik vraag ook aandacht voor onveilige provinciale wegen zoals de N915 bij Hendrik-Ido-Ambacht en de N377 bij Nieuwleusen. Afgelopen periode is een deel van het budget voor veiligere N-wegen geïnvesteerd in de onveiligste provinciale N-wegen via cofinanciering. Mijn concrete vraag is of de Minister wil kijken naar een vervolg hierop.

De SGP wil graag daden in plaats van woorden als we het hebben over circulaire economie. Mijn vraag is welke stappen het kabinet gaat zetten om het gebruik van ruwe grondstoffen terug te dringen en meer recycleert in te zetten. En wordt ook het prijsverschil aangepakt?

Als laatste, voorzitter. De Zeeuwen maken zich naast de Westerschelde-tunnel ook grote zorgen over de schrikbarende hoeveelheden pfas in de Westerschelde. De aanpak lijkt versnipperd. Kan er een regisseur worden aangewezen? Ik ben daarbij benieuwd naar de antwoorden van de Staatssecretaris op de schriftelijke vragen van het CDA over uitstel van ontpoldering totdat meer bekend is over de effecten van pfas in de Hedwigepolder.

Daarmee is mijn tijd op en stop ik ermee. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan is nu het woord aan Lisa van Ginneken van de fractie van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Voordat ik mijn inbreng doe, heb ik een klein punt van orde. Mijn collega Hagen zal zich straks uitspreken over de onderwerpen circulaire economie en milieu en ik beperk me tot de onderwerpen mobiliteit en transport.

Voorzitter. D66 is best trots op het coalitieakkoord met onderwerpen als betalen naar gebruik, een CO₂-plafond voor de luchtvaart, aandacht voor circulaire economie en forse investeringen in de internationale trein. We zetten stappen naar duurzame mobiliteit, en we pakken de klimaatcrisis en achterstallig onderhoud aan.

Voorzitter. Voor D66 is de internationale trein hét alternatief voor vliegen op korte afstanden. We moeten echt anders gaan kijken naar luchtvaart en treintrots zijn in plaats van vliegschaamte hebben. Daarover heb ik enkele vragen. Is de Staatssecretaris bereid in Europa te pleiten om de lijn Amsterdam-Groningen-Bremen op te nemen in het TEN-T-kernnetwerk en zo Europese cofinanciering voor de Wunderline en de Lelylijn mogelijk te maken?

Voorzitter. Een klimaatlabel.

De voorzitter:

U gaat nu naar een ander onderwerp. Dan heb ik eerst een vraag van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

We weten allemaal dat D66 iedereen in de trein wil duwen, via de portemonnee of anderszijds. Als je straks met vakantie gaat, moet je van D66 de trein nemen. Ik snap niet waarom. De auto is eigenlijk een heel milieuvriendelijk alternatief als je met twee, drie of vier personen op middellange afstand met vakantie gaat. Als je het uitrekent, is de CO₂-uitstoot als je met z'n tweeën of drieën in een auto reist, lager dan als je met de trein reist. Waarom wil D66 dan toch die trein in plaats van de

auto? Waarom noemt u de auto niet ook als een alternatief voor kortere afstanden?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn collega Madlener noemt het alternatief auto zelf al, dus dat hoeft ik niet te doen. D66 verplicht niemand om met de trein op vakantie te gaan. We vinden het alleen een heel belangrijk alternatief, dat aantrekkelijk is en nog aantrekkelijker kan worden voor internationaal reizen op middellange afstand. In de trein kun je met iets meer dan vier mensen zitten. Als je dan niet alleen kijkt naar de CO₂-uitstoot, maar ook naar andere vormen van overlast die autoverkeer oplevert, stikstof en geluid bijvoorbeeld, zijn er nog heel veel andere redenen om voor de trein te kiezen. Dat zijn redenen die D66 heel belangrijk vindt voor omwonenden.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, daarover kun je natuurlijk van mening verschillen. Als je naast een treinlijn woont, heb je daar soms ook heel veel overlast van. Dat is dus niet voor iedereen zo, zeg ik tegen D66. Maar ik begrijp het nog steeds niet. Het vliegtuig vindt D66 op korte afstand niet wenselijk, zo mag ik het vertalen. Daar kan ik me nog iets bij voorstellen als je een alternatief hebt. Maar die auto is helemaal zo slecht nog niet. Als je nou met het gezin naar Frankrijk gaat en je gaat lekker met de auto, in de toekomst misschien zelfs met een elektrische auto, dan is dat toch een prima alternatief? Vindt u dat dan ook een wenselijk alternatief? Of zegt u nog steeds: nee, de trein moet het zijn en dat willen we afdwingen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer Madlener heeft kennelijk het beeld dat D66 dat wil afdwingen. Dat is helemaal niet zo. Ik denk dat het belangrijk is dat mensen daar zelf een keuze in hebben. De trein moet vooral een aantrekkelijk alternatief zijn voor de luchtvaart op kortere afstand. Als ik uit mijn eigen herinnering en ervaring mag putten: ik kan me nog autoritjes naar Zuid-Frankrijk herinneren met vier mensen in de auto, waaronder jonge kinderen, die helemaal niet zo relaxt waren over zo'n afstand. Als je in de trein niet hoeft te rijden, niet op de weg hoeft te letten en je ogen kunt dichtdoen, is dat een keuze waarvoor niet alleen ik maar ook veel andere mensen, denk ik, met liefde zouden willen kiezen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Een klimaatlabel, daar had ik het over. We hebben het voor elektronica en voor huizen, dus waarom niet voor onze internationale reizen? Zijn de bewindspersonen bereid een verplicht klimaatlabel te ontwikkelen voor websites van luchtvaartmaatschappijen, spoorvervoerders en reisbureaus?

Dan een specifieke vraag aan de Minister. Is hij bereid om concrete afspraken te maken over een substitutienorm voor vliegen en treinen? Met andere woorden: wanneer verdwijnt een vlucht nou echt als er ook een hele mooie trein rijdt?

Dan betalen naar gebruik, het noodzakelijke uitgangspunt voor een duurzame transitie. Mijn fractie is trots dat we nu werk gaan maken van betalen naar gebruik. Dat mag wat mij betreft ook lekker opschieten. Is de Minister bereid om de Kamer te informeren over de planning en de aanpak van betalen naar gebruik voor het commissiedebat Duurzame mobiliteit van 31 maart? Op welke manier – hier komt mijn andere portefeuille in beeld – verzekert de Minister bijvoorbeeld de privacy van bestuurders? Het is goed dat nu bereikbaarheid als doel centraal staat in het coalitieakkoord en het Mobiliteitsfonds. Is de Minister bereid dit

uitgangspunt ook vast te leggen voor de besluitvorming via het mobiliteitsbeeld en de toepassing van maatschappelijke kosten-batenanalyses? Voorzitter. D66 is blij met de ambitie in het coalitieakkoord en we investeren fors in verbetering van duurzame mobiliteit. Zijn de bewindspersonen bereid de Kamer voor het notaoverleg MIRT te informeren welke prioriteiten en bestedingsdoelen zij stellen voor de 7,5 miljard voor de ontsluiting van de nieuwbouw? Zijn zij bereid om de Kamer halfjaarlijks over de voortgang hiervan te informeren? Hoe verzekert de Staatssecretaris dat fietsen en openbaar vervoer, de meest duurzame vormen van vervoer, het uitgangspunt zijn in de verdeelsleutel van deze bestedingen? Hoe zit het met de investeringen in het onderhoud van onze wegen en sporen?

Dan het belangrijke project het Zuidasdok. Is de Staatssecretaris het eens dat het Zuidasdokproject essentieel is voor bestaande en toekomstige ontsluiting van de metropoolregio Amsterdam en alle NOVI-gebieden in andere delen van het land? Is zij daarom bereid om investeringen voor die woningbouw en ontsluitingsopgave aan te wenden voor het Zuidasdok? En wanneer gaat zij in gesprek met de regio om het financieringstekort op te lossen?

De voorzitter:

Mag ik u erop wijzen dat de fractie van D66 in het geheel vijf minuten heeft?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Klopt. Ik kom ook toe aan mijn laatste vraag en dan schuif ik het woord door. Hoe wordt invulling gegeven aan de afspraken om thuiswerken te stimuleren?

Ik kijk uit naar de antwoorden.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik help mijn collega graag even, want volgens mij was een onderwerp niet helemaal gepasseerd. Warme woorden voor de trein als vervanger van korte afstandsvluchten. Hoe meer fans voor meer treinen en minder vliegen, hoe beter. Alleen, hoe staat D66 nou in het hoofdpijndossier van het openen van een vliegveld voor prijsvechters tijdens een klimaatcrisis? Lelystad Airport, wanneer trekken we de stekker eruit?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn collega Kröger stelt een heel relevante vraag. Zo relevant dat we ook in deze commissie hebben besloten om op heel korte termijn een apart luchtvaartdebat te gaan voeren. Aangezien ik niet de woordvoerder luchtvaart ben, lijkt het me heel goed dat u deze vraag aan mijn collega Boucke stelt. Voor ons is de inzet heel duidelijk. Wij zien internationaal spoor als een heel belangrijke vervanging voor middellange internationale reizen, waaronder dus een deel van de vakantievluchten waar mevrouw Kröger het over heeft.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Hagen, ook van de fractie van D66. Er is eerst nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoorde «Zuidasdok» vallen. Ik ben daar ook vanuit mijn vorige portefeuille, bouwen, wel mee bezig geweest. Het is natuurlijk heel mooi om daar een stuk snelweg onder de grond te leggen, maar ik heb daar toch twee vragen over voor D66. Hoe wordt de afweging gemaakt ten

opzichte van andere infra? We moeten bijvoorbeeld ook infra gaan aanleggen voor nieuwe woonwijken, omdat we ook woningen moeten bouwen. Ik noem Flevoland altijd als goed voorbeeld. Daar is de bouw van 130.000 woningen in kaart gebracht en daar moet een IJmeerlijn worden aangelegd. Je kunt niet alles tegelijk doen. Is D66 het niet met de VVD eens dat we de prioriteit echt moeten leggen bij het aanleggen van nieuwe infra voor het aansluiten van nieuwe woonwijken in plaats van prestigeprojecten – laat ik het zo zeggen – om in Amsterdam een stuk snelweg onder de grond te leggen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Om te beginnen: misschien doet de naam Zuidas dat wel vermoeden, maar het gaat hier niet over een prestigeproject voor de Amsterdamse strook kantoren. Het gaat hier over een heel belangrijk knooppunt, niet alleen ten aanzien van het asfalt, waar de heer Koerhuis over begint, maar ook ten aanzien van het spoor. Het Zuidasdok en de vernieuwing van station Zuid zijn cruciaal voor allerlei andere ambities, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waar spoorlijnen die uitwaaien over alle uithoeken van ons land van profiteren. Dat gaat dus ook onder andere over de ontsluiting van Flevoland, waar de heer Koerhuis het over heeft. Het is belangrijk voor onze ambities op het gebied van internationaal spoor dat er een goed internationaal trein-station ontwikkeld wordt bij Amsterdam Zuid, zodat Amsterdam Centraal ontlast kan worden. Ik wil dus benadrukken dat het niet bedoeld is voor de ontsluiting van een paar Amsterdamse woonwijken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is toch echt onder andere voor de Zuidas. Daar lopen nu sporen en snelwegen. Laat ik de vraag iets specifieker stellen. In het coalitieakkoord hebben we afgesproken nieuw geld vooral in te zetten voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken, niet voor een snelweg en – laat ik het zo zeggen – het onder de grond leggen van een spoor bij een kantorenwijk. Is D66 het toch echt niet eens met de VVD dat we prioriteit moeten leggen bij de bouw van nieuwe woonwijken en bijvoorbeeld bij een IJmeerlijn? Zo'n IJmeerlijn legt niet aan bij een Zuidas. Die steekt via een ketting van eilanden het IJmeer over en wordt dan bij IJburg aangekoppeld op het metronetwerk van Amsterdam. Is D66 dat niet met de VVD eens?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Als de heer Koerhuis bepleit om nieuwe spoorbanen aan te leggen in plaats van asfalt, dan ben ik daar op zich enthousiast over. We hebben in Nederland veertien NOVI-gebieden geïdentificeerd die we willen ontsluiten. Drie daarvan liggen in de directe nabijheid van Zuidasdok, dus het gaat hier echt niet over de kantoorwijk waar de heer Koerhuis het steeds over heeft. Nogmaals, het is ook een belangrijke corridor voor trein- en wegverkeer naar andere uithoeken van het land. Zo worden bijvoorbeeld NOVI-gebieden bij Arnhem-Nijmegen, in Groningen en dergelijke ontsloten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Als er dan geen vragen zijn, geef ik het woord aan mevrouw Hagen van de fractie van D66. U heeft nog anderhalve minuut.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Voorzitter. In het coalitieakkoord staat: Nederland is 2050 een volledig circulaire economie. En: milieucriminaliteit pakken we harder aan. Het incident van Tata Steel van afgelopen week bewijst dat we dan nog een lange weg te gaan hebben. In een wereld waarin grondstoffen schaars zijn, schopt Tata Steel grondstoffen, gedolven aan de andere kant van de wereld, van het dek de Noordzee in. De vraag is of boetes van € 2.000 dan

afschrikwekkend genoeg of evenredig aan de milieuschade zijn. Dit moet echt anders. Het nieuwe VTH-stelsel is broodnodig. Ontvangen we dit voor 9 maart zoals toegezegd?

Voorzitter. Willen we van een lineaire economie waarin we grondstoffen uitputten naar de donuteconomie uit het coalitieakkoord, dan is het tijd voor een ketenaanpak. In het hoofdlijndocument is voorzichtige ambitie te proeven. Graag vraag ik de Staatssecretaris: heeft u plannen voor nieuwe financiële investeringsmodellen, voor een nieuwe definitie van afval, voor een producentenverantwoordelijkheid aan de voorkant van de keten? Heeft de Staatssecretaris inzicht in de grondstoffen die wij als land bieden en de grondstoffen die we nodig hebben?

Voorzitter. De klimaatbrief van IenW en EZK spreekt over financiering van de circulaire economie door naast het terugdringen van emissies te kijken naar activiteiten die de klimaatvoetafdruk tot buiten de landsgrenzen verminderen. Waar denkt de Staatssecretaris dan aan?

U hoort het, voorzitter: voor D66 kan de circulaire en groene economie niet snel genoeg beginnen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. Als er geen interrupties zijn, dan geef ik het woord aan de heer Van der Molen van de fractie van het CDA.

De heer Van der Molen (CDA):

Dank u wel, voorzitter. In de regio waar ik vandaan kom, is enkele jaren geleden een autoweg aangelegd. Toenmalig lijsttrekker van GroenLinks, mevrouw Sap, noemde dat eens «de weg van niks naar nergens». Zo zal ze dat niet bedoeld hebben, maar voor de inwoners van Noordoost-Friesland kwam dat toch over als een belediging, alsof daar niks is en alsof dat nergens naartoe gaat. Het rapport Afgehaakt Nederland liet onlangs zien dat in veel gebieden in Nederland mensen het gevoel hebben niet mee te tellen. Ongetwijfeld gaan we het de komende jaren in deze commissie hebben over projecten, over techniek en over achterstallig onderhoud, maar voor het CDA zit er achter al die afwegingen over vliegen, over rails, over scheepvaart, ook de vraag: hoe houden we heel Nederland letterlijk aangehaakt? En: moet elke afweging gebaseerd zijn op zo veel mogelijk economische groei of is er nog meer in het leven?

Voorzitter. Om met dat laatste te beginnen, is het ook goed te beginnen over verkeersveiligheid. In 2020 waren er 610 verkeersdoden en 19.500 ernstige verkeersgewonden in Nederland. Achter deze cijfers zit groot verdriet. Onlangs vond er op de N36 tussen Almelo en Wierden weer een dodelijk ongeluk plaats. De Tweede Kamer heeft zich vorig jaar via de motie-Geurts uitgesproken om een tussendoelstelling te hanteren op weg naar 2030. Een halvering van het aantal verkeersslachtoffers is daarvan het doel. Hoe staat het met de uitvoering van die motie? Welke eerste gedachte heeft de Minister om verkeersveiligheid een speerpunt van het beleid te maken? Kan de Minister aangeven of hij bij de invulling van de 200 miljoen voor de verbetering van de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen, waar het CDA op heeft ingezet, gebruik zal maken van de prioriteringen die geschetst zijn in de Kamerbrief Verkeersveiligheid rijks-N-wegen van 2 november 2021? En wil de Minister, omdat het niet kan wachten, snel werk maken van de middengeleidervangrail bij de N36? Op dat punt ligt namelijk zeer actueel een brandbrief vanuit de regio.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Eerst even een huishoudelijke vraag: hoeveel interrupties heb ik nog? Ik wil er twee doen bij de heer Van der Molen, maar ik weet niet of ik er nog twee heb.

De voorzitter:

U heeft er eigenlijk nog maar een.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan bewaar ik deze voor zo meteen.

De voorzitter:

Prima. Dan vervolgt de heer Van der Molen zijn betoog.

De heer Van der Molen (CDA):

Dan wordt het voor mij raden op welk stuk van mijn inbreng ik dan die ene interruptie krijg. Maar ik voel mij zeer vereerd dat ik hem in ieder geval krijg.

In de beantwoording van recente Kamervragen gaf de Minister aan ook graag de Westerscheldetunnel eerder dan 2030 tolvrij te maken, mits daarvoor dekking gevonden kan worden. Het CDA vraagt zich af welk huiswerk de Minister zichzelf op dat punt gegeven heeft.

Voorzitter. Het CDA is blij dat het gelukt is mooie punten in het regeerakkoord te krijgen. Ten eerste zijn we blij met het opnemen van de Lelylijn. Het noorden verdient een betere aansluiting en dit is een belangrijke kans op het gebied van wonen in de toekomst. Ten tweede wordt er structureel 1,5 miljard uitgetrokken voor het Mobiliteits- en Deltafonds voor beheer, onderhoud en renovatie van onze wegen, sporen, bruggen, viaducten en vaarwegen, inclusief het inlopen van achterstanden. Tijdig onderhoud en tijdige vervangingen zijn van groot belang voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en de economie, want als we te laat ingrijpen komen we straks letterlijk tot stilstand. Het sluiten van een cruciale verbinding als de Merwedebrug kost de transportsector alleen al vele miljoenen euro's per dag. In Kootstertille overweegt een bedrijf, dat overigens beton maakt voor bruggen en viaducten, het dorp te verlaten en de werkgelegenheid mee te nemen als de brug bij het dorp niet snel wordt versterkt. Hoe kijkt de Minister hiernaar en hoe gaat de Minister de 95 miljoen besteden die voor 2022 in het coalitieakkoord is opgenomen voor infraonderhoud? Het CDA wil verder graag specifiek inzicht krijgen in deze problematiek. Welke specifieke infraprojecten moeten prioriteit krijgen in het onderhoud, zodat overlast zo veel mogelijk wordt voorkomen? Welke specifieke infraprojecten moeten prioriteit krijgen om instortingsgevaar ruim op tijd te voorkomen? Welke projecten moeten prioriteit krijgen om grote economische schade te voorkomen? Is de Minister bereid om dit inzichtelijk te maken voor de Kamer? Wanneer kunnen we daar dan ook een planning bij verwachten?

Voorzitter. Ik kom bij het ov.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken over het vorige onderwerp.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben heel blij dat collega Van der Molen zo inzet op het op orde krijgen van de basis, zoals het ook in de hoofdlijnenbrief genoemd werd. Ik zie daar een kans. Ik wil eigenlijk mijn collega even aankijken om te zien of we daarin samen zouden kunnen optrekken. Want als we toch het uitgestelde onderhoud aan het doen zijn op al die N-wegen, kunnen we dan niet ook meteen samen kijken naar het investeren in snelle fietspaden langs die wegen, om ook het fietsvervoer een mooie, ruime kans te geven?

De heer Van der Molen (CDA):

Zeker wat betreft de infrastructuur voor de fiets is er nog wel heel veel te bereiken in Nederland, ook al mogen we eigenlijk best trots zijn op wat er al ligt. Als je naar ons kijkt in een internationale vergelijking, dan doen we

dat goed. Ik wil er wel voor waken dat wij uit het budget dat er voor onderhoud is ook nieuwe investeringen gaan plegen. Er is, ook in dit regeerakkoord, best veel geld vrijgemaakt voor nieuwe investeringen. Ik denk dat de urgentie rond onderhoud dermate groot is dat dat een mooie kerstboom is die we kunnen versieren. Maar ik denk ook dat het er, als we er al te veel ballen in hangen, wel een keer voor kan zorgen dat wij onvoldoende achterstallig onderhoud inlopen. U kunt mij dus best de hand reiken als het gaat om het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Maar dat financiert het CDA liever uit andere budgetten dan de budgetten die we voor het onderhoud hebben. Want volgens mij is dat niet eens voldoende voor wat we allemaal nog moeten inlopen.

De heer **Alkaya** (SP):

De heer Van der Molen had het over de Atlas van Afgehaakt Nederland. Dat is een indrukwekkend rapport. Het zou ons allemaal moeten aangaan. Een aantal regio's springen daarin toch wel in het oog. Zeeuws-Vlaanderen is er daar een van. De motie waar ik zojuist een interruptie-debat met de VVD over had, waar ook het CDA, de ChristenUnie en D66 Zeeland onder staan, zegt ook: «Het broze vertrouwen in Zeeland tegenover de rijksoverheid noopt tot een duidelijke afspraak over snelle beëindiging van de tol op de Westerscheldetunnel, gelet op eerdere verwachtingen die zijn gewekt.» We hebben net gezien hoe hypocriet de VVD-fractie hier in Den Haag is, omdat ze vinden dat mensen moeten kunnen doorrijden, behalve als je in Zeeuws-Vlaanderen woont. We hebben gezien hoe ze wegduiken voor de mogelijkheid om ook in deze commissie met miljarden te schuiven en prioriteiten te stellen zonder dat je tussen begrotingen bij de commissie Financiën moet aankloppen. Dus mijn vraag aan het CDA is: is het CDA ook hypocriet? Duikt het CDA ook weg voor de mogelijkheid om hier gewoon prioriteiten te stellen en met geld te schuiven? Of kunnen we met het CDA wel zakendoen om ervoor te zorgen dat Zeeuws-Vlaanderen niet afhaakt en het vertrouwen in de rijksoverheid helemaal kwijtraakt?

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

Het volgende moet me eerst even van het hart. Ik heb de heer Alkaya op andere dossiers weleens ontmoet in het verleden. Ik heb de overtuiging dat de heer Alkaya deze hele grote woorden niet nodig heeft om het punt dat hij graag wil maken kracht bij te zetten. Het is dus niet nodig om te zeggen «hypocriet» of «hypocrisie». Dat heeft u niet nodig. Het punt dat u wil maken, is: moet er wat het CDA betreft in deze periode ruimte zijn om op het punt van de Westerscheldetunnel toch meters te maken? Het antwoord op dat punt is: ja. Ik denk dat we met elkaar zoeken naar een manier waarop dat kan. Dat is precies de reden dat ik deze Minister heb gevraagd of hij zich wat dat betreft zelf ook huiswerk mee heeft gegeven. Want ik zit er iets anders in dan mijn collega Koerhuis. Ik denk niet dat alle financiële afwegingen op het bordje van onze woordvoerders Financiën liggen. Maar ik weet wel dat een dekking regelen moeilijker is dan we soms zouden willen. Ik wil gewoon dat het denken niet stilstaat, noch aan de kant van de Kamer, noch aan de kant van de Minister. Vandaar ook de vraag die ik heb gesteld. Ik weet heel goed dat men in Zeeland hier heel graag tempo in wil maken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Dan kom ik nogmaals bij het ov. Het CDA pleit voor een goed en toegankelijk openbaar vervoer in Nederland, ook in de regio. Hoe wil de Staatssecretaris conform de motie-Geurts de verschraving van het openbaar vervoer in de regio tegengaan? Met de aanzienlijke doelstelling

die we hebben met de volkshuisvesting, zullen we na moeten denken over het ov-netwerk van de toekomst. Het CDA is enthousiast dat er ambitie wordt getoond via de Lelylijn. De Lelylijn is niet alleen van belang omdat die de Randstad met de noordelijke provincies verbindt, maar ook omdat het nieuwe spoor Nederland beter kan laten aansluiten op het Europees spoornetwerk. In het regeerakkoord staat dat we voor de realisatie van de Lelylijn daarom ook kijken naar Europese fondsen. Een effectiever Europees spoornetwerk is immers een speerpunt van de Europese Commissie. Kan de Staatssecretaris in dat kader aangeven welke mogelijkheden zij ziet voor medefinanciering van de Lelylijn vanuit Europa?

Het CDA vindt het zeer verstandig dat de komende tien jaar 7,5 miljard wordt vrijgemaakt voor de ontsluiting van nieuwe woongebieden. Ik hoor graag van de Minister en de Staatssecretaris hoe zij de samenwerking met de Minister voor VRO vorm gaan geven, zodat de middelen op de juiste plek terechtkomen.

De voorzitter:

Kunt u afronden? U bent al over uw tijd heen. Wilt u nog een laatste zin kwijt?

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb nog één laatste zin. Het CDA vindt het daarnaast positief dat in het coalitieakkoord wordt ingezet op betere internationale treinverbindingen, die aansluiten op hsl-knooppunten over de grens. Is de Staatssecretaris bereid hier prioriteit op te leggen, bijvoorbeeld door eindelijk een goede aansluiting op Aken te realiseren?

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

De vraag ligt een beetje in het verlengde van datgene wat de heer Alkaya zojuist naar voren bracht. Hij refereerde aan een motie uit Zeeland, maar ik refereer aan een motie uit Den Haag. Die luidt als volgt: verzoekt de regering met de provincie Zeeland in gesprek te gaan over de uitkomsten van het onderzoek naar het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel en te bezien of er nog verdere voorbereidingen kunnen worden getroffen ten behoeve van besluitvorming over een mogelijke dekking door een nieuw kabinet. Het was een verzoek aan het vorige kabinet, voor dit kabinet. Onder die motie, die door mij is ingediend, staan ook de namen van de heren Geurts, Grinwis en De Groot. Die motie heeft 150 stemmen gehaald. Het was niet een motie van «net een beetje aan», maar een motie die Kamerbreed is aangenomen.

Mijn insteek bij die motie was dat we het niet op dat moment konden oplossen – in juni 2021, dus ruim een halfjaar geleden – maar dat als er een moment is waarop je iets kunt vinden, dat het moment is waarop je een nieuw kabinet formeert. Op de een of andere manier hebben het CDA, de ChristenUnie en de VVD, maar ook D66, die ook voor de motie heeft gestemd, daar blijkbaar een ander beeld bij gehad. Mijn vraag aan de heer Van der Molen is of hij mij zou kunnen uitleggen wat zijn beeld bij deze motie was en waar we nu uiteindelijk in zitten. De gevolgen voor Zeeuws-Vlaanderen zijn heel groot. Ik zou het kabinet kunnen vragen om nu het huiswerk te gaan doen, maar ik zou graag willen weten hoe dit huiswerk is gemaakt. Wat mij betreft heeft dit huiswerk namelijk een hele dikke onvoldoende.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik denk dat bij het aannemen van deze motie een heel duidelijk signaal vanuit de Kamer is gegeven over de wenselijkheid om hier iets in te

betekenen. Dat de Westerscheldetunnel en tol in zijn algemeenheid in relatie tot beprijzing van mobiliteit in de toekomst in een regeerakkoord terecht zijn gekomen, begrijp ik ook. Die verbinding is er natuurlijk. Maar dat betekent voor het CDA nog niet dat het streven van die motie is weggeschreven. Wij vinden als CDA dat wij moeten kijken naar manieren waarop we het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel kunnen bespoedigen. Ik weet dat er goede gesprekken zijn tussen de provincie Zeeland en het ministerie over allerlei mogelijke varianten en andere oplossingen voor hoe dat gefinancierd kan worden. Onlangs werd in de beantwoording van de Kamervragen wellicht onterecht de indruk gewekt dat er nu een dikke streep door dat dossier is gehaald en dat ze het daar vervolgens in Zeeland mee moeten zien te redden. Maar ik heb het anders gelezen. Ik zie dat de Minister de strekking van de motie deelt. Dat is ook precies de reden waarom ik aan de Minister vraag om in dat opzicht creatieve wegen te vinden en om, in samenspraak met de provincie Zeeland, te kijken of hier nog wat te bereiken is. Ik krijg signalen uit Zeeland dat zij ook zelf plannen op tafel hebben gelegd om hier meters te maken. Ik zie heel graag een Minister die daaraan meewerkt. Als ik daaraan vanuit de Kamer, vanuit het CDA, kan meewerken, dan zal ik dat zeker doen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het valt of staat natuurlijk met hoe we het financieren. Ik ben het wel eens met hetgeen zojuist is gezegd. In de motie die ik zojuist aanhaalde, stond ook dat het juist niet uit het Mobiliteitsfonds zou moeten komen. Kan ik ervan op aan dat het CDA nadrukkelijk meekijkt – en dan verder dan alleen bij deze Minister, maar ook bij de Minister van Financiën, waar het vandaan moet komen – om te zorgen dat er financiering buiten het Mobiliteitsfonds komt? Want anders gaat het ten koste van een aantal projecten. Dat wil ik niet, maar het CDA hopelijk ook niet.

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

Volgens mij is dit een gezamenlijke opgave. Ik kan me best voorstellen dat de Minister hier trekker van is, want het ligt natuurlijk op zijn terrein. Maar volgens mij moeten we daar breder naar kijken. Dat wordt echt wel een opdracht; dat beseft ik ook. Maar ik wil nu niet uitstralen dat deze discussie van tafel zou moeten, omdat er nou eenmaal een zin in het regeerakkoord staat, want zo zit ik er niet in.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

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

Ja, voor een interruptie die ik nog tegoed had, voorzitter. Ik weet uiteraard dat we volgende week over de luchtvaart spreken. Maar ik wou toch aan de heer Van der Molen vragen of het CDA nog steeds van mening is dat zolang er nog steeds laagvliegroutes zijn, zolang er nog steeds fouten zitten in berekeningen of er twijfel is bij berekeningen en zolang nog niet uitgesloten kan worden dat er autonome groei plaats kan vinden op Lelystad Airport, er geen sprake kan zijn van opening van Lelystad Airport. Klopt dat nog steeds? Of is het inzicht inmiddels veranderd? Dan kan ik me namelijk voorbereiden voor volgende week.

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

Wij zijn als CDA steeds kritisch geweest op de laagvliegroutes. Er zijn ook pogingen gedaan. Ik spreek ook mensen die daar vraagtekens bij hebben; dat delen we. Ik denk dat we dat in ieder geval zo moeten wegen, want dat is wel een belangrijk punt. Als het gaat om autonome groei hebben we natuurlijk ook weer met de Europese context te maken. Die is ook gewoon

een hard feit, dat we vervolgens in het geheel zullen moeten afwegen. Ik ben dus zeer benieuwd naar de aanvullende informatie die we nog zullen krijgen. Dan zullen we een totaalafweging maken over Schiphol en Lelystad. Daarbinnen hebben we als CDA tot nu toe grenzen aangegeven. Die zijn niet anders geworden, maar het wordt wel een lastige puzzel om te leggen.

De **voorzitter**:

Goed. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan voor zijn inbreng namens de Partij voor de Dieren.

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

Dank voor het antwoord van de heer Van der Molen.

Voorzitter. We hebben vandaag een bijzonder debat. Er staat weinig op de agenda, dus we kunnen open debatteren. Wat de Partij voor de Dieren betreft gaat het ook in deze commissie om het realiseren en behouden van een schone en groene leefomgeving met eindige grondstoffen. Dat besef dwingt tot keuzes. In de eerste brief van deze bewindspersonen vinden we inderdaad sporen terug van dit besef. We lezen mooie woorden over wat het streven is. Er wordt ook erkend dat het verantwoord gebruiken van het fysieke milieu grenzen stelt aan ons doen en laten. Dat is belangrijk. Complimenten voor deze erkenning door het kabinet. Maar in de praktijk handelde het er nauwelijks naar. We moeten ons dus kortweg de vraag stellen: gaat Rutte IV nou de fouten herstellen die Rutte I, II en III hebben gemaakt?

Economische kortetermijnbelangen blijken in verschillende dossiers tot nu toe altijd boven een structureel gezonde leefomgeving te staan. Denk aan Tata Steel. Denk aan Schiphol. Denk aan de mestfraude. Denk aan Amelisweerd. Mijn eerste vragen zijn dan ook: realiseren deze bewindspersonen zich met welke achterstand zij eigenlijk beginnen aan hun missie? Want ze zijn nieuw en ze verdienen een frisse start. Maar dat is niet hetzelfde als een start in een frisse leefomgeving. Met andere woorden, kunnen zij de keuzes maken over welke activiteiten we ons nog kunnen veroorloven in Nederland, in het besef dat niet alles kan?

Ik geef een voorbeeld. We hebben te kampen met grootschalige vervuiling door plastics en chemicaliën. Uit recente onderzoeken blijkt dat de planetaire grens op dat vlak al royaal overschreden is en dat de productie van plastic rond 2040 waarschijnlijk meer dan verdubbelt, waardoor het plastic afval in de oceaan tegen 2050 is verviervoudigd. Daar ga je dan met je mooie woorden over schoon water. De productie van plastics moet wat ons betreft dus zo spoedig mogelijk worden gereduceerd. Met het huidige beleid gaan we dit niet redden. Dat is niet iets wat de Partij voor de Dieren zegt; dat zegt het PBL. Dat zegt dat intensivering nodig is. Met welke voorstellen gaat de Staatssecretaris komen? Hopelijk niet met nog meer convenanten. Rutte I, II en III hebben steeds de belasting op virgin plastics tegenhouden. Gaat Rutte IV dat ook doen, is de vraag. Of is het bereid om te komen tot een belasting op polymeren?

Voorzitter. Vervuilende en onwillige bedrijven verliezen hun bestaansrecht, hun license to operate, hoorden we gisteren in de plenaire zaal. Het meest in het oog springende voorbeeld van mooie woorden en weinig daden zijn natuurlijk Tata Steel en Schiphol, de luchtvaartsector. Tata Steel vervuilt de leefomgeving al decennia structureel. Het is letterlijk ziekmakend. Tegelijkertijd claimden bestuurders dat de gezondheid van omwonenden op nummer één staat. Rutte I, II en III stonden erbij en keken ernaar. Dat is nou zo'n voorbeeld waarvan je zegt: niet alles kan binnen de grenzen van ons leefmilieu. Voor een bedrijf dat structureel het milieu en de gezondheid van omwonenden aan de laars blijft lappen, is hier geen plek meer. Dat zijn op zich ook weer geen woorden van de Partij voor de Dieren, hoewel ze wel gedeeld worden, maar woorden die Staatssecretaris Van Weyenberg in de vorige periode ook al min of meer uitsprak. Als

de gezondheid van omwonenden echt op één staat, horen daar ook acties bij. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan het tweede voorbeeld: de Schiphol Group. Even een quizvraag. Uit welk regeerakkoord komt de volgende tekst: «Aan de voorziene uitbreiding van Schiphol zal vormgegeven worden binnen de verantwoorde grenzen ten aanzien van onder meer geluidshinder, veiligheidseisen en milieuoverlast»? Ik zal het verklappen. Dat was het kabinet-Kok I in 1994. Waar toen de luchtvaart dus nog binnen die grenzen moest blijven, lezen we nu dat we «aandacht moeten hebben» – moet je nagaan – voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart. We boeren dus achteruit. De roltrap gaat naar beneden, terwijl krimp van de luchtvaart onvermijdelijk is gebleven.

Voorzitter. Nog een voorbeeld. Waarom houden deze Minister en dit kabinet vast aan de stikstofafkappgrens van 25 kilometer, terwijl iedereen weet dat die bij de rechter waarschijnlijk geen standhoudt? Ik lees nu dat de snelwegverbredingen er gewoon doorheen geduwd worden, in de hoop dat niemand bezwaar maakt en de vergunningen snel onherroepelijk worden. Daar gaan we weer met de mooie woorden over een duurzaam vervoersysteem.

Ondertussen is er Amelissewaard. Ik lees weer mooie woorden, die vervolgens helemaal verkeerd kunnen uitpakken. Er komt een onderzoek. Daarbij moeten we maar weer afwachten of die verbreding alsnog niet doorgaat.

De voorzitter:

U heeft nog 30 seconden.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, ik rond af. Wellicht laten de vragen van mijn fractie zich als volgt het beste samenvatten. Hoe stopt Rutte IV met mooie woorden, terwijl de fouten van Rutte I, II en III zo duidelijk zijn? Komt het kabinet tot echte daden? Kortom, wanneer stopt het kabinet met een treetje omhoog gaan op de roltrap die naar beneden gaat?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren. Dan is nu het woord aan de heer Madlener namens de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik feliciteer als eerste de heer Harbers en mevrouw Heijnen met hun prachtige nieuwe baan. Daarmee zijn mijn vriendelijke woorden natuurlijk meteen op.

Voorzitter. Nederland is de veiligste delta ter wereld. Dat moet zo blijven. De PVV steunt goed beleid op dat punt. Dat hebben wij altijd gedaan. We moeten geld investeren in Nederland in plaats van in Griekenland en Italië. «De watersnood in Limburg heeft ons met de neus op de feiten gedrukt,» zo schrijft de Minister in zijn brief. Daarom verwacht je een forse inzet. Even verder lezen. Er is 50 miljard overgemaakt aan Zuid-Europa. O nee, dat was een andere brief. Er is 300 miljoen vrijgemaakt voor Limburg en verkenning en planvorming gaan tien tot vijftien jaar duren. Dat kan toch niet waar zijn, vraag ik via de voorzitter.

Voorzitter. Betaalbare mobiliteit, dat is waar de PVV voor staat. Maar onder druk van D66 en de linkse gedoogpartijen PvdA en GroenLinks lijkt aan de automobilist de oorlog verklaard. Er waait een enge linkse ideologie waarin de individuele keuzevrijheid steeds verder wordt ingeperkt. Waar de VVD zichzelf de «vroemvroempartij» noemde, heeft de VVD nu alles weggegeven aan de linkse waanideeën van D66 en GroenLinks. De automobilist komt er slecht van af, terwijl de meeste Neder-

landers keihard afhankelijk zijn van hun auto en ook blij zijn met hun auto. Een auto betekent vrijheid en comfort. Dat mag toch geen luxe worden? Waar Joop den Uyl ooit streed voor een betaalbare auto voor iedereen is dat ideaal nu ingeruild voor een fiets. Onze wegen zijn de aderen van onze economie. Nederland wordt nog steeds geroemd om zijn goede infrastructuur. Daar zijn wij trots op. Na de rampzalige bezuiniging op onderhoud door de afgelopen kabinetten is een enorme achterstand ontstaan. Ik heb daar zojuist ook al een vraag over gesteld. Waarom heeft dit kabinet besloten om de noodzaak van de 2 miljard, zoals de vorige Minister die genoemd heeft, niet te reserveren voor onderhoud?

Voorzitter. De lasten voor de automobilist zijn tijdens de afgelopen kabinetten met de VVD opgelopen tot recordhoogte. Nederlanders betalen de een-na-hoogste benzineprijs ter wereld. We betalen zeer hoge wegenbelastingen, waarvan de opbrengst niet eens naar de wegen gaat, maar naar de algemene middelen. De aanschafbelasting van auto's behoort ook tot de hoogste ter wereld. Dit nieuwe kabinet maakt het nog bonter. GroenLinks en D66 vinden dat natuurlijk prachtig.

Voorzitter. Dit kabinet haalt al jaren ieder jaar zo'n 100.000 extra immigranten en asielzoekers naar Nederland. Ik ben benieuwd of aan het einde van deze kabinetsperiode de 18 miljoenste inwoner kan worden verwelkomd in een of ander asielzoekerscentrum. Al die mensen willen een auto en een huis. Die huizen gaan misschien gebouwd worden, maar misschien ook niet. Ik denk dat dat nog heel moeilijk gaat worden. We horen steeds vaker dat die huizen geen parkeerplaatsen meer krijgen, of geen garage, gewoon om de mensen de auto uit te pesten. «De compacte stad» noemen ze dat. Zelf wonen de bestuurders natuurlijk wel in dikke villa's met twee auto's voor de deur. Ik vraag de Minister als oud-makelaar: gaat u ervoor zorgen dat al die nieuwe woningen voldoende parkeergelegenheid krijgen, en voor een fatsoenlijke ontsluiting om met de auto te kunnen gaan en staan waar je wilt en naar je werk te kunnen gaan?

De D66- en GroenLinksvisie van iedereen in de stad proppen – «verdichten» heet dat – en alleen de trein of de bakfiets nog mogelijk maken, is beleid waar ik van gruwel. Waar ik vroeger samen met de VVD vocht tegen de linkse ideologie van het rekeningrijden, is nu ook de VVD helemaal om. Geld voor de wegeninfrastructuur wordt verder ingeperkt. De files zullen dus weer terugkomen. De belastingen op energie en brandstof zullen alleen maar hoger worden. De VVD is van «vroemvroem-partij» afgezakt tot «tringtringpartij» met een leuke fietsband. Wat een armoede. Ik heb niets tegen de fiets of de trein en ik kan enorm genieten van een stukje fietsen. Als je van stad naar stad moet, is de trein natuurlijk prima. Maar dit kabinet slaat totaal door, door de vrijheid en de keuze steeds in te perken. De auto moet bereikbaar blijven voor iedereen, ook in de overgang naar elektrisch rijden. Mijn partij zal blijven opkomen voor onze brede welvaart en onze vrijheid.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Eigenlijk heb ik twee punten. De PVV zegt dat de uitgaven voor wegen verder ingeperkt gaan worden. Dat klopt gewoon niet. Onze inzet in het coalitieakkoord was om dat eruit te krijgen. Dat is ook gelukt, zodat er meer geld naar infrastructuur en wegen gaat. Ik heb dat net ook in mijn eigen bijdrage gezegd. Er komt 1,25 miljard per jaar extra voor bestaande infra en 7,5 miljard voor nieuwe infra.

De voorzitter:

Excuus. Meneer Madlener, zou u uw microfoon uit willen zetten?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat van de «vroemvroempartij» klopt deels. Zoals ik ook in de Volkskrant heb gezegd, zijn we niet meer alleen de «vroemvroempartij», maar ook de «zoefzoefpartij» van het elektrisch rijden.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik zie dat de uitgaven aan wegen onder de VVD al jarenlang teruglopen. Dat gaat nu nog verder. Het is stikstofbeleid wat de klok slaat, door het zelfbedachte stikstofprobleem. Ons land wordt geregeerd door de rechter en door actieclubs die om de haverklap naar de rechter stappen. Er kan niets meer. En dat is de VVD. Ik snap niet waarom deze vraag gesteld wordt. De VVD weet toch dat investeringen in wegen heel moeilijk zijn geworden? We hebben binnenkort een debat over het MIRT. We gaan ervan uit dat het moet worden uitgevoerd, maar dat gaat heel moeilijk worden. Ieder jaar komen er 100.000 mensen bij, zeg ik tegen de VVD, onder VVD-beleid. Dat gaat dus helemaal spaak lopen.

Voorzitter. Dat zien we ook in het onderhoud van de wegen. De vorige VVD-minister heeft nog gezegd dat er 2 miljard nodig is. Dat geld komt er niet. Achterstallig onderhoud blijft dus gewoon bestaan. Nederlanders betalen de hoogste prijzen voor hun auto. Dat is toch een schande? Dat verdienen Nederlanders toch niet?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Heel kort nog, voorzitter. Nou zegt de PVV weer dat er lagere uitgaven voor wegen en infrastructuur komen. Nogmaals, kijk in het coalitieakkoord. De PVV zal daarin zien dat we hogere uitgaven voor infrastructuur en wegen hebben afgesproken.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, dat is niet waar. Er gaat steeds meer geld van infrastructuur naar spoor en fietspaden, maar niet naar wegen. Sterker nog, de wegeaanleg ligt zo'n beetje stil door de stikstofproblemen die dit kabinet zelf heeft bedacht. Kom er dus bij mij niet mee aan dat er zo veel geld naar wegen gaat. Dat is helemaal niet waar. Maar goed, we zullen het van de Minister horen en er binnenkort bij het MIRT-overleg verder over spreken. De wegeaanleg staat zo'n beetje stil. Dat gaat nog deze hele kabinetsperiode duren. D66 en GroenLinks, dat het kabinet steunt, werken ook niet bepaald mee.

De **voorzitter**:

U heeft nog 40 seconden om uw betoog af te ronden.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. De anti-autosentimenten zijn ook slecht voor de veiligheid van de provinciale wegen. Er is al een paar keer een motie ingediend, ook door mijn partij, om de N-wegen, de provinciale wegen, de gevaarlijkste wegen van Nederland te verdubbelen en in te zetten als extra wegcapaciteit. Daar wordt ook weer niks mee gedaan. Er komt geen prioriteit voor gescheiden rijbanen en vangrails op gevaarlijke plekken langs bomen. Daar is veel te weinig geld voor gereserveerd. Er liggen echt kansen om de wegen veiliger te maken. Ik vraag dus om de PVV-motie die is aangenomen uit te voeren.

Voorzitter, ik rond af. De PVV zet in op een toekomst waarin onze welvaart en vrijheid centraal staan, met minder immigratie en meer echt robuuste natuur. Stop met investeren in linkse hobby's. We willen woonwijken fatsoenlijk ontsluiten en ervoor zorgen dat iedereen een parkeerplek voor de deur krijgt. We verzetten ons tegen de linkse ideologische keuze om de automobilist de trein of de bus in te jagen, want de auto is nu en in de toekomst de fijnste en meest efficiënte manier om aan de mobiliteitsbehoefte te voldoen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Madlener. Dan is nu het woord aan de heer Alkaya van de fractie van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Wie dacht dat Rutte IV iets anders zou doen of anders zou zijn dan Rutte III komt flink bedrogen uit. Dit doorstartkabinet gaat op allerlei terreinen door met asociaal beleid, of doet daar nog een schepje bovenop. Dat geldt voor transport en vervoer. Ik besef dat dit grote woorden zijn. Ik besef ook dat ik die niet altijd gebruik. Daarom moet duidelijk zijn dat ik ze daadwerkelijk meen en dat dit zo is. Ik zal op een aantal punten ingaan om te laten zien dat het kabinet de verkeerde keuzes maakt.

Aan de ene kant wil het kabinet miljarden overmaken aan bedrijven om de uitstoot van broeikasgassen en stikstof terug te dringen. Aan de andere kant worden gewone mensen beboet voor onschuldige en doodgewone zaken. Met geld smijten aan de ene kant, als het gaat om bedrijven, en mensen beboeten aan de andere kant om hetzelfde doel te bereiken.

Op vakantie gaan wordt bijvoorbeeld flink duurder. Daarmee dreigt dat iets voor de elite te worden. Rutte IV komt met een verdrievoudiging van de vliegbelasting, die zal neerkomen op zo'n € 25 per persoon. Reken maar uit wat dat extra kost voor een gezin van vier of vijf.

Voor de SP is glashelder dat er minder gevlogen moet worden. Het is ook glashelder op welke manier dat moet gebeuren, namelijk door de zakelijke veelvlieger aan te pakken. Een kleine kantoorelite is nu goed voor ongeveer een op de drie vluchten in ons land, terwijl maar 8% van de Nederlanders überhaupt het vliegtuig pakt voor zijn of haar werk. 8% van Nederland is goed voor een op de drie vliegbewegingen. Besef dat even. Pak die zakelijke veelvliegers aan en het probleem is al opgelost. Voer daarom bijvoorbeeld een gerichte veelvliegerstaks in. Is het kabinet bereid om dat te overwegen in plaats van de asociale vliegtaksverhoging die voor iedereen gaat gelden?

Een groot deel van de zakelijke vluchten vindt plaats binnen een straal van 750 kilometer. Dat moet met de trein kunnen. Bovendien heeft de coronacrisis laten zien dat veel vergaderingen ook digitaal kunnen. Er zijn dus genoeg alternatieven voor die mensen.

Wie niet beschikken over alternatieven, zijn de automobilisten op het platteland die te maken zullen krijgen met rekeningrijden. Het is gemakkelijk praten hier in de Randstad, maar probeer op het platteland maar eens met het openbaar vervoer of de fiets op je werk te komen, zeker als je op onregelmatige tijden werkt. Om nog maar te zwijgen over de mensen die een beroep hebben waarbij je helemaal niet zonder de auto kunt, zoals in de bouw of in de thuiszorg.

De brandstofprijzen stijgen al de pan uit, omdat de regering belasting over belasting heft. Daar komt rekeningrijden straks bovenop. Hoe gaat de Minister voorkomen dat mensen die op het platteland wonen of een beroep hebben waarvoor autogebruik noodzakelijk is disproportioneel benadeeld worden?

Zolang er geen alternatieven zijn, doet rekeningrijden helemaal niets tegen klimaatopwarming. Het doet ook helemaal niets tegen files. Om files te voorkomen, moeten er betere alternatieven zijn, bijvoorbeeld voor de vele vrachtwagens op de weg. Is het kabinet daarom bereid om de binnenvaart meer te stimuleren en om af te zien van die onzinnige biobijmengverplichting?

Goede alternatieve aanbieden in plaats van het asociaal kapot belasten van mensen, daar gaat het om. Dit kabinet kiest voor dat laatste, ook in Zeeland. Het is een schoffering van zowel Zeeuws-Vlaanderen als deze Kamer dat het kabinet weigert de Westerscheldetunnel tolvrij te maken. Terwijl deze Kamer zo snel mogelijk van die tolheffing af wil en onder-

zoeken laten zien dat dit al binnen een paar jaar moet kunnen, wil de Minister Zeeuwen nog tot 2030 laten betalen om naar hun eigen land te rijden. Want dat is het: ze mogen door België rijden, of moeten tol betalen om naar hun land te rijden. Dat is gewoon onfatsoenlijk en asociaal. Dat vindt de SP dan ook onacceptabel. Het kabinet moet ophouden met smoesjes over dekking, want er is geld genoeg, als je hier maar een prioriteit van maakt. Nog los van het feit dat juist dit kabinet ongedekt miljarden in fondsen stopt, heeft de Kamer eerder al dekking aangeleverd. Dat kan ze zo weer doen. Wij hebben afzien van de verbreding van de A27 bij Amelisweerd als dekking aangeleverd. Dat is weggestemd. Nu is het kabinet precies dat aan het doen. Als dat geld oplevert, kun je dat prima gebruiken om de Westerscheldetunnel eerder tolvrij te maken. Is het kabinet bereid om uiterlijk in 2025 met de tolheffing te stoppen? Dan gaan wij dat gewoon regelen.

De voorzitter:

U heeft nog 30 seconden.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. Het vertrouwen in het kabinet is laag. Dat geldt in heel Nederland, maar zeker ook in Zeeland. Er zijn verwachtingen gewekt. Mijn oproep aan de Minister is: bevestig niet het beeld dat heel Nederland al van u heeft, namelijk dat de regering onbetrouwbaar is. Stop met die tolheffing.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Dan zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik stel voor dat wij tot 18.15 uur schorsen. Dan geef ik de bewindspersonen gelegenheid om de beantwoording voor te bereiden en de leden om, zo gewenst, een hapje te eten, en de bewindspersonen natuurlijk ook. We zien elkaar om 18.15 uur in deze zaal.

De vergadering wordt van 17.31 uur tot 18.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister van IenW, de heer Harbers, voor zijn eerste termijn. Daarna is het woord aan de Staatssecretaris. Ik koers op 19.30 uur voor de tweede termijn van de zijde van de Kamer. We hebben dus niet al te veel tijd, maar ik denk dat u heel kort en puntig bent in uw interrupties. Dan gaan we dat met elkaar halen. Het woord is aan de heer Harbers.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de vele leden voor hun inbreng en vragen. Ik zal zo meteen ingaan op de verschillende blokjes. Omdat dit een hoofdlijnen debat is en ook omdat diverse van de leden aangaven hoe zij de toekomst zien, komen er ook nog even een paar inleidende woorden van mijn kant.

Die zijn als volgt. De prachtige klus waaraan ik afgelopen maand met heel veel plezier ben begonnen, is werken aan een bereikbaar, veilig en leefbaar Nederland. De commissieleden die mij al kennen – ik realiseer me dat dat er best veel zijn hier – weten het, dus ik zal het maar gewoon zeggen: ik heb een hele grote liefde voor alles wat beweegt, vaart, rijdt en vliegt. Het is voor mij dus een hele grote eer om als Minister de komende jaren te zorgen dat het verkeer in Nederland goed in beweging blijft, dat de bereikbaarheid goed is en dat iedereen in Nederland altijd veilig en comfortabel van A naar B kan komen, droge voeten houdt en altijd voldoende water heeft, of je nou midden in Drenthe, Zeeland of Limburg, in het hartje van Amsterdam of Eindhoven, aan een van onze mooie

rivieren of op de drogere gronden in Twente woont. En dat alles moet ook steeds schoner, steeds duurzamer en rekening houdend met de omgeving. Dat is eigenlijk de klus waaraan ik begonnen ben. Het is eervol werk, dat ik met trots zal doen.

Ik zeg het aan het begin van deze periode hier onomwonden: ik vind dat we heel trots mogen zijn op de Nederlandse infrastructuur. We prijken, net zoals op heel veel beleidsterreinen, altijd boven aan internationale lijstjes. We zijn nummer vier op infrastructuur in het Global Competitiveness Report. We zijn nummer één in de Logistics Performance Index van de Wereldbank. En, wat ook mooi is met het oog op de toekomst, we staan op de tweede plek op de lijst van landen die het best voorbereid zijn op de komst van zelfrijdende voertuigen.

Dat zijn mooie zaken, maar absoluut geen reden om achterover te leunen. Er is namelijk heel veel werk te doen aan het in stand houden, updaten en toekomstproof en duurzaam maken van onze infrastructuur. Dat is niet in het minst omdat we ongelofelijk veel nieuwe huizen te bouwen hebben. We hebben een ambitie van 100.000 woningen per jaar. Uiteindelijk moeten die natuurlijk bereikbaar zijn, want niemand sluit zich de hele dag op in zijn of haar eigen huis. Daar heb je alle nieuwe infrastructuur voor nodig. Daarvoor hebben we als kabinet voor de komende tien jaar 7,5 miljard euro gereserveerd. Ook investeren we extra in het Deltafonds om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het nationale Deltaprogramma te versnellen, want Nederland dankt zijn bestaan uiteindelijk aan onze dijken, onze duinen en onze dammen. Dat moeten we ons iedere dag realiseren.

Wanneer mij gevraagd wordt om een visie op al deze zaken, dan wil ik het goede van de Nederlandse infrastructuur behouden, de infrastructuur verbeteren en werken aan het Nederland van de toekomst. Dat is duurzaam, duurzaam bereikbaar en met een schone bodem, schoon water en schone lucht. De weg naar «schoon» loopt voor mij via «schoner». Je bent nooit van de ene op de andere dag bij schoon, maar dat betekent wel eraan werken dat het iedere dag een tikje schoner wordt.

Op hoofdlijnen staat ons de komende jaren het volgende te doen. Ik schreef dat ook samen met de Staatssecretaris in de Kamerbrief. Sorry, «we» schreven het in de Kamerbrief. De basis op orde, bijvoorbeeld voor het vervoerssysteem en het watersysteem. Toekomstbestendigheid: niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn werken aan haalbare en duurzame oplossingen. Ambities waarmaken. Daarvoor is in het coalitieakkoord heel veel geld uitgetrokken. Ik vind dat heel goed, gezien de belangen van het ministerie en alles wat we iedere dag voor ruim 17 miljoen Nederlanders doen. Dat is in eerdere coalitieakkoorden weleens wat minder geweest, zeg ik optimistisch. We willen met goede plannen die middelen snel en doelmatig kunnen inzetten, bijvoorbeeld om zo snel mogelijk te kunnen voldoen aan de vraag naar nieuwe, goed bereikbare woningen.

In dat licht wil ik graag de vragen van de Kamerleden beantwoorden. Ik doe dat aan de hand van de achtereenvolgende blokjes verkeersveiligheid, bereikbaarheid, waar veel vragen onder vallen, instandhouding, wat alles rond beheer, onderhoud, vervanging en renovatie betreft, luchtvaart, water en tot slot nog enkele overige vragen. Bij de voorbereiding voor dit debat hebben we nagedacht langs welke blokindeling ik de vragen zou beantwoorden. Dan komen we op de driedeling die ik in de brief heb, of op een aantal prioriteiten.

Dan resteert de beantwoording van de te verwachten vragen over verkeersveiligheid. Ik wil die vragen vooral niet wegdoen onder een van de andere thema's. Net zoals nagenoeg alle commissieleden in eerste termijn zeiden, vind ik verkeersveiligheid een aangelegen belang. Toen dacht ik: dan doen we dat gewoon voorop. First things first. Iedereen die zijn of haar huis uitgaat, om iemand te bezoeken, om aan het werk te gaan, om allerlei leuke of minder leuke dingen te doen, wil uiteindelijk

niets liever dan zelf weer veilig thuiskomen. Je wil ook dat geliefden, naasten en mensen waar je om geeft weer veilig thuiskomen. Ik denk dat iedere verkeersdeelnemer dat ook wil. Dan zit een ongeluk vaak in een klein hoekje. Dat komt door onoplettendheid tot erger, als drank- en drugsgebruik waarmee je moedwillig andere mensen in gevaar brengt. Werken aan verkeersveiligheid blijft voor mij dus een speerpunt van het beleid. Daarvoor gaan we door met de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, zoals dat drie jaar geleden opgesteld is. Daarbij werken we met alle medeoverheden aan het aanpakken van de grootste risico's in het verkeer. Daar horen campagnes bij over het niet gebruiken van alcohol en drugs en het niet appen onderweg, ook niet op de fiets, ogen op de weg en niet op de mobiel: de mono-campagne en de bob-campagne. Daarbij hoort ook gewoon de inzet op veiligheid van wegen en van de weginrichting.

Daarover zijn diverse vragen gesteld. Laat ik beginnen met de hoofddoelstelling. Daar vroegen de heer Stoffer en de heer Van der Molen naar. Waar koersen we nou op met de doelstellingen van het kabinet ten aanzien van het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers? Hoe staat het met de tussendoelen richting 2030 op basis van de aangenomen motie-Geurts? Allereerst werk ik sinds mijn aantreden aan de uitvoering van de motie-Geurts. Onder mijn voorgangers hebben rondetafelgesprekken plaatsgevonden met bijvoorbeeld wegbeheerders, de kennispartners zoals de SWOV en andere organisaties die betrokken zijn op het gebied van verkeersveiligheid, zoals Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en de ANWB.

Daarnaast is er in het coalitieakkoord geld vrijgemaakt voor het verkeersveiliger maken van de rijks-N-wegen. Daar kom ik zo meteen nog verder op.

Tevens staat er in het coalitieakkoord dat de 30 kilometer per uur in de bebouwde kom verder moet worden uitgewerkt. Mijn voorgangster heeft al aangegeven dat we op dat gebied met nader onderzoek bezig zijn. In het verleden zeiden wij altijd dat je 30 kilometer per uur niet kunt handhaven als de weginrichting daar niet op ingericht is. Tegelijkertijd zien we in toenemende mate vanuit gemeenten de vraag: help ons daarbij en kijk wat er verder nog mogelijk is. Dan zou je tot een nieuwe wegcategorie komen: de gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur. We zijn met dat onderzoek bezig. We verwachten dat eind dit jaar of begin volgend jaar helemaal in kaart gebracht te hebben. Vervolgens zal het nog een juridische aanpassing betekenen om die wegcategorie mogelijk te maken. Maar de gemeenten die daar sterk aan hechten, krijgen er dan een mogelijkheid bij.

Ik zeg u er ook bij dat uit een ronde door het land blijkt dat de gemeenten niet helemaal op één lijn zitten. Sommige gemeenten staan erom te springen en andere maken lokaal een andere afweging. Ik denk dat dat ook zo hoort, want het zijn niet de rijkswegen. Maar we proberen meer mogelijk te maken wat ze willen, indachtig de motie en de toezeggingen die er al lagen. Ik informeer u daar verder over in de brief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid, dat op 20 april gepland staat.

De heer Koerhuis deed een aantal oproepen wat betreft de verkeersveiligheid rond scholen, in schoolzones. Hij noemde daarbij vijf punten. Laat ik het volgende voorop zeggen. Het begrip «schoolzone» is geen wettelijke, uniform vastgelegde term. Die term wordt wel in toenemende mate gebruikt. Die wordt door gemeenten dus verschillend toegepast. Dat maakt maatwerk in gemeenten mogelijk. Het is uiteindelijk aan de lokale wegbeheerder om te bepalen hoe de schoolomgeving wordt ingericht, bijvoorbeeld met een schoolzone. Dat is ook gememoreerd door diverse andere leden. Ik heb dus geen landelijk beeld hoeveel scholen in een al dan niet officieel vastgestelde schoolzone liggen. Ook de handhaving rondom scholen is een lokale verantwoordelijkheid waar ik niet in kan treden.

Ik kan daarnaast natuurlijk wel helpen bij het veilig inrichten van de schoolomgeving. Dat kan gefinancierd worden uit de investeringsimpuls voor verkeersveiligheid. Gemeenten kunnen daar aanvragen voor doen. Het gedrag van ouders en andere verkeersdeelnemers speelt natuurlijk ook een grote rol. Dat neem ik ook mee bij de aandacht voor de veilige schoolomgeving in gesprekken met bijvoorbeeld gemeenten en de VNG. Medio maart heb ik een eerste kennismaking met alle bestuurlijke partners op het gebied van verkeersveiligheid.

We zijn ook aan het kijken hoe we gemeenten kunnen helpen. Later dit jaar, medio zomer, zullen wij richting de gemeenten komen met een handleiding – eerder een handreiking, want er is sprake van lokale autonomie – waar ze aan kunnen denken als ze op een veilige manier een schoolzone willen inrichten en waar ze zich door kunnen laten inspireren. Dus op tal van manieren, ook voortdurend met al onze partners daarover nadenkend, proberen wij gemeenten daarin verder tegemoet te komen. Maar het is uiteindelijk een taak van de gemeenten zelf, die daar overigens in toenemende mate, zo is mijn waarneming, enorm mee begaan zijn.

Het andere aspect, ik noemde dat net al even, zijn de N-wegen. Los van de bestaande middelen waar gemeenten uit kunnen putten, waardoor ze mogelijkheden hebben voor het verbeteren en verkeersveiliger maken van N-wegen, is in het coalitieakkoord specifiek voor de rijks-N-wegen 200 miljoen euro vrijgemaakt. Door een aantal fracties werd de vraag gesteld of ik bij de besteding daarvan gebruik ga maken van de prioriteringen die in de Kamerbrief van november van het afgelopen jaar zijn geschetst. Het korte antwoord daarop is ja. Dat ga ik vanzelfsprekend doen, want we hebben niet voor niets daar al prioriteringen voor in kaart gebracht. Daarbij zijn drie aandachtsgebieden te onderscheiden: de veiliger berminrichting, het toepassen van fysieke rijrichtingscheiding en het aanpakken van resterende knelpunten, zoals bijvoorbeeld gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen.

Op basis van de uitwerking van al die prioriteringsopties vindt besluitvorming plaats over de concrete inzet van de beschikbare 200 miljoen euro. U wordt medio dit jaar bij de reguliere besluitvormings- en begrotingsmomenten daarover geïnformeerd. De eerste middelen van die 200 miljoen euro uit het coalitieakkoord komen per 2023 beschikbaar. Ik streef er dan ook naar dat we in dat jaar ook echt kunnen starten met de uitvoering van de eerste maatregelen. Dat betekent, met al het huiswerk dat al is gedaan, dat we al dit jaar ons erop voorbereiden dat dat geld, zodra het beschikbaar is, ook zo snel mogelijk besteed kan worden. Er zijn ook specifieke wegen genoemd. Voor de N35 lopen er al diverse onderzoeken en planuitwerkingen. Daar is ook al budget voor beschikbaar. Daar zijn we dus een slag verder dan met de N36, waar afgelopen week dat afschuwelijke ongeluk plaatsvond. Sommigen hebben dat al gedaan, maar ook vanaf deze kant wil ik mijn medeleven betuigen aan de slachtoffers en de nabestaanden van dat verschrikkelijke ongeluk. De N36 is natuurlijk wel in beeld, maar we moeten daar nog even verder kijken wat er precies nodig is om op de verschillende wegonderdelen tot een hogere vorm van verkeersveiligheid te komen. Dat wordt onderdeel van de integrale afweging.

Dan vroeg de heer Madlener ...

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, de heer Van der Molen heeft een vraag.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil toch nog even kort stilstaan bij de N36. De Minister zegt dat die onderdeel wordt van de integrale afweging. Dat klinkt altijd alsof het heel lang gaat duren. Wij hebben nu de situatie meegemaakt dat het enkele feit dat de rijbanen niet van elkaar gescheiden zijn ervoor zorgt dat een

vrachtwagen op de verkeerde weg helpt terechtkomt. Ik snap dat dit soort projecten niet van vandaag op morgen klaar zijn, maar ik hoop dat ik de Minister verkeerd begrijp als ik door zijn woorden het vermoeden heb dat het nog heel lang gaat duren. Dit is een bekend geval. Bij een volgend incident weer een setje vragen stellen, dat wil ik eigenlijk niet hebben. Zou de Minister er nog even nader op kunnen ingaan wat de ambitie is? Wat het CDA betreft ligt die ambitie qua snelheid hoog.

Minister Harbers:

Ik heb gewoon feitelijk antwoord gegeven op de vragen die zowel over de N35 als over de N36 zijn gesteld. Bij de N35 is het net wat verder uitgewerkt. Maar ik weet inderdaad hoe eng «integraal» klinkt. Dus laat ik hier gewoon het antwoord geven dat u mij verkeerd begrijpt, want we gaan er wel mee aan de slag. Maar wat en hoe, dat moeten we nog even precies in kaart brengen. Zodra wij daaruit zijn, meld ik dat aan de Kamer.

De heer Stoffer (SGP):

De N36 is wel een heel specifieke weg, met een heel smal dwarsprofiel. Wordt daar ook de overweging bij gemaakt om een breder dwarsprofiel neer te leggen om daarmee rijbaanscheiding ook fysiek mogelijk te maken? Ik snap wel dat de Minister niet aan kan geven wat er exact aan centimeters enzovoorts nodig is, maar ik zou wel graag een bevestigend antwoord krijgen op die vraag.

Minister Harbers:

Het antwoord is: we kijken gewoon naar alle opties en naar wat er op de verschillende wegvakken nodig is. Dat brengen wij in kaart. Ik vind het wel te ver gaan om hier al meteen te zeggen of we kiezen voor een breder profiel of voor een combinatie met andere maatregelen. Maar we gaan daar vanzelfsprekend alle opties bij betrekken die ervoor zorgen dat de weg veiliger wordt.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

De heer Stoffer vroeg ook naar de provinciale N-wegen, via cofinanciering. De 200 miljoen uit het coalitieakkoord is echt bestemd voor de rijks-N-wegen. Voor de aanpak van N-wegen die in beheer zijn bij provincies, zijn in eerste instantie de betreffende wegbeheerders aan zet. Die nemen overigens ook op tal van plekken in Nederland maatregelen. Vanuit het Rijk wordt dit al extra gestimuleerd naast de 25 miljoen cofinanciering die specifiek bestemd is voor bermmaatregelen op provinciale N-wegen. Daarnaast kunnen provincies, net als gemeenten en waterschappen, met concrete voorstellen ook een beroep doen op de brede verkeersveiligheidsimpuls van 500 miljoen euro, die onder het vorige kabinet al is vrijgemaakt en waarvoor in de komende periode nog een aantal tranches openstaan. Op dit moment wordt gewerkt aan de tweede tranche van deze brede cofinanciering. Die wordt later dit jaar uitgezet, zodat iedereen daarop kan intekenen.

De heer Madlener vroeg naar de motie over het verdubbelen van N-wegen en deze in te zetten als extra wegcapaciteit. Die motie verzocht de regering om samen met de provincies haast te maken met het opwaarderen van N-wegen naar fysiek gescheiden twee keer tweebaans-wegen. Die motie is door mijn ambtsvoorganger ontraden, omdat we dat gewoon per situatie willen kunnen beoordelen en omdat we maatwerk willen leveren. Vervolgens is de motie ook door uw Kamer verworpen. Dat laat onverlet wat ik al eerder aangaf, namelijk dat ik het belangrijk vind dat we investeren in de veiligheid van N-wegen en daartoe ook de gelden beschikbaar stellen, zoals ik in mijn vorig antwoord aangaf. Het maatwerk

– dat zat ook in de verworpen motie – is daar wel heel belangrijk voor. Vandaar de cofinancieringsregeling waar medeoverheden op in kunnen schrijven.

Voorzitter. Dat ten aanzien van de verkeersveiligheid. Ik waardeer oprecht dat dit zo breed weerklank vindt in de inbreng van de leden van de Kamer. Ik vind het om die reden ook goed dat het commissiedebat over verkeersveiligheid al over twee maanden is gepland. We komen daar ongetwijfeld meer in detail te spreken over de verschillende maatregelen. Het tweede onderwerp is bereikbaarheid.

De voorzitter:

De heer Koerhuis heeft een vraag over het eerste onderwerp.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik was mij ervan bewust dat er geen landelijk beeld is van hoeveel scholen in een schoolzone liggen. Om gestalte te kunnen geven aan onze ambitie om elke basisschool in een schoolzone te kunnen krijgen, heeft de VVD de volgende vraag: hoeveel scholen liggen in een schoolzone? Misschien kan de Minister dat uitzoeken voor het commissiedebat over verkeersveiligheid.

Minister Harbers:

Zoals ik al aangaf, is het ingewikkelde daarbij dat het begrip «schoolzone» geen vastgesteld begrip is. Wij hebben er allemaal, net als veel gemeenten, wel een beeld bij, maar er worden verschillende begrippen gebruikt. De ene gemeente noemt het schoolroute, schoolstraat of schoolzone. Sommige gemeenten noemen het helemaal niets, maar zorgen ondertussen voor de beste omgeving rond een school. Dus dat maakt het denk ik heel ingewikkeld om hier tot cijfers te komen. Ik zou dus een poging willen wagen, maar ik vermoed dat ik dan hierop ga stranden. Ik weet echt niet of er verder uitgewerkte gegevens zijn, maar wat we beschikbaar hebben, zal ik vanzelfsprekend de Kamer doen toekomen. Als er extra onderzoek achter weggaat, dan kom je op het terrein waar we straks gemeenteraden voor kiezen.

Als ik de wens van de Kamer beluister, dan lijkt het mij het belangrijkste dat wij van de zomer de handleiding voor gemeenten presenteren, waarin staat waar zij aan kunnen denken als zij een schoolzone inrichten. Als je dat eenmaal hebt en je later bij gemeenten kunt kijken wat zij ermee doen en of dit helpt, dan kom je waarschijnlijk tot een veel beter gedragen beeld.

De voorzitter:

De Minister gaat naar het tweede onderwerp.

Minister Harbers:

Ja, dat is de bereikbaarheid.

De voorzitter:

Het was een zeer mooie, uitvoerige beantwoording. Complimenten daarvoor, maar...

Minister Harbers:

Ze worden steeds korter.

De voorzitter:

Ze worden wel steeds korter. Dat wilde ik even horen.

Minister Harbers:

Bereikbaarheid, daar valt veel onder. Er is veel gevraagd naar de extra middelen die er zijn. Ik kom straks op de middelen voor beheer en

instandhouding, maar hier gaat het bijvoorbeeld ook om de 7,5 miljard extra middelen voor de ontsluiting van woningbouw, naast natuurlijk de reguliere MIRT-rondes in de komende periode. Die rondes noem ik niet voor niets, omdat alle samenhangende keuzes samen met alle landsdelen worden gemaakt in dat MIRT-proces. Het bijzondere is dat we daar natuurlijk nu aan toevoegen dat specifiek voor de woningbouw in het coalitieakkoord is belegd dat de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening over besteding van die middelen komt, tezamen met de Staatssecretaris van IenW en de Minister van IenW, zodat we dat mede mogelijk maken.

Dat betekent het volgende. Ik moet even een paar dingen onderscheiden. De 7,5 miljard euro is voor ontsluiting van de veertien woningbouwgebieden die in de NOVI worden genoemd, maar ook voor de woningbouwgebieden daarbuiten. De heer Koerhuis en de heer Van der Molen vroegen: weegt mobiliteit mee in de ontsluiting van nieuwe woningen? Alleen al door het feit dat wij die 7,5 miljard hebben vrijgemaakt, wordt dit een criterium dat meeweegt, samen met de andere opgaven, zoals waterveiligheid, bodem en milieu. Dit wordt dus ook integraal onderdeel van die MIRT-overleggen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg om voor het notaoverleg te informeren over welke prioriteiten we stellen voor die 7,5 miljard euro en of we daar halfjaarlijks over willen rapporteren. De bestuurlijke overleggen over leefomgeving en MIRT vinden rond juni en aan het eind van dit jaar plaats. Daar wordt met de regionale bestuurders gesproken over de ontsluiting van de woningbouw. Dat gebeurt ook in de daaraan voorafgaande notaoverleggen. Daartussendoor hebben we op 11 april een notaoverleg gepland, omdat de bestuurlijke ronde van afgelopen najaar niet is doorgegaan vanwege de formatie. Daar kunnen we de stand van zaken delen. In de komende tijd ga ik samen met Minister De Jonge en de Staatssecretaris op bezoek in regio's in het land om een eerste beeld op te halen van wat daar speelt aan woningbouwopgaven die we met geld voor mobiliteit mogelijk kunnen maken. Daarvoor wordt dan over de hele linie gekeken. Voor iedereen die daar vragen over had: in alle modaliteiten is de uiteindelijke inzet om daarmee zo veel mogelijk woningen te bouwen en bereikbaar te maken. In dat overleg van 11 april zullen we waarschijnlijk nog niet het hele beeld hebben, maar we kunnen dan wel een stand van zaken terugkoppelen. Bij het reguliere MIRT in juni komt een wat verder uitgewerkt beeld. Dat over het proces.

Waar we over het MIRT spreken, vroeg de heer Stoffer ook aandacht voor geld voor kleine belangrijke projecten in de regio's, zoals de Rijnbrug bij Rhenen. Hij noemde alle projecten. Ik zal ze hier niet herhalen. De Rijnbrug bij Rhenen ken ik toevallig, omdat ik daar in de buurt ben opgegroeid. Waar die projecten ook een bijdrage kunnen leveren aan het ontsluiten van woonwijken, zou dat een reden kunnen zijn om ook naar die 7,5 miljard euro te kunnen kijken. Een aantal projecten die de heer Stoffer noemde, vallen echter buiten het bereik van het daarmee ontsluiten van nieuwe woongebieden. Dan lopen ze in het overleg met de regio's mee in het reguliere MIRT-proces. We maken ook samen met de regio's de keuzes voor wat op welk moment wordt aangelegd.

Mevrouw Van Ginneken vroeg over bereikbaarheid naar het Zuidasdok. Dat onderwerp raakt zowel de Staatssecretaris als mij. Bij het Zuidasdok spelen natuurlijk een aantal dingen. Er is een financieringstekort. Daar is de Kamer ook in de vorige periode over geïnformeerd. Alleen al om die reden heeft het project onze volle aandacht om dat toch op een goede manier weer voor de kant te roeien, om het zo maar te zeggen. Maar dat proces loopt nog. Zodra dat tot verder beeld leidt, informeer ik de Kamer daarover. Ook daar werd aangegeven dat er een link is of kan zijn met de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. Dan grijp ik even terug op mijn vorige antwoord dat wij dit samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening verkennen. Daar zou zomaar uit

kunnen komen dat ook deze infrastructuuringreep een aantal dingen mogelijk maakt waardoor wij ook naar die 7,5 miljard kunnen kijken. Maar dat is natuurlijk ook een beetje een competitie tussen de vele doelen die we daarmee moeten dienen. Niet alleen die veertien gebieden, maar ook nog een aantal andere gebieden.

Ik denk ook dat we, als we tempo willen maken, op een gegeven moment ook zullen moeten kijken naar de regio's. Wie kan met welke ingrepen het snelst aan de slag om nieuwe woningbouw te ontsluiten? We hebben dat in de brief genoemd. Ook in afstemming met de Minister voor VRO zullen we moeten bezien: hoe kun je met de minste euro's de meeste woningwaarde en de meeste mobiliteitswaarde creëren? Dat zijn allemaal dingen die vooruitlopend op de criteria straks een rol zullen spelen. Ik kan echt niet vooruitlopen op de vraag of het Zuidasdok daar straks helemaal aan voldoet. Tegelijkertijd is het Zuidasdok in ontwikkeling. Ook daar zullen we met een antwoord op komen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Minister voor dit antwoord op mijn vraag. Ik ben nog niet helemaal gerustgesteld. Ik wil de Minister er in de eerste plaats op wijzen dat het Zuidasdok natuurlijk niet alleen een oplossing is voor de woningbouwopgave, maar ook voor de ambities ten aanzien van hoogfrequent spoor en internationaal spoor. Dus het heeft een breder belang. Heb ik het goed verstaan dat de Minister zei dat de inzet in het overleg met de collega van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening gaat zijn om het Zuidasdok inderdaad deels te financieren uit die 7,5 miljard? Of heb ik dat niet goed verstaan?

Minister **Harbers**:

Nee, dan hebt u het niet goed verstaan, want ik zit nog niet op concreet projectniveau. Waar ik nu met de collega van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening over spreek in de komende weken, is welke criteria we gaan hanteren om uiteindelijk tot een verdeling van die 7,5 miljard euro te komen. Pas daarachter volgt dan, in overleg met de regio's, welke denkbeelden de regio's hebben en welke projecten zij willen voorsorteren. Vervolgens moeten wij dan beoordelen of die voldoen aan de criteria. Als ik dus nu al een uitspraak zou doen over het Zuidasdok, dan sla ik al die stappen over. Ik heb dus nog geen enkel project in mijn hoofd. Ik vind ook echt dat de regio's straks voorstellen moeten kunnen doen. Los daarvan: het Zuidasdok zit nu ook niet in de 7,5 miljard euro, want dat is nieuw. Het Zuidasdok is al in ontwikkeling. Dat zit al in het huidige Mobiliteitsfonds, alleen daar zit een tekort, dus daar moeten we met een oplossing gaan komen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Als ik het goed hoor, dan is de Minister op dit moment nog niet in overleg met de regio over een oplossing van de impasse rond het Zuidasdok. Het project loopt natuurlijk vertraging op. De eerste OVT1-tranche moet van start. Dus waar staan we nu precies in het proces?

Minister **Harbers**:

Er is heel veel overleg, alleen in onze eerst vijf weken nog niet op bestuurlijk niveau. Het is een gezamenlijk project van het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam. Er is dagelijks overleg, maar wij zitten nog niet in de finale besluitvorming over de financiën.

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

Een opmerking in het kader van de bereikbaarheid. Het Zuidasdok is een voorbeeld daarvan. Iedereen weet inmiddels dat het project Zuidasdok uit de planning loopt, ook financieel. Ons is wel de verzekering gegeven dat de internationale aanlanding van het spoor op het Centraal Station niet in

gevaar komt. Dus mijn eerste vraag is: is dat nog steeds het geval? Kan de Minister dat nog steeds verzekeren?

De tweede vraag is eigenlijk van iets bredere aard, als het gaat om de bereikbaarheid. We lezen dat er, eufemistisch gezegd, problemen zijn met de stikstofberekeningen. We lezen ook dat er steeds meer boven water komt over wat er getracht is op de verschillende ministeries om stikstofberekeningen te maken die een project toch zouden kunnen laten doorgaan, terwijl dat eigenlijk niet kan en terwijl andere ministeries waarschuwen: doe het niet, maak een pas op de plaats. Uw voorganger heeft zelfs, zo blijkt uit Wob-verzoeken, gezegd: moeten we het dan niet uitstellen? Toch doorgaan met volle vaart. Mijn vraag aan de Minister is: is hij bereid om ieder geval voor wat betreft die projecten echt een pas op de plaats te maken? Echt even stoppen, want het dreigt aan alle kanten mis te lopen.

Minister Harbers:

Eerst het Zuidasdok. De reden die de heer Van Raan noemt, is wel een van de belangrijkste redenen om het Zuidasdok ooit te starten. Juist vanuit al die belangrijke belangen zijn wij nu aan het kijken naar een oplossing daarvoor. Het Zuidasdok is overigens een van de projecten die niet geplaagd worden door een stikstofberekening. De heer Van Raan had die vraag ook al gesteld. Ik zou wel het beeld willen wegnemen dat wij maar wat doen. De heer Van Raan noemde ook de 25-kilometergrens. Daar ligt ook gewoon een compleet onderzoek onder waarom het kabinet in 2020 heeft besloten om een afkapgrens van 25 kilometer te hanteren. Ik refereer even aan de commissie-Hordijk. Die heeft daar uitvoerig onderzoek naar gedaan en uiteindelijk gezegd: je moet af van de tweedeling tussen wegverkeer en andere emissiebronnen van stikstof. Het toenmalige kabinet kwam met beredeneerde onderzoeken tot de grens van 25 kilometer, omdat het daarbuiten nauwelijks toerekenbaar is aan één bron. Met daarbij de vaststelling dat de stikstofdepositie daarbuiten niet weg is. Die zit in een soort deken over Nederland en moet door algemene bronmaatregelen worden opgevolgd. Dat even over hoe wij aan het berekenen zijn rond stikstof. Dat doen we gewoon op basis van uitvoerig onderzoek en op basis van uitgangspunten. Het is overigens verder aan de Minister voor Natuur en Stikstof om daar een uitspraak over te doen. Maar het is het geldende beleid. Wij gebruiken dat op dit moment voor de onderbouwing van infrastructuurprojecten, omdat het vastgesteld beleid is.

De heer Van Raan (PvdD):

De Minister zegt: de heer Van Raan schetst een beeld dat we maar wat doen. Ik kan de Minister verzekeren dat hij daar de heer Van Raan helemaal niet voor nodig heeft. Het ministerie kan prima zelf het beeld schetsen dat er maar wat gebeurt. Hoe vaak is het nu al niet voorgekomen dat die berekeningen gewoon niet kloppen? In die berekeningen komt net weer een voorbeeld naar buiten over de A9. Daar blijkt dat zelfs het ministerie zelf vraagt: moeten we hier wel mee doorgaan als het zo vaag is? De Minister geeft eigenlijk geen antwoord op mijn vraag. Gegeven al die onzekerheden – zo noem ik ze maar even – en gegeven al die crises, is het dan niet verstandig om nu even duidelijk een pas op de plaats te maken, voordat hij er inderdaad op projectbasis induikt? Dat was mijn vraag.

Minister Harbers:

Dan is de vraag: wil je überhaupt even stoppen met alle infrastructuur? Er is gewoon een vastgestelde methode. Er wordt volgens die vastgestelde methode berekend wat de stikstofuitstoot is. Uiteindelijk doe ik niet het eindoordeel, want als er mensen zijn die daaraan twijfelen, dan gaan zij naar de rechter. De rechter beoordeelt uiteindelijk of de berekeningen

correct zijn en of het past binnen het wettelijk kader. Die beslissing neem ik uiteindelijk niet. Maar zolang er geen ander beleid is, is dit wel het beleid. Het beleid is twee jaar geleden aangepast, juist rekening houdend met kritiek die er in de periode daarvoor is geweest. Dan houden wij ons aan die geldende wetgeving die voorschrijft hoe je de berekening moet maken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik kom toch nog even terug op de Zuidasdok. Die valt heel veel hier. Ik had ook al gezegd dat het altijd ten koste gaat van iets anders. Geld is niet gratis. Ik hoor nu D66 al voorsorteren op het potje voor nieuwe woonwijken. Ik wil het toch nog even scherp krijgen van de Minister. We werken al aan de bereikbaarheid van de Zuidas. De vraag is of die ondertunneld moet worden. Dat kost volgens mij 1 miljard extra. Die 7,5 miljard is toch bedoeld voor de ontwikkeling van nieuwe woonwijken? De woningbouwprogrammering van Amsterdam is hartstikke duur. Ik heb hier regelmatig Kamervragen over gesteld. In een sociale huurwoning gaat gemiddeld een ton grondsubsidie. 40% van alle woningbouwprogrammering daar is sociale huur. Dat is veel hoger dan in de rest van het land. Ligt het niet voor de hand om eerst eens een grotere bijdrage van Amsterdam te vragen uit die dure woningbouwprogrammering?

Minister **Harbers**:

Dat is mooi, want wij hebben op onze begroting gelden staan voor de bereikbaarheid. De Minister voor Volkshuisvesting heeft de andere aspecten rond wonen. De aspecten die de heer Koerhuis nu noemt, liggen denk ik toch echt op het terrein van de Minister voor Wonen. Heel eenvoudig gezegd: wij staan aan de lat om ervoor te zorgen dat je daar kunt komen waar straks veel huizen worden gebouwd. Dan is het vervolgens met name aan de medeoverheden en de projectontwikkelaars die de woningen echt bouwen om te bepalen welke woningen dat zijn. Voor bereikbaarheid maakt het niet uit of ik een huurwoning of een koopwoning heb. Bij beide moet je kunnen komen.

De heer **Madlener** (PVV):

Bij beide woningen moet je kunnen komen, maar de vraag is: hoe kom je daar? Kom je daar met de benenwagen, een fiets of kun je er met je auto naartoe? Ik merk dat heel veel vooral linkse D66-bestuurders nu al roepen: «Laten we die parkeernorm maar verlagen. Dan heb je minder auto's in de wijk. Weet je wat? We doen als ontsluiting een duur trammetje of een metro, want dan is er geen stikstof. Dus die auto pesten we lekker weg». Alleen, de mensen die daar moeten wonen, willen wel graag die auto voor de deur. Zij willen hem ook nog kunnen opladen op hun eigen parkeerplaats. Ik wil ervoor waarschuwen dat we straks niet allemaal onleefbare wijken gaan ontwikkelen waar de mensen straks elkaar de hersens in moeten slaan voor het laatste parkeerplekje en waar je je eigen auto niet eens meer voor de deur kunt opladen. De Minister weet hoe het in Rotterdam is gegaan, waar de parkeernormen en de ontsluitingsnormen zo laag waren dat er elke dag een file aan auto's voor de deur staat. Mensen willen gewoon die auto. Is de Minister bereid te onderkennen dat een auto hoort bij een modern normaal leven?

Minister **Harbers**:

Dat is een mooie interruptie. De heer Madlener doet mij terugdenken aan de tijd dat wij beiden raadslid waren. Ik breng in herinnering dat wij in Rotterdam niet alleen werkten aan parkeerbeleid, maar ook aan een verbetering van het openbaar vervoer door de RET. Dus daar zie je al beide modaliteiten. Parkeernormen stellen wij niet op landelijk niveau vast. Wij hanteren de uitgangspositie dat wij voor die 7,5 miljard euro met alle modaliteiten willen werken richting woonwijken, want het is altijd een

mix. Er zijn altijd mensen die graag in de auto zitten of die er misschien niet eens graag in zitten, maar het wel praktisch vinden. Er zijn ook mensen die graag op de fiets zitten. De realiteit is dat de meeste mensen beide gebruiken, en ook het openbaar vervoer. Je moet dus een brede mix van modaliteiten hebben.

Vervolgens is het aan de lokale overheden zelf om te kijken welke parkeernorm bij welk type wijk past. De heer Madlener weet dat er ook in het voorbeeld van Rotterdam wijken zijn waar je een auto per huis hebt. Maar als je een wijk hebt waar veel studenten zonder auto wonen, dan is het 0,2 auto per huis. Dat is allemaal lokaal maatwerk. Uiteindelijk telt hier of men in staat is om lokaal een brede mix aan aantrekkelijke huizen te bouwen waar uiteindelijk ook een markt voor is, op de huurmarkt of op de koopmarkt. Die keuzes ga ik niet vanuit Den Haag bepalen.

De voorzitter:

De heer Madlener, kort alstublieft.

De heer Madlener (PVV):

Ik begrijp dat de Minister die keuze hier niet maakt, maar ik hoop wel dat de Minister begrijpt dat er een enorme druk is, behalve uit linkse partijen ook nog door de stikstofregels, waardoor de verleiding bestaat om nu heel veel slechte woningen te bouwen die te dicht op elkaar staan en te weinig parkeerplaatsen hebben. Ik hoop dat de Minister daar oog voor heeft en dat hij in zijn besteding van de 7,5 miljard er niet voor kiest om daar een paar dure ov-verbindingen van te realiseren, terwijl de gewone mensen die met een gezinnetje wonen en twee auto's voor de deur hebben, straks met een probleem zitten. Ik hoop dat de Minister en de lokale bestuurders daar oog voor hebben en de eigen stikstofregels goed weten toe te passen.

Minister Harbers:

Ik hoop dat ik met mijn antwoord van zojuist duidelijk heb gemaakt dat diversiteit niet alleen iets is van mensen die divers zijn van elkaar, maar dat diversiteit ook is dat mensen diverse woonwensen en diverse mobiliteitswensen hebben. Die proberen we allemaal in samenhang te realiseren.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

De heer Stoffer vroeg naar de A27 tussen Hooipolder en Houten. Dat is een ander project dan het andere project aan de A27, maar beide projecten sluiten vanzelfsprekend wel goed op elkaar aan. Anders zou het verkeer opstoppen. Dat heeft vanzelfsprekend onze aandacht. Dan kom ik op een andere vraag, namelijk van de heer Stoffer, de heer Van der Molen en de heer Alkaya, over de Westerscheldetunnel. Daar ging ook veel debat over. De hamvraag is: welk huiswerk moet ik volgens mij zelf nog doen? De motie riep op tot een aantal zaken, namelijk: breng in kaart wat ervoor nodig is en kijk hier ook naar met de provincie Zeeland. Volgens mijn herinnering was dat in die zin ook huiswerk voor de kabinetsformatie. Mijn positie is dat ik ben aangetreden in een kabinet dat een coalitieakkoord heeft meegekregen. Daarin staat dat het afschaffen van de tol in de Westerschelde onderdeel is van het invoeren van betalen naar gebruik, of rekeningrijden, in 2030. Daar kun je allerlei emoties bij hebben, of misschien wel spijt, of wat dan ook. Ik voel zelf natuurlijk ook wel de wens vanuit Zeeland, maar ik heb te maken met een coalitieakkoord waarin voor dit doel geen middelen zijn vrijgemaakt, anders dan dat we dit vanaf 2030 kunnen verdisconteren in het tarief voor rekeningrijden. Mijn procedurele antwoord blijft dat ik vanzelfsprekend opensta voor

voorstellen van de Kamer, en dat geldt op alle terreinen, maar dat mijn positie is dat ik vanuit de tabel die bij het coalitieakkoord zat daar niet de benodigde middelen voor heb meegekregen.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik wil hier geen retorisch spel van maken. Is het zo dat het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel voor deze Minister onlosmakelijk verbonden is met de invoering van rekeningrijden? Of is het een kwestie van dekking? Als Kamer hebben wij het budgetrecht, dus dan is het ons probleem. Dan kan ik ruziemaken met de VVD over de dekking. Of zegt het kabinet: voor ons is dit onlosmakelijk verbonden met rekeningrijden, en we gaan dat sowieso niet doen?

Minister **Harbers**:

Nee. Ik zeg dat ik een coalitieakkoord heb meegekregen om uit te voeren. In dat coalitieakkoord staat de opdracht om de tol van de Westerscheldetunnel te vervangen door de invoering van het rekeningrijden. Als er vanuit de Kamer een ander voorstel komt, bijvoorbeeld om het niet te doen bij het rekeningrijden, om het eerder te doen, of dat soort dingen, dan zou mijn vraag zijn: is dat voorstel van de Kamer ook van dekking voorzien? Ik heb namelijk geen andere dekking dan dit te zijner tijd, in 2030, mee te nemen in het tarief van het rekeningrijden.

De **voorzitter**:

De heer Alkaya, kort alstublieft.

De heer **Alkaya** (SP):

Ja, kort. Dan concludeer ik dat dit niet in marmer gebeiteld is en dat als wij als Kamer met een ander voorstel komen, de Minister daar in principe voor openstaat. Ik hoop dan ook op die open houding op het moment dat wij de mogelijkheid hebben om hier budget voor vrij te maken. Dat zal bij de Voorjaarsnota zijn. Dan hoop ik op deze open houding van de Minister, want ik ga daarnaar op zoek. Ook de fracties hier wil ik recht in de ogen kijken: besef dat je verantwoordelijkheid hebt. Laten we samen op zoek gaan naar een manier waarop we dit kunnen doen.

Minister **Harbers**:

Ik wacht af, zeg ik daarbij. Ik breng één ding in herinnering. Daar zit ook informatie over in de documentatie bij de Kamervragen en in de formatiestukken die geopenbaard zijn. Dit kan niet van de ene op de andere dag. Ook bij het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel is er een stikstofvraagstuk dat eerst moet worden opgelost. Ik weet eerlijk gezegd niet hoe snel dat kan. Ook daar moet dan stikstofuitstoot gecompenseerd worden.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt zijn betoog. We gaan even door.

Minister **Harbers**:

Betalen naar gebruik noemde ik al. Mevrouw Van Ginneken vroeg om de Kamer te informeren over de planning vóór het commissiedebat over duurzame mobiliteit op 31 maart, als ik me dat goed herinner. Wij hebben in het coalitieakkoord afgesproken om het systeem in 2030 operationeel te laten zijn. De ministeries van Financiën en IenW werken de aanpak voor de invoering van betalen naar gebruik uit. Dat zal uiteindelijk een wetstraject zijn en daarna een omvangrijk invoeringstraject. We proberen daarin te leren van de vrachtwagenheffing. Daarbij dacht aan het begin ook iedereen dat dat binnen een paar jaar zou lukken, maar dat heeft qua invoering toch wat meer omhanden.

We zijn op dit moment met beide ministeries aan de slag om alle aspecten die van een antwoord moeten worden voorzien voor betalen naar gebruik

eerst te inventariseren. Ik moet mevrouw Van Ginneken vragen om ons iets meer tijd te geven dan tot 31 maart. Vooralsnog is de planning om voor de zomer een hoofdlijnenbrief over het starten van zo'n omvangrijk wetsvoorstel naar de Kamer te sturen. Dan is er meer inzicht in alle aspecten daarvan, inclusief vanzelfsprekend het waarborgen van de privacy. Dat heeft hierbij onze grote aandacht. Dit zal uiteindelijk ook meewegen in de methodiek om te meten hoeveel kilometers er met een voertuig zijn gereden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor heel veel goeds in het antwoord van de Minister. Mijn vraag zou toch zijn of op 31 maart misschien de contouren van een plan van aanpak of een tussenstand kunnen worden geschetst. Dan weten we in ieder geval of het proces voor ons voldoende voortgang en een goede richting heeft.

Minister **Harbers**:

Tja, daar kunnen we naar kijken. Ik begrijp de vraag. Hoe sympathiek ook, ik denk niet dat dat gaat lukken. Ik moet eerlijk zeggen dat de contouren zijn zoals ze in het coalitieakkoord staan. Daarover is een aantal zinnen opgenomen. Daarin is ook al vrij precies beschreven op welke wijze dit de motorrijtuigenbelasting vervangt. In de klimaattabel is weergegeven hoeveel megatonnen CO₂ met dat doel worden opgehaald. Verder dan die contouren zullen we op 31 maart niet zijn. Althans, dan wordt het ontzettend speculeren. Dan kunnen we lijstje geven van alle vragen die je moet oplossen, zonder ook maar een begin van een antwoord op elke vraag. Daar hebben we echt een paar maanden voor nodig.

De **voorzitter**:

Ik constateer dat we nu bij onderwerp twee zijn.

Minister **Harbers**:

De rest gaat sneller. Dit was het grootste blok.

De **voorzitter**:

De vragen zijn ook allemaal heel terecht, maar laten we koersen op 19.30 uur. De Staatssecretaris heeft natuurlijk ook nog tijd nodig voor haar beantwoording. Dank u wel.

Minister **Harbers**:

Ik de hoofdlijnenbrief komt ook de vraag van de heer Alkaya aan de orde over mensen die op het platteland wonen en die meer kilometers zouden rijden. We proberen daar meer gevoel bij te krijgen. Ik heb ook weleens in berekeningen gezien dat het aantal kilometers dat mensen in stedelijk of plattelandsgebied rijden elkaar niet zoveel ontloopt. Dat komt allemaal in die hoofdlijnenbrief aan de orde. Daar kunnen we dan het debat over voeren.

Tot slot bij de bereikbaarheid de manier waarop we afspraken over thuiswerken stimuleren. Vanzelfsprekend proberen we een paar positieve effecten van thuiswerken ook na corona vast te houden. Daar is in de afgelopen twee jaar al vaak over gesproken. Waarschijnlijk zijn de komende weken en maanden het moment om te kijken of dat ook lukt. Eigenlijk is dat het momentum om het goede te behouden zonder het gedwongene en het echt moeten thuiswerken. We maken daar in regio's intentieafspraken over, met regionale overheden, bedrijven en onderwijsinstellingen. Zij committeren zich ook publiekelijk aan hybride werken. We bieden ook maatwerk om werkgevers te faciliteren om hun reisgedrag te bestendigen. Dat doen we met regionale werkgevers en VNO. Met name in de komende weken en maanden zullen we de vingers aan de pols houden om te kijken hoe dat in de praktijk uitpakt en waar we met

maatwerk meer mogelijk kunnen maken. Dat zou namelijk enorm schelen voor de congestie en de files. Je hoeft dan echt niet de hele tijd thuis te werken, maar een stukje thuiswerken zou al enorm schelen.

De voorzitter:

De heer Stoffer had nog een vraag over het onderwerp bereikbaarheid.

De heer Stoffer (SGP):

Ja, over de Westerscheldetunnel. U zag net mijn vinger niet. Toen dacht ik: ik wacht tot het eind van het blok. De antwoorden op de interrupties van de heer Alkaya waren mij helder en duidelijk. Daar borduren we wel op voort. Ik heb nog specifiek gevraagd of het mogelijk is om te kijken naar het alleen tolvrij maken van de tunnel voor de Zeeuwen. Dit heeft namelijk met name sociaaleconomische gevolgen. Ik zou op z'n minst willen weten wat de reikwijdte is van wat dit betekent. Wellicht heb je dan niet het stikstofprobleem door de verkeersaantrekkende werking als je de tunnel helemaal tolvrij maakt, maar kun je in ieder geval een deel van het probleem oplossen. Mijn vraag is of de Minister daarnaar zou willen kijken. Als hij dat liever niet doet, zou hij de Kamer dan in ieder geval van informatie willen voorzien over wat het betekent om dit alleen voor de Zeeuwen te doen? Dan kunnen wij kijken of we dat al dan niet kunnen invullen.

Minister Harbers:

Het is een beetje speculatief, maar ik vermoed dat het uiteindelijke antwoord zal zijn dat het niet kan, ook omdat je geen onderscheid kunt maken tussen de ene en de andere automobilist op basis van waar diegene woont. Maar laat ik verder niet speculeren en de heer Stoffer gewoon toezeggen dat ik op deze vraag terugkom, hetzij in tweede termijn, hetzij later schriftelijk.

De heer Stoffer (SGP):

Later schriftelijk is wat mij betreft uitstekend.

Minister Harbers:

Voorzitter. Ik ben bij de instandhouding. Wij zijn vanzelfsprekend zuinig op wat we hebben. Vaak is gevraagd wat we gaan doen met de 1,25 miljard aan extra middelen voor instandhouding van zowel het wegennet als het spoornet. De antwoorden op die vragen zullen komen bij de Voorjaarsnota 2022, waar het de keuzes betreft die we voor 2022 maken. Omstreeks dezelfde tijd zal ik bij de uitwerking van het coalitieakkoord in het beleidsprogramma ook de motie-Stoffer betrekken die eerder over dit doel is aangenomen.

Hij heeft ook gevraagd: hoe weet je nou wat je precies moet doen en hoe leidt dat tot een soort structureel instandhoudingsprogramma? Rijkswaterstaat is daarvoor het assetmanagement gestart, of verder aan het verfijnen. Hoe houd je een beeld van alle assets die je op het gebied van infrastructuur hebt? Daar hoort een continue monitoring bij. Daar wordt de onderhoudsplanning dan op aangepast. Vanzelfsprekend gebeurt dat met alle mogelijke data die we daarover hebben, die we ook in toeneemende mate verrijken.

Hoewel het oprecht fijn is dat er in het Infrastructuurfonds en het Deltafonds fors extra middelen beschikbaar zijn, geef ik aan het begin van deze periode ook het volgende mee. Er zal nog steeds sprake zijn van meer wensen dan mogelijkheden met het budget. Dat is ook omdat er nog een paar lopende vervangings-, renovatie- en onderhoudsopgaven zijn uit de periode dat er niet zo fors extra geld beschikbaar was. Soms heb je dan wel zaken in het vizier, bijvoorbeeld bij de Haringvlietbrug en bij Hoevelaken. Die stonden ook voor de jaren twintig op de planning en daarbij

hebben we toch een achterstand opgelopen. Het is heel vervelend als het dan acuut dicht moet omdat er een onveilige situatie is ontstaan. De ambitie is eigenlijk om te kijken wat we voor dit jaar en voor volgend jaar moeten doen om te proberen te ergste problemen voor te zijn en om parallel daaraan te werken aan een structureel beheers- en onderhoudsplan, gebruikmakend van de extra middelen. Het zal eerder vanaf 2024 zijn dat we met elkaar een langjarig beeld kunnen delen: dit kunnen we doen met het extra geld, zo kunnen we problemen voor zijn en dat leidt tot dit kwaliteitsniveau. Daar zitten ook nog wat keuzes achter, maar die kunnen we dan gewoon voorleggen, in onderling overleg. Daar kunt u dan ook nog wat van vinden. Gelet op de tijd denk ik dat ik het daar op dit moment even bij moet laten. We komen daar later in het voorjaar dus op terug.

De Haringvlietbrug en Hoevelaken heb ik genoemd. Bij alles geldt natuurlijk: waar op korte termijn hinder ontstaat, proberen we de hinderaanpak steeds verder te verbeteren. We proberen de omgeving daar ook beter in mee te nemen. Waar het de langere termijn betreft, is het doel natuurlijk dat je een soort stabiele voorspelling kunt doen wanneer welk deel van de infrastructuur aan de beurt is, zodat een regio zich daar ook veel eerder op kan voorbereiden. Maar het zal wel met hinder gepaard gaan, want anders krijgen we geen betere, of beter onderhouden, infrastructuur.

De heer Madlener vroeg in dit verband nog waarom we niet voor 2 miljard hebben gekozen. Het staatje dat eerder naar de Kamer is gegaan, bestond uit een aantal verschillende posten. Een aantal van die posten waren hard en voor een aantal indicaties was nog nadere validatie nodig. Inclusief de zachtere posten leidde dat inderdaad tot een hoger bedrag. Uiteindelijk is het in de afweging dit bedrag geworden. Dit is een hard bedrag waarmee we in ieder geval echt een forse verbetering en inhaalslag kunnen maken. Is het genoeg? Het antwoord daarop is natuurlijk: nee. Er is namelijk nooit genoeg. Maar hiermee kunnen we meer mogelijk maken dan in het verleden. De keuzes die we nog moeten maken, zal ik aan de Kamer voorleggen en daarover kunnen we met elkaar het debat aangaan. Tegen de heer Stoffer zeg ik nog dat we vanzelfsprekend zorgen voor afstemming tussen de verschillende renovatieprojecten, zeker wanneer er een meerjarig beeld komt.

Dan de luchtvaart. Volgende week praten we daar uitgebreider over. Er zijn nog een paar brieven onderweg. Ik begreep dat ik er vanavond nog een paar in mijn tas heb die morgen of vrijdag naar de Kamer komen. Aan het begin van deze periode wil ik hier wel een paar dingen zeggen, met name over Schiphol. Wat mij betreft is dat een belangrijke toegangspoort tot de wereld en een pijler onder onze economie. Tevens is het een luchthaven die in het meest dichtbevolkte gebied van ons land ligt. Dat zijn heel veel belangen heel dicht bij elkaar. Vanuit dit kabinet zie ik het als een taak om echt een goede, gezonde balans tussen al deze belangen te vinden.

Laat ik het maar direct benoemen: we moeten ons afvragen wanneer we vinden dat er sprake is van balans. Dat moet ik me afvragen en dat moeten we ons met elkaar afvragen. Als schot voor de boeg zeg ik, in alle eerlijkheid, dat ik vind dat we bij het faciliteren van groei van Schiphol, of van Schiphol zelf, beter dan we in het verleden hadden, oog moeten hebben voor de belangen van de omgeving. Die omgeving, die regio, is namelijk ook een plek waar mensen prettig willen wonen, in een gezonde omgeving. Dat is een plek waar geluidshinder op den duur niet de belangrijkste ergernis moet zijn en een plek waar mensen veilig en gezond moeten kunnen werken. Dat zeg ik zowel vanuit het belang van de mensen in de omgeving als het belang van de luchtvaartsector zelf. Misschien hebben mensen van mij het beeld dat ik alleen maar denk aan alles wat vliegt, vaart en rijdt. Dat zou onterecht zijn. Ik houd zo van alle modaliteiten, zeker ook van de luchtvaartsector, en op alles waar je van

houdt ben je kritischer dan op alles waar je helemaal niets om geeft. Ik vind het dus van belang voor Nederland, zeker vanwege datgene wat ook in het coalitieakkoord staat over de hubfunctie, het vestigingsklimaat en datgene wat we van waarde vinden voor de welvaart van Nederland, dat we dat nu op zo'n goede manier regelen dat ik me geen zorgen meer hoeft te maken of dat over twintig of dertig jaar nog op deze manier bestaat. Dat zal dan ook schoner en stiller betekenen. Omdat ik er zo van houd, zal ik ook naar de luchtvaartsector af en toe met wat kritische, opbouwende opmerkingen komen. Dat is mijn basishouding.

Er zijn nog een aantal vragen gesteld. Die loop ik kort langs, maar ik ga ervan uit dat we daarover volgende week uitvoeriger komen te spreken. Mevrouw Kröger vroeg of er een update komt van de Luchtvaartnota. Het punt is dat de Luchtvaartnota, met de hele visie tot aan 2050, nog steeds in concept is. Ik hoop daarover dus het debat met de Kamer te kunnen aangaan. Wat mij betreft hebben we daarin alle publieke belangen centraal gesteld: veiligheid, duurzaamheid, een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en netwerkkwaliteit. Sowieso moet de sector zich ontwikkelen. Ik kijk ernaar uit om het debat aan te gaan over de vraag hoe we de randvoorwaarden inrichten en over de concept-Luchtvaartnota.

Er liggen ook nog uitwerkingsvraagstukken, bijvoorbeeld het onderzoek naar de vraag welke luchtvaart Nederland nodig heeft, dat Mevrouw Kröger ook noemde. Op zichzelf ligt die Luchtvaartnota er, maar we werken nog aan het kader voor de netwerkkwaliteit. Welke bestemmingen en welk netwerk voegen in kwalitatieve zin toe aan wat wij graag zien, ook voor het belang van de Nederlandse economie? Daar werken we nog aan. In de loop van dit jaar leg ik dat aan de Kamer voor.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar substitutienormen. Ook dat lijkt me iets waarover we volgende week verder spreken. Laat ik één winstwaarschuwing geven. We hebben te maken met EU-regelgeving die het ons niet toestaat om bijvoorbeeld internationale vluchten over korte afstanden te verbieden. Als er nu een vlucht gestopt zou worden op Schiphol, dan is er bovendien de volgende dag een andere vliegtuigmaatschappij die dat slot kan claimen. Schiphol is slotgerelateerd. Je hebt eerst dus vastgesteld luchtvaartbeleid nodig, bijvoorbeeld het luchthavenverkeersbesluit, om überhaupt een kader te hebben waaraan je dit in de toekomst kunt relateren.

Dat is een van de redenen dat we ondertussen nog wel bezig zijn met zaken die we proactief kunnen regelen, zoals de Actieagenda Trein en Luchtvaart en het hele initiatief om te kijken of je voor bestemmingen dichtbij vluchten kunt vervangen door treinreizen. Om die reden is dat twee jaar terug ook opgenomen in de voorwaarden voor de herkapitalisatie van KLM. Het is wel volgtijdelijk. We zullen dit jaar gewoon eerst een aantal besluiten over de luchtvaart moeten nemen voordat je een kader hebt dat je ook echt kunt gebruiken, ook richting luchthavens en vliegmaatschappijen.

De heer Alkaya vroeg of ik een veelvliegerstaks overweeg. Het procedurele antwoord is dat de Staatssecretaris van Financiën primair verantwoordelijk is voor de uitwerking van de vliegbelasting. Eerder, bij een van de andere thema's, kwamen ook privacywetgeving en de uitvoering langs. Ik voorzie op dit gebied misschien nog wel wat knelpunten. Belangrijker is dat het coalitieakkoord ons als kader heeft meegegeven om de huidige vliegbelasting te verhogen. Die gaat uit van een vlak tarief per vertrekkende passagier. Die doet daarmee overigens ook recht aan een andere bepaling in het coalitieakkoord. Dat is het proberen te verminderen van korteafstandsvluchten. Een vlak tarief is natuurlijk onvoordeliger voor korte vluchten dan voor verre, intercontinentale vluchten. Ik vermoed dus dat we niet snel die weg op zullen gaan. Maar het hele onderwerp komt nog langs en vanzelfsprekend komt er van de Staatssecretaris van Financiën nog een uitgebreid wetsvoorstel naar de Kamer.

De voorzitter:

Ik sta één interruptie toe van mevrouw Kröger. Zij heeft tot nu toe nog geen interrupties in deze termijn gehad. Daarna gaan we snel door. Ik vraag uw begrip daarvoor, want dan kunnen we ook nog uw tweede termijn doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, ik ging ervan uit dat ik nog vier interrupties had. Die heb ik netjes zitten opsparen.

De voorzitter:

Zeker. U hebt zeker goed gespaard. De meesten zitten op twee interrupties. Het is uw tweede termijn. We stoppen om 20.00 uur. Ik geef u in overweging om zeer zuinig te zijn met uw interrupties, omdat dat ook ten koste gaat van de tweede termijn. Dus bewaart u belangrijke opmerkingen daarvoor. Maar u hebt nog geen enkele interruptie gedaan, dus ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed. Ik hoor een andere toon bij de Minister op luchtvaart, een andere toon dan de vorige Minister had. Die ging er eigenlijk van uit: je gaat groei faciliteren en hoe ga je dat doen? Daarom heb ik de volgende vraag. We hebben het over harde randvoorwaarden, we hebben een klimaatuitdaging en een stikstofuitdaging, we hebben de uitdaging van de woningbouw rond Schiphol, we hebben de veiligheid als parameter. Is dan voor deze Minister krimp een reëel scenario waar we rekening mee moeten houden? Een reëel scenario – ik zeg niet dat we dat nu besluiten, uiteraard niet – dat je in kaart zal moeten brengen. En vervolgens moet je ook kijken hoe je dat dan kan doen op een manier met de meeste toegevoegde waarde voor Nederland.

Minister Harbers:

Ik benader het vraagstuk anders. Dat is niet om flauw te zijn. Ik spreek niet over groei en ik spreek niet over krimp. Ik kijk eerst eens even wat alle aspecten zijn die gelden in het omgevingsbeleid. Stikstof is daar de laatste jaren aan toegevoegd, maar ik denk dat geluid verreweg het grootste aspect is dat mensen merken in de omgeving. Ik kijk gewoon naar het hele samenspel van alle afspraken die er zijn, ook in de tijd gezet. Wanneer zou wat gerealiseerd moeten worden? Dus ik ga eerst kijken tot welke omgevingshinder of welke omgevingsruimte dat leidt. Voor mij is minder maatgevend hoeveel vliegbewegingen daar precies achter zitten. Het gaat mij erom: wat moeten we bereiken voor de omgeving? Wat is er toegezegd en wat moet er op termijn nog bereikt worden? Dat zal wat mij betreft uiteindelijk de ruimte voor de luchtvaart bepalen. Daarachter ligt dan nog, als het mogelijk is om hinder verder te reduceren, dat je goed moet kijken of die extra ruimte dan alleen ten goede komt aan de luchtvaart, of dat je met een stuk daarvan ook dingen in de omgeving mogelijk maakt.

Het is niet om flauw te zijn, maar je kunt alles uitdrukken in een aantal vliegbewegingen. Of dat nou hoger of lager is, en waar wij naartoe gaan, voor mij speelt dat we de goede bestemmingen hebben op Schiphol en op andere luchthavens, dat we de afspraken met de omgeving daarin nakomen en dat we ons ook een beetje stretchen in de ambitie om te kijken waar het nog stiller, zuiniger en duurzamer kan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is natuurlijk een prachtantwoord als we een greenfieldsituatie zouden hebben. Dan hebben we gewoon nog niks, een lege tekentafel, en gaan we eens kijken hoe we Schiphol gaan inrichten. Dat is helaas niet de situatie. De situatie is dat Schiphol van mening is dat ze recht heeft op

500.000 vliegbewegingen. Er ligt een LVB-1 op 500.000 vliegbewegingen, dus dat is een realiteit waartoe wij ons moeten verhouden. Mijn vraag is: als we nou gaan kijken naar al de contouren die we moeten schetsen – geluid, stikstof, klimaat en veiligheid – is het dan een reëel scenario dat we gaan uitkomen op veel minder dan die 500.000? En hoe gaan we er dan op sturen dat het aantal dat dan overblijft inderdaad de luchtvaart is waar we als Nederland het meest aan hebben? Dat was mijn vraag.

Minister Harbers:

U vraagt of het een reëel scenario is. Ik kan duizend-en-een scenario's bedenken, variërend van krimp tot groei, en wat waarvoor nodig is. Maar ik ben nu gewoon in kaart aan het brengen wat de opgave rond Schiphol is en wat we op alle verschillende aspecten hebben te leveren. Vervolgens – en dat is ook in het coalitieakkoord gezegd – is de vraag hoe je dat kunt doen binnen al die contouren, met inachtneming van het feit dat je het vestigingsklimaat en de hubfunctie overeind wilt houden. Voor mij is een aantal – en vervolgens op basis daarvan zeggen: het is krimp of het is groei – echt de uitkomst van het eerst in kaart brengen waar we staan op weg naar minder hinder.

Dat is even een zoektocht, waar ik nu vijf weken mee bezig ben, waarbij ik gewoon even alles in kaart breng en van een antwoord voorzie. In het coalitieakkoord is gezegd – terecht, denk ik, na die eerste vijf weken – dat dat besluiten zijn die we in 2022 moeten nemen. Maar al deze vraagstukken, zeg ik maar gelijk, hebben wij volgende week nog niet opgelost. Volgende week kan ik u misschien net een eerste schets geven. Die besluiten zullen vallen in 2022. Die zullen genomen worden met inachtneming van het kader dat ik zojuist heb geschetst.

De voorzitter:

De Minister vervolgt zijn betoog. De mapjes worden nu geruimtelijk dun, dus dat gaat de goede kant op.

Minister Harbers:

Op watergebied is er de pfas in de Westerschelde. Die problemen zijn mij bekend. De provincie heeft mij onlangs ook gevraagd om te kijken naar de coördinatie van de acties. Die brief zal ik de komende week beantwoorden. Ik ga in gesprek met de provincie Zeeland om te kijken wat er nodig is. Daar zijn ook Kamervragen over gesteld, dus ik zal in samenhang daarmee de komende dagen de antwoorden aan de Kamer doen toekomen.

De heer Madlener vroeg naar de verkenning en planvorming van tien tot vijftien jaar. Laat ik vooropstellen dat ik me, zeker ook door Limburg afgelopen zomer, de urgentie realiseer van die problematiek. We moeten een voortvarende aanpak hebben. Tegelijkertijd moet het ook in goede samenspraak gebeuren met de omgeving en de overheden. Dan heb je soms echt even tijd nodig om te kijken wat we dan in welk gebied moeten doen. Ook het waterschap, in dit geval in Limburg, kijkt daarnaar en heeft maatregelen klaarliggen. Maar er zijn ook dingen die nog verder uitgezocht moeten worden. We zijn ook nog bezig met evaluaties. Maar even voor de goede orde: die tien tot vijftien jaar omvatten niet alleen de verkenning, het gaat tot aan de uitvoering. Dan moet het ook klaar zijn, en dan bekijken we het hele gebied. Tegelijkertijd is het bij de intensivering, ook voor het Deltafonds, niet zo dat we helemaal blanco beginnen met wat daar moet gebeuren. Daar liggen natuurlijk veel ideeën die je met extra gelden kunt gaan versnellen. Want de urgentie is hoog; dat ben ik volkomen met de heer Madlener eens.

Tot slot de vraag van de heer Stoffer over de veerponten. De verantwoordelijkheid voor de vele veerdiensten die we hebben in dit land is decentraal belegd. Dat betekent dus dat het vaak in de eerste plaats bij de provincies ligt. Daar zijn vaak ook mogelijkheden voor aanvullende

ondersteuning. Ik had dat signaal nog niet gekregen in de afgelopen vijf weken, maar als provincies signaleren dat er structureel exploitatiekortingen zijn, dan zijn ze welkom om dat met mij te bespreken. Maar mijn eerste voorzichtige beeld is dat de meeste veerdiensten naar behoren functioneren. Daar wou ik het voor dit moment graag bij laten. Voorzitter, dan heb ik de aan mij gestelde vragen beantwoord.

De voorzitter:

Dank aan de Minister voor de beantwoording. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Hartelijk dank, voorzitter. Met veel plezier ben ik ruim een maand geleden begonnen aan een toch wel bijzonder boeiende ontdekkingsstocht langs bekend en minder bekend terrein. De IenW-portefeuille is breed en gevarieerd, en gaat van groot naar heel erg klein. Om het beeldend te maken: het gaat van 7.000 kilometer zeer zichtbaar en tastbaar spoor naar 6.000 verschillende soorten ongreepbare en onzichtbare pfas. Er zijn zelfs aanpassingen op minuscule klein DNA-niveau, met biotechnologie, om bijvoorbeeld gewassen klimaatbestendig te maken. Dus dat is zo ongeveer het spectrum waarbinnen wij ons in mijn portefeuille-onderdelen bewegen. Het is veel techniek, veel inhoud, maar uiteindelijk ook altijd mensenwerk, zeg ik met nadruk. Ik heb het over de mensen achter de schermen die bijvoorbeeld het spoor draaiende houden, ook onder lastige omstandigheden, maar ook over de mensen voor wie we ons inzetten. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de inwoners van Tata, waarvan ik afgelopen week een deel heb kunnen bezoeken.

Voorzitter. Ik ben afkomstig uit de lokale politiek. Ik ben acht jaar raadslid geweest en vier jaar wethouder. De lokale politiek dwingt je om alle opgaves altijd te vertalen naar de vraag: wat betekent dat voor de inwoner? Wat betekent het voor de ondernemers? Wat betekent het voor de mensen die daar echt dingen van merken? Ook op nationaal niveau, en zeker ook in de debatten met de Kamer vind ik het belangrijk om dat voor ogen te houden. Hoe diep we ook in de techniek verzeild raken, laten we oog houden voor wat de betekenis is voor de mensen, en ze goed meenemen in de lastige opgave waar we voor staan. Zo kijk ik ook naar deze portefeuille waar ik me de komende drie jaar voor ga inzetten. Want hoe breed en gevarieerd deze ook is, vrijwel alle onderwerpen uit dit spectrum raken mensen heel direct. Miljoenen mensen maken dagelijks gebruik van ons openbaar vervoer, iedereen heeft baat bij schone lucht, bodem en vervoer. Iedereen kan zelf een bijdrage leveren aan een meer circulaire economie met minder afval, en iedereen wil ook dat de komende generaties in voldoende welvaart en welzijn kunnen leven. Die betrokkenheid is belangrijk bij de opgave waar we voor staan: een klimaatneutraal Nederland met een aantrekkelijk en betrouwbaar ov voor iedereen, emissieloos vervoer en een economie met zo min mogelijk afval, een circulaire economie dus. En een gezonder en leefbaarder Nederland met gezondheid weer in het hart van het milieubeleid, waarbij steeds voor ogen wordt gehouden wat dit voor de mensen betekent. Ik kijk er erg naar uit om in de komende jaren met uw Kamer daaraan te werken.

Ik zal nu overgaan tot beantwoording van de vragen. Daarbij heb ik een aantal blokjes voorbereid. Het eerste blokje is openbaar vervoer, spoor en duurzaam vervoer. Daarna komt het blokje circulaire economie. Daarna het blokje leefomgeving-VTH.

De heer Koerhuis vroeg hoe Lelystad en Duitsland staan tegenover de Lelylijn. In het coalitieakkoord is ervoor gekozen om op termijn de Lelylijn aan te leggen in het kader van een breed Deltaplan voor het Noorden. Daarbij wordt ook de link gelegd met de internationale bereikbaarheid. Flevoland is een van de initiërende partijen voor de regionale bouwstenen

voor het Deltaplan en daarmee een actief betrokken partij. Wat betreft de internationale bereikbaarheid zal eerst gezamenlijk onderzocht moeten worden of en in hoeverre de keuze voor een Lelylijn hierin iets kan betekenen. Op basis daarvan kan dan het goede gesprek met Duitse partijen worden gevoerd over dit onderwerp. Dat zullen we ook de komende tijd nog gaan doen.

Dan had meneer Koerhuis nog een vraag over de kosten van de Lelylijn en de wijze waarop die kosten verdeeld gaan worden. In het coalitieakkoord is door het Rijk een reservering gemaakt van ongeveer 3 miljard. De actualisatie van de kosten voor de Zuiderzeelijn leverden het beeld op dat de Lelylijn uiteindelijk tussen 3,2 miljard en 6,4 miljard gaat kosten. Dat is dus, als het 6 miljard zou gaan kosten, een verdubbeling van het bedrag dat we beschikbaar hebben. ProRail schatte de kosten nog hoger, namelijk tussen 5 miljard en 10 miljard. Voordat wij dus een MIRT-verkenning kunnen starten, zullen wij dus eerst een beter beeld van de kosten moeten krijgen, naast het bekijken van de samenhang met woningbouw, economie en internationale bereikbaarheid. De Minister refereerde er net ook al aan dat we zeker met betrekking tot woningbouw ook moeten kijken hoe we die koppelingen kunnen maken. Dan kunnen we parallel daaraan bekijken op welke wijze wij het resterende budget voor elkaar kunnen krijgen. Het coalitieakkoord verwijst daarbij ook specifiek naar Europese fondsen en naar de regio.

Mevrouw Van Ginneken en de heer Van der Molen vroegen of ik bereid ben om in Europa te bepleiten om de lijn Amsterdam-Groningen-Bremen op te nemen in het TEN-T-kernnetwerk en zo Europese cofinanciering voor de Wunderline en de Lelylijn mogelijk te maken. De Commissie heeft in december de plannen voor de herziening van de huidige TEN-T-verordening gepresenteerd. De Lelylijn is niet voorzien in deze plannen. ProRail doet wel een uitvoeringstoets op de plannen van de Commissie. Aan de hand daarvan wordt nog voor de zomer de reactie van Nederland bepaald.

Ik wil ook nog zeggen dat we breed kijken naar alle Europese financiering. Ik beloof dat ik me daarvoor persoonlijk zal inzetten. Ik heb de opdracht uit het coalitieakkoord wat dat betreft goed begrepen.

Dan had meneer Van der Molen van het CDA nog de vraag of ik bereid ben prioriteit te leggen bij betere internationale treinverbindingen die aansluiten op hsl-knooppunten over de grens. Als voorbeeld noemde hij het realiseren van de treinaansluiting op Aken. Dat ga ik zeker doen. Ik zet me daar in de komende jaren met volle overtuiging voor in. Als het specifiek gaat over het doortrekken van een lijn naar Aken, dan zie je dat bijvoorbeeld de Drielandentrein in 2023 doorgetrokken zal worden van Luik-Maastricht naar uiteindelijk Aken. Daarbij zal er frequentieverhoging komen – eigenlijk een verdubbeling – tot Herzogenrath en in 2025 tot Aken. Dus de frequentieverhoging komt daar nog eens achteraan. Voor de lange termijn is de ambitie om de intercity tussen Eindhoven en Aken te laten rijden. Daarvoor zijn nog wel een aantal aanpassingen op het spoor noodzakelijk. Die aanpassingen worden nu door ProRail uitgewerkt.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over het klimaatlabel. De afgelopen periode is op verzoek van de Kamer invulling gegeven aan de oproep om samen met de reisbranche een eerlijke vergelijking mogelijk te maken voor reizen op reistijd, prijs en milieu-impact tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Dat is gebeurd door Milieu Centraal in de vorm van een informatiecampaagne en een tool. Vanwege de ontwikkelingen rond covid is het wel lastig gebleken om met de reisbranche tot afspraken te komen. Nu de pandemie wat lijkt te verminderen, lijkt het me goed om te bezien hoe de branche opleeft en de tool gaat gebruiken, alvorens we overgaan tot het verplichten van de tool. Ik zou daar graag nog wat tijd voor willen geven, om te kijken of dat wordt opgepakt.

Dan had de heer Van der Molen nog de vraag hoe ik, conform de motie-Geurts, de vershraling van het openbaar vervoer in de regio wil tegengaan. We vinden het heel belangrijk dat alle regio's goed bereikbaar zijn en ook blijven. Met de beschikbaarheidsvergoeding ov hebben we het ov op peil kunnen houden in coronatijd. We hebben afgesproken om uiterlijk op 1 april van dit jaar een besluit te nemen over de periode vanaf september 2022. Daarover voer ik intensief overleg met de decentrale overheden en de vervoerders in het Nationaal OV Beraad.

Dan had mevrouw Kröger gevraagd wat het kabinet concreet gaat doen om de CO₂-uitstoot terug te dringen. En krijgen we de plannen te zien voor 1 mei? In de brief over de uitwerking van het coalitieakkoord van 11 februari heeft Minister Jetten het proces geschetst voor de uitwerking van alle klimaatplannen van het kabinet. Het kabinet zal een eerste uitwerking van het beleidsprogramma Klimaat en Energie in mei aanbieden aan het PBL, zodat het PBL de CO₂-effecten daarvan kan meenemen in de Klimaat- en Energieverkenning 2022. Mocht de analyse van het PBL daartoe aanleiding geven, dan kan het beleidsprogramma daarna nog worden aangepast. Het kabinet streeft ernaar om de uiteindelijke plannen op te nemen in de Klimaatnota. Anders dan in eerdere jaren wordt een concept-Klimaatnota op Prinsjesdag, gelijktijdig met de Miljoenennota, aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarmee heeft u de plannen iets eerder dan in de voorgaande jaren. Kortom, we maken echt tempo.

Dan had de heer Stoffer nog een vraag over het Nationaal Groeifonds. De groeifondsreserveringen betroffen twee grootschalige infrastructuurprojecten, namelijk het verlengen van de Noord/Zuidlijn en het project Oude Lijn-RandstadRail. Het project Noord/Zuidlijn is onderdeel van het afgeronde MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Het project Oude Lijn-RandstadRail is onderdeel van de afgeronde preverkenning Oude Lijn-RandstadRail. De projecten zijn binnen dat kader afgewogen en zij voldoen aan de MIRT-systematiek. Na het kabinetsbesluit op basis van het advies van de commissie-Dijsselbloem hebben het Rijk en de regio wel hard gewerkt aan aangepaste voorstellen, waarbij voor de projecten een maatschappelijke kosten-batenanalyse is uitgevoerd conform de MIRT-spelregels. Die maatschappelijke kosten-batenanalyses zijn in december aan de Kamer aangeboden. De volgende fase voor die twee projecten is de MIRT-verkenning, waarbij ook volgens dat geldende spelregelkader zal worden gewerkt. De komende periode zal ik met de regio's in overleg gaan over de volgende MIRT-stap.

Dan ga ik nu over naar het blokje circulaire economie. Daar is iemand in deze zaal heel blij mee zo te horen en ik zie dat meer mensen dat zijn. De heer Haverkort heeft gevraagd wat ik bedoel met een ambitieus klimaatdoel voor circulaire economie en wanneer die plannen worden gedeeld. In het coalitieakkoord is opgenomen dat er een ambitieus klimaatdoel voor circulaire economie komt met een uitvoeringsprogramma erbij. Ook komt er een betere aansluiting tussen klimaatbeleid en circulariteit. Mijn collega, Rob Jetten voor Klimaat en Energie, en ik zien veel kansen voor een verdere versterking. We hebben daar eerder al gesprekken over gevoerd. Om dat wat concreet te maken, ga ik daarover ook in gesprek met de vijf klimaatsectoren en de Transitieagenda. In mei volgt dan een beleidsbrief, waarin ik zal ingaan op de verdere uitwerking van het ambitieuze klimaatdoel voor circulaire economie. Dus het komt eraan in mei.

Dan heeft mevrouw Hagen gevraagd naar de klimaatbrief en naar de klimaatvoetafdruk. Circulair werken heeft niet alleen invloed op de klimaatvoetafdruk in Nederland, maar natuurlijk ook buiten onze landsgrenzen. Grondstoffen komen vaak uit andere landen en producten die in Nederland worden gemaakt, worden vaak buiten Nederland afgezet. Het bepalen van een ambitieus klimaatdoel voor een circulaire economie

kan daarom ook niet zonder naar de voetafdruk en de hele keten te kijken. Om het volledige potentieel van circulaire economie voor de klimaatopgave te benutten, is het mijn inzet om de emissiereductie van circulaire maatregelen die worden genomen door bedrijven en de overheid in Nederland, zichtbaar en gewaardeerd te krijgen in de hele keten, ook als de emissiereductie buiten Nederlands grondgebied plaatsvindt. Ik ben daar ook over in gesprek met de Minister voor Klimaat en Energie en de Minister van EZK. Ik zal u daarover binnenkort informeren in een beleidsbrief.

Mevrouw Kröger vroeg wanneer er afrekenbare doelen komen. Blijft het halveringsdoel gehandhaafd? Ik ga nu een volgende, stevige stap zetten richting een circulaire economie in 2050, waarbij ik concreet maak wat dat betekent voor doelrealisatie, de benodigde inzet en maatregelen richting 2030. Er komt dus een ambitieus klimaatdoel, waarin we ook de verbinding tussen circulaire economie en klimaat proberen te versterken, want die beide opgaven moeten zo veel mogelijk hand in hand gaan. In het doelentrajec werken we aan de concretisering van de algemene doelen, waaronder doelen voor productgroepen met de grootste impact op het gebied van klimaat, milieuvervuiling, biodiversiteit en leveringszekerheid. Het halveringsdoel is in het doelentrajec richtinggevend, maar de impact op de vier genoemde effecten is leidend. Aangezien de grondstofstromen met het grootste volume niet per se de grootste impact hebben, is dat wel belangrijk om in het achterhoofd te houden. Voor de zomer zal ik uw Kamer informeren over het doelentrajec.

Mevrouw Hagen vroeg of ik al plannen heb voor nieuwe financiële investeringsmodellen. Ik werk samen met de financiële sector en het Platform voor Duurzame Financiering om knelpunten voor de financiering van circulaire businessmodellen weg te nemen. Daarvoor hebben we samen de Roadmap Circulair Financieren 2030 vastgesteld. Daarnaast laat ik op het moment een onderzoek uitvoeren naar het financieringsinstrumentarium van de overheid om te bezien of het huidige instrumentarium voldoende is om de financiering van circulaire bedrijfsmodellen te ondersteunen. Ik verwacht dat dat onderzoek nog dit jaar klaar is en dat ik het dan ook met uw Kamer kan delen. Daarbij zal ik dan ook samen met de collega van EZK kijken of er nog iets aanvullends nodig is.

Mevrouw Hagen vroeg ook of ik inzicht heb in de grondstoffen die we als land bieden en de grondstoffen die we nodig hebben. Ja, dat hebben we. Het PBL monitort dat in samenwerking met een kennisconsortium. Ze monitoren dan de voortgang van het transitieproces naar een circulaire economie. Onderdeel van dat monitoringsprogramma is de uitvoering van de Materiaalmonitor door het CBS. In die Materiaalmonitor worden fysieke materiaalstromen van, naar en binnen de economie waargenomen. Daardoor hebben we zicht op het gebruik en ook de import en export van fysieke materiaalstromen van Nederland.

Mevrouw Hagen vroeg of we ook denken aan de producentenverantwoordelijkheid aan de voorkant van de keten. We hebben daar inderdaad al eens eerder over gesproken in een commissievergadering. De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid is inderdaad een belangrijk instrument, waarmee producenten meebetalen aan het circulair maken van ketens. Bij het tweeminutendebat op 3 februari heb ik toegezegd in een brief nader in te gaan op het instrument UPV. Dat zal ik dus ook doen.

Meneer Van Raan vroeg naar een visie om ervoor te zorgen dat we niet langer stapjes omhoog doen op een roltrap die naar beneden gaat. Welke stappen ondernemen we om ook de plasticproductie te reduceren? Ik ben het helemaal eens met zowel het PBL als de heer Van Raan dat beleidsintensivering nodig is, dus meer dwang en drang. We zijn daar al mee aan de slag. Zo hebben we bijvoorbeeld de acties van vorig jaar, waarbij statiegeld op plastic flesjes werd ingevoerd. Ook is de regelgeving voor wegwerpplastics geïntensiveerd. Daarnaast steunt Nederland de plannen van de Europese Commissie om meer te sturen aan de voorkant van de

productketen, zoals met de aankomende Europese initiatieven ten aanzien van productbeleid. Laten we eerlijk zijn: alles wat te maken heeft met dit soort thema's moet je heel erg op Europese en misschien wel mondiale schaal proberen aan te halen. Wellicht is dit dus ook nog een goed thema om op de G20 onder de aandacht te brengen.

Meneer Stoffer vroeg wat het kabinet doet om het gebruik van ruwe grondstoffen terug te dringen en meer recyclaat in te zetten. Wordt daarbij ook het prijsverschil aangepakt? Het kabinet zet zich in voor een Europees-rechtelijke verplichting voor de toepassing van een percentage recyclaat in nieuwe producten. Overigens heb ik een paar weken geleden, met steun van vier andere lidstaten, een brief gestuurd aan de Europese Commissie over de herziening van de verpakkingenrichtlijn, waarin ik ook een oproep hiertoe heb gedaan. Een dergelijke verplichting zorgt voor een constante vraag naar recyclaat en dat heeft natuurlijk weer een positief effect op het prijsverschil tussen primaire en secundaire materialen. Het heeft natuurlijk de grootste impact om dat op Europees niveau te doen. De heer Van Raan vroeg of ik bereid ben een belasting op polymeren in te voeren. In het coalitieakkoord is geen afspraak gemaakt over een plastictaks, dus er is geen concreet voornemen om een belasting in te voeren. Het vorige kabinet heeft in juli 2021 een verkenning van de invoering van zo'n plastictaks naar de Kamer gestuurd en heeft eventuele verdere stappen aan dit kabinet gelaten. Ik ga dat samen met de collega's van Economische Zaken en van Financiën nog eens bezien. Ik zal u daarover na de zomer informeren.

Voorzitter, dan heb ik nog één onderwerp: leefomgeving en VTH.

Mevrouw Kröger had een vraag over de gezondheidsschade die wordt veroorzaakt door vervuilde lucht. Grote vervuilers maken omwonenden ziek, zo zegt zij, en ze leest in de hoofdlijnenbrief weinig om aan de zorgplicht te voldoen. Een gezonde leefomgeving en een schone lucht zijn voor mij echt heel belangrijk. Daarom zetten het Rijk en meer dan honderd decentrale overheden zich in voor het Schone Lucht Akkoord. Het doel daarvan is permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidswinst door verlaging van emissies. In het commissiedebat van 26 januari heb ik naar aanleiding van de situatie rond Tata Steel al vrij uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld over de problematiek van deze grote uitstoter en de noodzaak om de gezondheid van omwonenden te verbeteren. Daartoe voer ik het plan van aanpak uit dat op 1 december aan uw Kamer is aangeboden. Via het Nationaal Milieuprogramma zal ik nog nader ingaan op hoe we een gezonde leefomgeving bereiken en welke stappen en instrumenten daar de komende jaren voor nodig zijn. Daarbij zal ook worden gekeken naar de samenhang met de andere grote opgaven die het kabinet zichzelf in de leefomgeving heeft gesteld. Ik ben er wel van overtuigd dat een gezondere leefomgeving mogelijk is, ook met deze opgaven. Overigens komt er in mei 2022 een richtinggevende notitie. Daarin wordt ook inzicht gegeven in het participatietraject, waarvan de Kamer uiteraard onderdeel zal zijn. Ook wordt inzichtelijk gemaakt welke andere partijen bij het traject worden betrokken. Dat is mei 2022. Het plan komt dan rond de zomer van 2023.

De heer Haverkort vroeg hoe we ons voorbereiden op risico's in de uitvoering, zoals nieuwe incidenten, rechterlijke uitspraken of onwettige emissierapporten. Er zijn veel risico's en zorgen en zijn vraag is hoe de Staatssecretaris die voorkomt. Alle activiteiten van bedrijven moeten gebeuren binnen de grenzen die wij als samenleving stellen. We stellen die grenzen via wet- en regelgeving en bewaken die grenzen met vergunningverlening, toezicht en handhaving. Je ziet dat burgers de overheid steeds vaker wijzen op situaties waarin bedrijven volgens hen in overtreding zijn. Ik zet me vooral in om incidenten aan de voorkant te voorkomen. Daarnaast maak ik me sterk voor de versterking van het VTH-stelsel. Er is ook een duidelijk gedragen rapport geweest en de aanbevelingen van Van Aartsen zijn door de Kamer overgenomen. Met de

partners kijk ik gericht naar de grootste risico's in de uitvoering. Daarbij kijken we bijvoorbeeld naar de veelplegersaanpak. Daarnaast zet ik in op aanpassing van de juridische kaders waar nodig en mogelijk, want dit betreft wel vaak Europese regelgeving. Ook werk ik samen met de petrochemische industrie, de chemische industrie, de wetenschap en Safety Delta Nederland om de veiligheid in de petrochemie en de chemie te verbeteren. In het Nationaal Milieuprogramma breng ik in kaart wat voor de lange termijn nodig is.

De heer Van Raan had een vraag over vervuilende bedrijven, die volgens hem hun bestaansrecht verliezen. Hij benoemde specifiek Tata Steel. De milieu en gezondheidssituatie rond Tata Steel is natuurlijk zeer problematisch. Afgelopen maandag was ik daar. Iedereen die ik sprak, inclusief Tata Steel zelf, ziet in dat dat moet verbeteren. Zowel Tata als de overheden ondernemen acties om dit te verbeteren. Het plan van aanpak is door mijn voorganger Steven van Weyenberg in december naar de Kamer gestuurd. Daarmee gaat de vervuiling sneller en meer omlaag, met de afspraken en regels waar Tata aan gehouden is. We vragen het RIVM om komend jaar twee meetmomenten in te bouwen om ook onafhankelijk te toetsen of er verbeteringen zijn gemaakt.

Mevrouw Kröger vroeg hoe we ervoor gaan zorgen dat afspraken voor de leefomgeving en circulariteit in het kader van de nieuwe groene-energiepolitiek niet te vrijblijvend zijn maar echt bindend worden. Ook ik vind dat we bij maatwerkafspraken niet moeten volstaan met het zetten van vinkjes of het doen van mooie beloftes aan elkaar. Op dit moment wordt onderzocht op welke manier er weer wederkerigheid wordt vormgegeven en hoe bedrijven daaraan kunnen worden gehouden. Dat zou bijvoorbeeld kunnen via roadmaps of samenwerkingsovereenkomsten. Het is wel complex, omdat het beleid tegelijkertijd staatssteun-proof moet zijn en het gelijke speelveld natuurlijk niet in het geding mag komen. In de komende maanden werk ik dit verder uit met mijn collega van Economische Zaken en Klimaat.

Mevrouw Hagen gaf nog aan dat een nieuw VTH-stelsel broodnodig is. Ze vroeg of alle stukken voor 9 maart worden ontvangen. Ik voel ook de dringende urgentie om het VTH-stelsel te versterken. We gaan dat ook doen, via een interbestuurlijk programma dat in het tweede kwartaal van start gaat. Ik heb ook toegezegd om een brief over de planning van alle acties om het VTH-stelsel te versterken voor het debat van 9 maart aan uw Kamer te doen toekomen.

Mevrouw Hagen vroeg of de hoogte van de boetes, € 2.000, afschrikwekkend genoeg is. Op 13 december heeft mijn voorganger een brief aan de Kamer gestuurd over versterking van het VTH-stelsel. Een van de daarin aangekondigde acties is dat we de Raad van State op korte termijn om advies gaan vragen. Het gaat dan met name om de wijze waarop de doorzettingsmacht van milieucriminaliteit in het VTH-stelsel op rijksniveau het beste kan worden georganiseerd. Onderdeel van die adviesaanvraag is de vraag hoe de Europese eis van evenredige, doeltreffende en afschrikwekkende sancties goed kan worden geborgd in de uitvoering van de handhaving. Dit is dus wel een heel terechte vraag. Daarbij gaat het overigens over zowel het bestuursrecht als het strafrecht.

De heer Koerhuis zei dat het erop lijkt dat de aangenomen motie om de geluidsregels voor wegen, sporen, luchtvaart en scheepvaart beleidsneutraal over te zetten, niet wordt uitgevoerd. De motie is ingediend in een Kamerdebat over woningbouw in de context van de actualisering van rekenregels voor cumulatie van geluid. Cumulatie gaat over meerdere bronnen, dus niet alleen luchtvaart. De impactanalyse hiervan heeft u, als het goed is, inmiddels ontvangen. Daaruit blijkt niet dat er niet kan worden gebouwd, maar we moeten bij woningbouw natuurlijk niet voorbijgaan aan de geluidshinder op bepaalde locaties. Daarover moeten we ook eerlijk en transparant naar elkaar zijn. Zoals u weet zijn we samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening daarover

in gesprek met de regio Schiphol. Met de regio werken we samen aan een aanpak die gemeenten ondersteunt bij zo'n transparante afweging. Daarover hopen we binnenkort samen conclusies te trekken, waarover de Kamer uiteraard zal worden geïnformeerd.

De heer Van Raan had nog een vraag over de schone leefomgeving. Wanneer stoppen we met mooie woorden en beginnen we met daden? Dat is de korte samenvatting van de vraag. Het kabinet-Rutte IV maakt in het coalitieakkoord zeer veel middelen vrij om aan de ene kant de stikstofproblematiek en de klimaatdoelstellingen aan te pakken en aan de andere kant de achterstanden op het gebied van bereikbaarheid in te lopen. Zoals in de Kamerbrief is geschreven, zijn onze prioriteiten langs drie lijnen uit te leggen: de basis op orde, toekomstbestendigheid en realisatie met behulp van de beschikbaar gestelde middelen. Een toekomstbestendig Nederland betekent ook dat de keuzes die we nu maken, bijdragen aan een gezonde en schone leefomgeving. Het voorkomen van milieuschade door slechte luchtkwaliteit, geluidshinder of schadelijke stoffen die via de bodem of het water ons lichaam binnendringen, staat daarbij voorop. De vertaling van die ambitie in een concrete aanpak met maatregelen voor het voorkomen, beheersen en waar nodig saneren van milieu en bodemschade zal worden vastgelegd in een Nationaal Milieuprogramma. Daar had ik het net al eventjes over. Ergens in de loop van mei komen het plan van aanpak en de participatieleidraad. Het stuk zal dan volgen in 2023. Dat was mijn beantwoording, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de Staatssecretaris. Dank aan het kabinet voor de beantwoording in eerste termijn. Bijna elke fractie had nog een interruptie waar ik nee tegen heb moeten zeggen. De ondersteuning is bereid tot een kwartier uitloop, zodat we toch een tweede termijn kunnen houden, als daar behoefte aan is bij de Kamer. Ik kijk ook even naar de bewindspersonen om te zien of zij bereid zijn om nog een kwartiertje langer te blijven. Dat is het geval. Dan doen we een tweede termijn, met een kwartier uitloop. Ieder een minuut, dus hou je daar alsjeblieft aan. Dank je wel.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik kondig in ieder geval een tweeminutendeбат aan. Allereerst over de verkeersveiligheid bij scholen: ik denk dat standaardisatie een goed begin zal zijn, dus het standaardiseren van schoolzones als begin van het vijfpuntenplan dat ik gepresenteerd heb. Dat maakt de inrichting van schoolzones ook goedkoper voor gemeentes.

Voor de Lelylijn kijk ik naar de Staatssecretaris: het klopt dat Flevoland onderdeel was van het bod, maar Flevoland zat er vooral in voor de IJmeerlijn. De vraag was: hoe zit Flevoland erin voor de Lelylijn?

Dan mijn motie over geluidsregels. Ik hoor in de beantwoording wederom alleen maar dingen over de luchtvaart. Dat las ik ook al in de Kamerbrief. Er wordt inderdaad nog gebouwd, maar wel minder, en dat was niet mijn motie. Dat blijkt alleen nog maar uit de analyse van de luchtvaart. De andere drie moeten nog gebeuren, dus wie weet hoeveel minder er straks gebouwd wordt.

Tot slot, voorzitter. Ik snap wat de Minister zegt over Zuidasdok: dat het hem niet uitmaakt welke woningen er gebouwd worden. Maar dan zeg ik het richting gemeente Amsterdam: de rijksbijdrage die gevraagd gaat worden, gaat gewoon omlaag als die woningbouwprogrammering wat minder duur is. Dat scheelt gewoon voor het bod.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Dan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. In de eerste plaats moeten alle plannen die van dit ministerie komen, bijdragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot: 20% van de totale CO₂-uitstoot. Ik hoor nu dat die plannen op 1 mei naar het PBL gaan, maar mijn vraag was: krijgen wij ze als Kamer daarvoor nog te zien? Dat was mijn vraag, mijn verzoek.

Dan Schiphol. Ik hoor van deze Minister eigenlijk dat alles openligt: we gaan naar de randvoorwaarden kijken en dan ligt alles open. Krimp is dus ook mogelijk. Dat zie ik maar als een positief klein kiertje, waar we mee aan de slag kunnen.

Dan de circulaire economie. Misschien kan de Staatssecretaris nog één keer heel duidelijk stellen dat die 50% grondstofreductie in 2030 staat als een harde doelstelling en dat alle plannen die zij noemde om daar invulling aan te geven, bedoeld zijn om die doelstelling te halen. Mijn vraag was of die doelstelling in de plannen voor groene-industriepolitiek meegekoppeld wordt met een CO₂-reductiedoelstelling.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Voor een hoofdlijnen debat hebben we heel wat details gedeeld. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording van al mijn vragen. De rest van de details komt wat mij betreft bij leven en welzijn in de toekomst.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank. Ik zal een beetje haast maken. Ik mis bij het kabinet in ieder geval het onderwerp Zuidasdok. Ik heb daar onvoldoende antwoord gekregen op de vraag wanneer en hoe ze in gesprek gaan met de regio. Daarom het volgende verzoek. Kunnen de Minister en de Staatssecretaris in overleg met de regio een proces afspreken om oplossingen te vinden voor het financiële gat, en de Kamer over dat proces informeren voor het notaoverleg van 11 april?

Ik heb ook nog geen antwoord gekregen op de vraag of bereikbaarheid als doelstelling centraal kan worden gesteld in besluitvorming rondom het mobiliteitsbeeld en de toepassing van maatschappelijke kosten- en batenanalyses.

De voorzitter:

Mevrouw Hagen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Voorzitter. Allereerst natuurlijk dank voor de beantwoording. Ik ga het puntsgewijs doen. U geeft aan dat de Raad van State om advies wordt gevraagd. Wanneer verwacht de Staatssecretaris dit advies, zodat wij daar als Kamer kennis van kunnen nemen?

Ik had ook nog gevraagd naar een nieuwe definitie van afval. Ik heb daar echter tevens schriftelijke vragen over gesteld, dus wellicht kan die vraag dan daar worden beantwoord.

Dan de grondstoffenstrategie. Er werd even gesproken over materiaalstromen, maar wat ook cruciaal is in een circulaire economie, is dat we juist weer de ketens op gang brengen van de grondstoffen die wij als land kunnen bieden. Bij een grondstoffenstrategie gaat het dus verder dan alleen een materiaalstroomanalyse. Wellicht kan dat nog ergens worden meegenomen.

Ten slotte begrijp ik natuurlijk dat de circulaire economie buiten de landsgrenzen gaat, maar wellicht is de Staatssecretaris van plan om naast de uitstoot van emissies ook te kijken naar energie- en waterbesparende maatregelen als een bepaling of het een meer circulaire activiteit is.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Er moet even een woordvoerder naast mij op adem komen na zo veel vragen. Maar dat is allemaal gelukt.

Voorzitter. Ook ik dank de bewindspersonen voor hun antwoorden. Ik heb nog twee kleine punten, maar deze zijn wel belangrijk. Het eerste punt is de reactie van de Staatssecretaris over de verbinding richting Aken. Daar is in de Kamer natuurlijk al regelmatig over gesproken. Elke keer komen er complicaties: of het is de verbinding met Den Haag of het is station Eindhoven. Nu zijn het aanpassingen aan het spoor. Dit terwijl er ook nog een motie ligt van Geurts en Minhas, CDA en VVD, die voor een verdiepend onderzoek pleit waarvan de terugkoppeling nog voor het MIRT-debat moet plaatsvinden. Ik zou dus heel graag van de Staatssecretaris horen of we dat zo snel mogelijk tegemoet kunnen zien. Wil zij dan samen met de partners vooral de insteek kiezen van wat er wel kan in plaats van dat wij elke keer drempels tegenkomen?

Dan het tweede punt: de vershraling van het ov. Ik vind het goed om te horen dat de Staatssecretaris in gesprek gaat met de regio's. Het beeld dat wij krijgen is echter dat de coronasituatie niet alleen te maken heeft met het geld dat beschikbaar wordt gesteld, maar dat er ook op concessies niet of heel onvoordelig wordt ingeschreven en dat dit via de achterdeur leidt tot vershraling. Het moet uit de lengte of de breedte komen. Ik zou graag van de Staatssecretaris horen of ze dat beeld herkent en of ze dat met de regio's gaat bespreken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de Staatssecretaris voor haar uitgebreide beantwoording van mijn vragen. Dank daarvoor. De conclusie moet toch zijn dat wij nu moeten vaststellen dat het voorlopig helemaal niet schoner wordt. We meten anders. We gebruiken soms trucjes. We exporteren vervuiling naar de toekomst of naar andere plekken. Daarom is de bredewelvaartsmeting juist zo van belang. Als je nu kijkt naar al die projecten die we bespraken, Zuidasdok, Lelystad, Schiphol, A9, A27, dan zie je dat deze allemaal keihard zijn vastgelopen in de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid.

Voorzitter. Daarom is het inderdaad verheugend om vast te stellen dat het bespreekbaar maken van de krimp van de luchtvaart toch een van de opties lijkt te zijn. Wie had gedacht toen wij dat in 2018 als eerste partij opperden, dat zelfs de Minister van IenW dit niet langer uitsluit?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Brede welvaart, ik vind dat eigenlijk toch ook wel een mooi begrip, alleen denk ik dat het voor mij toch wel iets heel anders betekent dan voor een aantal anderen hier aan tafel. Het betekent voor mij de vrijheid om een auto te bezitten en die te kunnen rijden en het hebben

van een mooi huis waar je gewoon ruimte hebt. Het betekent voor mij ook mooie natuur om je heen waar je lekker kunt wandelen. En of dat dan heideplantjes zijn die stikstofarm zijn, of dat het andere planten zijn die wat meer van stikstof houden, is voor mij eigenlijk niet zo belangrijk. Maar die brede welvaart zoals ik «m voel, daar maak ik me ernstig zorgen over. De regeringspartijen in deze Kamer zijn immers meer bezig met iedereen de auto uit te jagen, de trein in en iedereen in een dichtbebouwde stad te laten wonen in een klein huisje zonder parkeerplaats. Ik vind dat geen brede welvaart.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb namens de SP-fractie een aantal belangrijke punten naar voren gebracht. Ik zal ze niet allemaal opnieuw langslopen, want daar is veel te weinig tijd voor.

In het staartje van de beantwoording van de vragen over de Westerscheldetunnel gaf de Minister nog aan dat stikstof eventueel een complicerende factor zou kunnen zijn. Ik spreek bestuurders in de provincie die dat ook aangeven, maar ook gelijk aangeven: «Dat is ons probleem. Dat kunnen we oplossen. Als wij het met Den Haag eens worden over het tolvrij maken van de tunnel, dan kunnen wij dat stikstofprobleem gewoon oplossen.» Mijn oproep aan de Minister is dus: ga zo snel mogelijk met het provinciebestuur om de tafel om te kijken hoe dit wél zou kunnen. De opdracht aan de Tweede Kamer was helder. Wij gaan ervoor zorgen dat het budget vrijkomt. Ik bedoel: de SP gaat er in ieder geval voor zorgen dat er een voorstel ligt. Dan ligt voor de coalitiepartijen de bal voor het doel en moeten ze echt kiezen. We gaan dan zien of ze echt voor Zeeland kiezen of voor andere zaken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. We gaan door naar de beantwoording van de zijde van het kabinet. Het woord is aan de Minister.

Minister Harbers:

Er lagen nog een paar vragen op mijn terrein. Ik vermoed dat de heer Koerhuis een motie in voorbereiding heeft over het standaardiseren van schoolzones. Of was het een vraag aan mij? Ik heb dat niet goed begrepen. Ik heb aangegeven dat het echt lokaal beleid is. We gaan de lokale overheden helpen met een verdere uitwerking van hoe het eruit zou kunnen zien als ze het willen. Dat is dan wel met inbegrip van het feit dat men daar lokaal ruimte voor heeft. Als de heer Koerhuis dat «standaardisatie» noemt, dan is het standaardisatie, maar uiteindelijk is het gewoon een handreiking aan de gemeenten. Volgens mij bedoelen we hetzelfde. Ik stel ook vast dat gemeenten in toenemende mate bezig zijn met dit vraagstuk, dat ze het gewoon zo veilig mogelijk inrichten en dat ze het ook vaak «schoolzone» noemen.

Dan het Zuidasdok. Ik kan mevrouw Van Ginneken toezeggen dat we vóór het notaoverleg van 11 april met een schets komen van het proces en van hoe het maken van bestuurlijke afspraken loopt.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog hoe bereikbaarheid meetelt in het mobiliteitsbeeld. Ik begreep de vraag eerlijk gezegd niet helemaal, want in het mobiliteitsbeleid staat bereikbaarheid eigenlijk altijd centraal. Dat nemen we dus mee. Dat is eigenlijk de kern waar we dan een uitspraak over doen. Ik kan me voorstellen dat ik de vraag niet helemaal goed heb

begrepen, maar dan komen we er ongetwijfeld in een volgend debat over het MIRT nog wel over te spreken.

Diverse sprekers hebben het gehad over de krimp van de luchtvaart. Ik meen zelf toch echt dat ik een antwoord heb gegeven over het samenbrengen van omgevingsvariabelen en het uitgangspunt om de goede aspecten voor het vestigingsklimaat te waarborgen. Ik plak daar geen label op. Ik vind gewoon dat het goed in balans en toekomstvast moet zijn. Dat wordt de grote opdracht bij de besluiten in 2022. Tot slot. Ik wees de heer Alkaya erop dat er sprake is van een stikstofprobleem bij de Westerscheldetunnel. Ik heb nog geen beeld van een oplossing daarvoor en weet ook niet of het zou lukken om daarvoor provinciaal aan de lat te staan, maar mijn grote vraagstuk is het volgende. Als ik iets anders moet doen dan wat in het coalitieakkoord staat, namelijk het probleem oplossen met het oog op invoering van rekeningrijden in 2030, dan kan dat wat mij betreft alleen met een plan waar dekking voor is vanuit de Kamer. Ik kijk uit naar het voorstel dat de heer Alkaya daarvoor zal doen.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in de tweede termijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst was er een vraag van de heer Kurhaus... Koerhuis! Dat komt door de locatie waar ik tegenwoordig ben! Excuses. De vraag ging over Flevoland en de Lelylijn. Flevoland is een van de initiërende partijen van de regionale bouwstenen van het Deltaplan en is in die zin dus ook actief betrokken. Tot dusver was Flevoland positief over de Lelylijn. Ik kreeg het vermoeden dat u wellicht andere informatie heeft. Meld dat anders gerust even buiten de orde van de vergadering.

Dan heb ik nog even een reactie op mevrouw Kröger. Ik sprak per ongeluk over de inwoners van Tata. Sinds gisteren ben ik heel voorzichtig met alles wat ik zeg over het Tatadossier. Ik bedoelde natuurlijk: de inwoners rondom Tata. Dat had u ongetwijfeld al wel begrepen.

Mevrouw Kröger vroeg of de Kamer ook de CO₂-reductieplannen over mobiliteit te zien krijgt vóór 1 mei. Zoals gezegd komt dat terug in de uitwerking van het coalitieakkoord door Minister Jetten. Dat is in mei, dus dat volgt wel.

Mevrouw Kröger vroeg nog of de 50%-reductiedoelstelling blijft staan. Ik zie geen enkele reden om nu te tornen aan die 50%. Ik ga wel kijken welke grondstoffenstromen de meeste impact hebben. Zoals gezegd zal ik de Kamer daar vóór de zomer over informeren.

Mevrouw Hagen vroeg nog of de Kamer het advies van de Raad van State mag krijgen over het bestuursrecht en strafrecht. Zodra ik het advies van de Raad van State heb, zal ik dat uiteraard meteen delen met de Kamer.

Mevrouw Hagen vroeg nog of we plannen hebben voor een nieuwe definitie van «afval». De definitie van afval stamt uit de Europese kaderrichtlijn. Een aanpassing zou dus ook op Europees niveau moeten gebeuren. Bij de herziening van de richtlijn ga ik me natuurlijk inzetten voor verdere verdieping van het afvalbegrip. Ons doel is namelijk hetzelfde: het stimuleren van een circulaire economie en het borgen van de veiligheid.

Voorzitter. Volgens mij heb ik nu alle vragen gehad.

De voorzitter:

Dank aan de Minister. Ik zie dat mevrouw Kröger nog een hele korte vraag heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag aan de Staatssecretaris was tweeledig. Ze bevestigt dat de 50%-grondstofreductiedoelstelling blijft staan, maar ik vroeg ook of we in de plannen om bijvoorbeeld de industrie te verduurzamen de CO₂-reductiedoelstelling en de 50%-grondstofreductiedoelstelling gaan koppelen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal laten kijken wat daar mogelijk is. Ik zal daar even schriftelijk bij u op terugkomen.

De **voorzitter**:

Ik dank de Staatssecretaris. We zijn gekomen bij het einde van deze vergadering, maar pas nadat ik een aantal toezeggingen heb voorlezen.

- De eerste toezegging. Vóór het commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april ontvangt de Kamer een brief over het onderzoek naar het mogelijk beperken van de snelheid op gebiedsontsluitingswegen.
- Twee. Cijfers over scholen in schoolzones worden, indien en voor zover beschikbaar, vóór het commissiedebat Verkeersveiligheid naar de Kamer gestuurd. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Drie. Vóór de zomer ontvangt de Kamer een hoofdlijnenbrief over betalen naar gebruik. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de privacy van bestuurders. Dit is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- Vier. De Minister stuurt een brief over de mogelijkheid om de Westerscheldetunnel eerder tolvrij te maken voor de Zeeuwen. Dit is een toezegging aan de heer Stoffer.

Minister **Harbers**:

Met één amendement: het woord «eerder» viel daar niet in. Het concept is of het alleen voor de Zeeuwen kan.

De **voorzitter**:

Helder. Dan vervalt het woord «eerder».

- Vijf. De Staatssecretaris stuurt vóór de zomer het doelentrajec – prachtig woord – naar de Kamer inzake de circulaire economie en de klimaatdoelen.
- Zes. Na de zomer ontvangt de Kamer een vervolgbrief over een belasting op polymeren na overleg met EZK en Financiën. Een toezegging aan de heer Van Raan.
- Zeven. In mei 2022 stuurt de Staatssecretaris een richtinggevende notitie inzake luchtkwaliteit naar de Kamer. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- Acht. Vóór het notaoverleg MIRT ontvangt de Kamer informatie over het proces rondom het overleg over het Zuidasdok. Een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- Het advies van de Raad van State over het VTH-stelsel en de toepassing van staats- en bestuursrecht wordt, zodra beschikbaar, met de Kamer gedeeld. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer Koerhuis van de VVD.

Ik sluit deze vergadering. Dank u wel voor uw aandacht en dank aan de ... Ik zie dat mevrouw Hagen nog één dringende vraag heeft.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik heb nog twee vragen openstaan. Ik stel voor dat die dan meegaan in de brief zoals toegezegd aan mevrouw Kröger. Het ging namelijk over grondstoffen die wij kunnen herstellen in ons eigen land en over energie- en waterbesparende maatregelen náást emissiereductie met betrekking tot circulaire activiteiten. Daar is allemaal niet op ingegaan, maar ik neem aan dat het meekan in de brief die was toegezegd aan mevrouw Kröger.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb ook nog wat openstaan. Mijn vragen over mijn geluidsmoties in de tweede termijn zijn niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Dat kan gebeuren. We zijn nu gekomen aan het eind van deze vergadering. Dan moet de commissie besluiten om daar meer tijd voor uit te trekken. Ik zag de Staatssecretaris net knikken, dus ik neem aan de brief wat zal worden uitgebreid.

Ik dank nogmaals de Minister, de ondersteuning, de collega's en de mensen die thuis hebben meegeluisterd.

Sluiting 20.15 uur.