

4

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2020

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020 (35300-XII)**;
- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (35300-A)**.

De voorzitter:

Ik heet de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Ook heet ik de bezoekers op de publieke tribune en alle mensen die dit debat op andere wijze volgen van harte welkom. Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Gisteren heeft reeds de eerste termijn van de kant van de Kamer plaatsgevonden.

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met het bedanken van de Kamerleden voor hun inbreng, hun complimenten en hun vragen van gisteren. We hebben van alles voorbij horen komen, van odes aan de auto tot odes aan het openbaar vervoer, maar ook rijen bij de Efteling en het allereerste autootje van de heer Moorlag — ik weet niet waar hij nu is gebleven; ik zag hem net nog lopen — waar hij zo blij mee was. Het is dus een heel divers debat geweest. Dat betekent ook dat er zo meteen een breed scala aan onderwerpen aan de orde komt, ook in de beantwoording. Ik zal beginnen met een algemene introductie. Daarna verdeel ik de beantwoording van de vragen in een paar blokjes, te weten: verkeersveiligheid — daar begin ik mee — beheer en onderhoud, wegen, maritiem, luchtvaart en dan nog een blok overig, dat natuurlijk een brede verzameling behelst.

Voorzitter. Wat ik gisteren breed bij iedereen proefde is dat we haast hebben en ontzettend hard aan het werk zijn. Het is een hectische tijd met grote opgaven. De staatssecretaris en ik reizen veel door het land en overal zien we heel veel initiatieven. De mouwen zijn opgestroopt en alle hens zijn aan dek. Er is echt een spirit om het een en ander aan te

pakken. In die hectiek kwam het World Economic Forum vorige week met mooi nieuws: Nederland is voor het eerst de meest concurrerende economie van Europa. Wereldwijd lopen alleen Singapore, de VS en Hongkong nog voor ons uit. Volgens het instituut WEF is dat voor een deel te danken aan onze infrastructuur, want die is van wereldklasse, zo zegt het instituut ook. Als bewindspersonen van IenW zijn wij natuurlijk ontzettend blij met zo'n compliment. Infrastructuur is het fundament van een bloeiende economie, zo blijkt maar weer. Maar u signaleerde gisteren zelf ook allemaal in verschillende bewoordingen wel dat we op de weg, op de perrons en op de fietspaden ook wel de keerzijde van dat economische succes zien. Het is namelijk ontzettend druk; zelfs buiten de spits groeien de files. Het is iedere dag weer keihard werken om iedereen veilig en vlot naar huis, het werk, naar school, enzovoorts te krijgen.

Veilig en vlot: dat zijn de kernwoorden. De drukte stelt ons op beide vlakken voor een enorme uitdaging. We willen natuurlijk dat het verkeer veiliger wordt. Verkeersveiligheid is echt topprioriteit. U kent mijn ambitie van nul verkeersslachtoffers. Ieder slachtoffer is er een te veel. Ook in het komende jaar, 2020, zal dat de volle inzet vragen van alle partijen, van overheden en medeoverheden tot maatschappelijke organisaties. In het blok verkeersveiligheid zal ik daar zo meteen nader met u op ingaan.

Voorzitter. Als het gaat om veilig en vlot kom ik, ondanks de complimenten van het World Economic Forum, toch ook uit bij onze infrastructuur. Daar zijn gisteren terecht heel veel vragen over gesteld. We hebben namelijk een infrastructuur die in rap tempo aan het verouderen is, een infrastructuur waar veel meer verkeer overheen gaat en die ook door vrachtverkeer wordt belast, dat veel zwaarder is dan waarvoor het is ontworpen. Daarom heb ik in deze begroting ook een scherpe keus gemaakt. We gaan beginnen aan de grootste onderhoudsopgave ooit in de Nederlandse geschiedenis. We gaan verjongen, vernieuwen en verduurzamen, en we gaan al onze oude bruggen, tunnels, wegen, viaducten en niet te vergeten technische installaties klaar maken voor de toekomst. Dat is goed voor het wegverkeer, maar ook voor de binnenvaart. Veel Kamerleden hadden het daarover en daar zal ik straks ook uitgebreid aandacht aan besteden. De staatssecretaris en ik willen de basis op orde hebben. We trekken er extra geld voor uit en we hebben aanvullend 2,6 miljard euro gereserveerd voor eventuele risico's. Tegelijkertijd zijn we ook volop aan de slag met de uitbreiding van ons wegennet. Tot 2030 komt er maar liefst 1.000 kilometer aan rijstroken bij: nieuwe verbindingen en bredere wegen.

Daarbij hebben we ook te maken met de stikstofproblematiek, zoals u weet. Daarover gaan we aansluitend aan deze begrotingsbehandeling het debat met elkaar voeren. Er is heel veel onrust ontstaan in het land. U hebt daar eigenlijk allemaal bij stilgestaan. Er is onrust bij de boeren, zoals we de afgelopen dagen in het hele land zagen, en ook bij de mensen die in de bouw werken. In beide gevallen gaat het me aan het hart. We werken op dit moment als kabinet hard aan oplossingen die recht doen aan de natuur en tegelijkertijd ons land in beweging houden.

Voorzitter, ik rond mijn inleiding bijna af. Van stikstof en natuur is het nog een kleine stap naar klimaat en klimaatadaptatie. Ook daarbij wil ik graag wat zeggen over de vorderingen. Zowel nationaal als internationaal heb ik me zeer ingespannen om bewegingen ten aanzien van klimaat-

adaptatie in gang te zetten, en ook te zorgen dat we ons niet alleen in Nederland maar in de hele wereld aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. We hebben nationaal een Bestuursakkoord Klimaatadaptatie afgesloten. Inmiddels is elke gemeente echt aan de slag en hebben we de oplossingen voor een heel groot deel al in zicht. U weet natuurlijk allemaal dat we internationaal op mijn initiatief ook een beweging hebben ingezet met de komst van de Global Commission on Adaptation. Over een jaar, op 22 oktober, komt in Amsterdam alles samen in de wereldwijde Climate Action Summit. Mevrouw Van Brenk refereerde daar al even aan. Dat is een prachtig podium dat ik echt wil gebruiken om de Nederlandse kennis en kunde internationaal in de etalage te zetten. Om het in de woorden van mevrouw Van Brenk te zeggen: ik ben echt van plan om daar de blits mee te maken. Actie in plaats van reactie! Ik stel voor dat we daar wat dieper op ingaan bij het wetgevingsoverleg Water op 11 november aanstaande. Op al die fronten, dus verkeersveiligheid, onderhoud, aanleg van infrastructuur en klimaatadaptatie, zijn we er nog lang niet. De uitdagingen zijn enorm. Het is echt werk in uitvoering.

Voorzitter. Dat waren mijn inleidende woorden. Dan wil ik nu graag starten met het eerste blokje, de verkeersveiligheid. Want net zoals ik heeft de Kamer gisteren uitgebreid haar zorgen geuit over de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. Alle Kamerleden hebben hier terecht naar gevraagd, omdat het aantal slachtoffers is toegenomen. Dat vind ik verschrikkelijk, want achter die droge cijfers gaat onbeschrijfelijk veel leed schuil. We moeten de verkeersveiligheid daarom proberen te verbeteren met alle wapens die we hebben.

We hebben al een aantal grote nieuwe campagnes geïntroduceerd. U kent ze allemaal. Denk aan MONO tegen afleiding in het verkeer. We zijn nu ook een campagne richting de werkgevers gestart. Ik denk dat u het met mij eens bent dat het schokkend is dat een op de tien werkgevers van de eigen werknemers verwacht dat ze tijdens het rijden niet alleen berichtjes lezen, maar ook nog beantwoorden. Dat kan echt niet, dus de campagne MONO zakelijk kunnen we met z'n allen niet genoeg onder de aandacht brengen. Ik zeg nog maar een keer tegen iedere werkgever: ga naar MONO zakelijk, want daar kun je allemaal tips lezen over hoe dat beter kan. Het merendeel heeft gewoon nog geen afspraken gemaakt met de werknemers over hoe je hiermee om moet gaan.

Sinds afgelopen juli is ook het appverbod op de fiets van start gegaan. We zien dat reeds een behoorlijk aantal boetes is uitgedeeld. Daarnaast loopt ook de Bob-campagne tegen alcohol in het verkeer door. Er komen bovendien steeds weer nieuwe uitdagingen bij. Zo zal TeamAlert in het komende jaar een campagne gaan opstarten tegen lachgas in het verkeer. Dat is de nieuwste ontwikkeling. Je denkt dan: hoe komen mensen zo gek om te denken dat je dat gewoon achter het stuur of kort van tevoren kunt gebruiken? Ook voor ouderen op de fiets hebben we een gerichte aanpak. Het programma Doortrappen is daar een heel mooi voorbeeld van.

Samen met mijn collega van JenV, de andere medeoverheden, de maatschappelijke partners en met uitgebreide input van uw Kamer hebben we een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gemaakt. De heren Dijkstra en Stoffer en mevrouw De Pater hebben daar ook over gesproken. Elke gemeente en elke provincie in Nederland is bezig met

een heldere lijst waarop staat op welk kruispunt en op welke weg het risico op een ongeval het grootst is. We gaan dat echt risicogestuurd aanpakken. Vanuit het Rijk zijn daar ook verkeersexperts voor beschikbaar. Er is een kennisnetwerk voor gerichte maatregelen en maatwerk in de wijk opgericht, waarin iedereen van elkaar kan leren. Op 4 december vindt voor het eerst een bestuurlijk overleg plaats dat volledig gericht is op verkeersveiligheid. Ik herhaal dat dit echt een unicum is. We gaan dit voor het eerst meemaken. Mijn inzet is dat iedereen daarna met een lijst concrete afspraken naar huis gaat.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Gisteren begon ik in mijn eerste termijn over verkeersveiligheid met: geen woorden, maar daden. Ik heb nu even gewacht en geluisterd naar de minister. Ik hoor heel veel woorden, maar ik zie dat niet terugkomen in daden. En met daden bedoel ik het volgende. Ik hoor de minister over het lokale, onderliggende wegennetwerk. Ik heb weleens vragen gesteld over de N36. Dan krijg je gewoon het antwoord dat die geen prioriteit heeft. Hoe moet ik, gezien vanuit dat punt, duiden dat het de minister menens is om wat te doen aan de verkeersveiligheid, terwijl er geen daden komen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik noemde net een heel aantal daden op en ik was nog niet klaar met de lijst. Ik ga er zo nog mee verder. U vraagt naar de N-wegen. Bij de start van dit kabinet hebben we 50 miljoen euro extra uitgetrokken voor de N-wegen, de helft voor de rijks-N-wegen, de helft voor die van de provincies. Ik heb u net beschreven dat we inzetten op een risicogestuurd aanpak. Dat hebben we bij het Rijk gedaan. Bij de provincies hebben we die slag nu ook grotendeels klaar, zodat ze ook weten voor welke projecten, welke N-wegen, ze bij ons de subsidies aanvragen. Daar gaan we bij het MIRT-overleg nader met elkaar over spreken. Tijdens deze MIRT-ronde gaan we natuurlijk concrete afspraken maken met de provincies, omdat zij inmiddels ook weten waar bij hen de grootste risico's zitten en welke N-wegen zij willen aanpakken, mede met onze subsidie.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het allemaal mooi, maar dit soort discussies over N-wegen en verkeersveiligheid hebben we al jaren. Er komen noodkreten uit decentrale overheden. Ik vind het een beetje jammer dat de minister dit een beetje afdoet. Als ze echt wat wil doen aan die ongevallen en die verkeersdoden, wil ik eigenlijk gewoon een getal met haar afspreken. Hoeveel minder verkeersdoden wilt u volgend jaar hebben? Dus niet nul in 2030 of 2035, maar hoeveel wilt u er volgend jaar minder hebben?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben juist met elkaar afgesproken dat we niet meer die akelige getallen, die streefcijfers, voor ons zien. Je moet dat niet willen. Je moet altijd naar nul willen. De trend is omhoog. Het eerste wat we nu moeten zien te bereiken, is dus dat de trend naar beneden gaat, dat het niet verder stijgt. U weet ook dat het verkeer steeds drukker wordt. Dat

betekent meer voertuigen op de weg. Gelukkig zijn mensen onderweg naar een baan en worden er meer goederen geproduceerd, die ook allemaal vervoerd moeten worden. Hoe meer verkeer, hoe meer ongevallen, helaas. We hebben ook te maken met een vergrijzende populatie. Als daar een ongeluk mee gebeurt, zijn de gevolgen vaak ernstiger, zoals u weet. Dat zijn allemaal effecten waar je ook rekening mee moet houden. U zegt dat we al jaren praten over N-wegen, maar we hebben pas sinds deze kabinetsstart die 50 miljoen extra ervoor.

Ook de handhaving is natuurlijk heel belangrijk als het gaat om de verkeersveiligheid. Mevrouw De Pater en de heer Dijkstra hebben daar opmerkingen over gemaakt. Zoals u weet, doe ik dit samen met de collega van JenV, die natuurlijk vooral verantwoordelijk is voor die handhaving door de politie. Het is ook echt de inzet van de politie om het aantal staandehoudingen te verhogen. De aanpak van veelplegers is prioriteit, naast alcohol, rood licht, snelheid en afleiding. Ik vind het ook heel goed dat collega Grapperhaus in het afgelopen jaar hiervoor nieuwe initiatieven heeft ingezet, zoals de slimme camera's en de mogelijkheid voor de politie om vanuit een touringcar of vanuit een skibox op een auto opnames te maken. Er zijn dus echt nieuwe ontwikkelingen aan de gang. Op de provinciale wegen kan nu ook gewerkt worden met trajectcontroles. Dat kon hiervoor nooit. We moeten ook zien welk effect het heeft, maar er wordt van alles in gang gezet.

Vanuit Rijkswaterstaat kunnen we zelf natuurlijk ook een heleboel doen. We hebben het aantal wegininspecteurs dat ook boa is en boetes mag uitdelen, verdubbeld. Zij mogen dat, zoals u weet, voor het negeren van een rood kruis of het rijden op de vluchtstrook. Er wordt ook intensief gecontroleerd op naleving van het nieuwe verbod op appen op de fiets. Sinds dit op 1 juli inging, zijn er al 9.200 boetes uitgeschreven. Er zijn dus campagnes, nieuwe wetten en onze eigen infrastructuur. Overal waar we nieuwe infrastructuur aanleggen, doen we dat natuurlijk met state-of-the-art kennis over veiligheid. We doen aan handhaving. We hebben een heleboel verschillende wapens en we gebruiken ze allemaal.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De minister geeft een aantal punten aan. Dat is heel erg goed. Een van de punten die ik gisteren heb genoemd, zijn die snelle Audi's. Dit punt is nog niet in de beantwoording teruggekomen, want minister Grapperhaus moet daar natuurlijk ook nog antwoord op geven. Het gaat erom dat je staandehoudingen hebt. Ik heb gezien dat het aantal is teruggegaan van 100.000 naar 20.000 dit jaar. Dat is echt een forse afname. Laten we alles in het werk stellen om die pakkans groter te maken en om de politie zichtbaar te maken op de snelweg. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft ook aan dat dit een van de oorzaken is, naast afleiding in het verkeer, waardoor er een vrijbrief gevoeld wordt om alles te doen op de snelweg wat kan. Ik vraag de minister zich hier blijvend voor in te zetten met haar collega van Justitie en Veiligheid, omdat het echt een essentieel ding is als wij de veiligheid op de snelweg willen waarborgen en de verkeersshuften willen aanpakken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alleen maar het pleidooi van de heer Dijkstra ondersteunen. Het is echt volle inzet. Handhaving is daarbij ontzettend belangrijk. Ik wil daaraan toevoegen de scholen. Ik kijk dan ook mevrouw Kröger even aan, die daar in het verleden ook vaker aandacht voor heeft gevraagd. Wij zijn ook in overleg met OCW, want het begint heel jong. Ik mocht pas in de Kinderboekenweek bij een kinderopvang in Den Haag het nieuwe boekje Fiep in het verkeer presenteren. Ik denk dat mensen onderschatten hoe belangrijk het is om kinderen verkeersregels bij te brengen. Het is niet alleen de veiligheid, die natuurlijk cruciaal is, maar het is een van de eerste keren dat een kind in aanraking komt met regels van de overheid. Daarom is het heel goed om de mentaliteit erin te krijgen dat je je gewoon aan wetten en regels houdt. Dat begint heel tastbaar bij kinderen; wanneer ze buitenkomen, heeft dat meteen met verkeer te maken. Ik denk dat dit nog een extra reden is om aan verkeerseducatie, dat je je houdt aan regels, van jongs af aan aandacht te besteden.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik wil toch nog even doorgaan op de pakkans, omdat het zo ontzettend belangrijk is om het gedrag, die normen en waarden, in het verkeer weer goed te krijgen. Ik krijg toch vanuit de politie heel andere signalen, namelijk dat zij niet meer de prioriteit krijgen om te gaan handhaven op die asociale verkeersovertredingen. Dus vanuit het veld zie ik een ander beeld dan net door u geschetst werd. Ik wil er bij de minister op aandringen om toch nog eens met haar collega van Justitie om tafel te gaan zitten en te kijken hoe die prioriteitsregels in de praktijk uitwerken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben altijd bereid om daar nog een keer met collega Grapperhaus specifiek over te spreken. Hij moet een heleboel prioriteiten van de politie afwegen. Zijn inzet is ook echt wel om hier volle inzet op te plegen. Wij moeten ook wel bedenken bij de oude beelden van de witte politie-Porsches van vroeger, die mensen zichtbaar op de snelwegen zagen, dat toen een heleboel andere middelen, bijvoorbeeld camera's, er niet waren. Wat dat betreft zijn wij dus niet alleen maar achteruitgegaan. Dus minder fysieke politie op de snelwegen, en nogmaals, ik ga graag het gesprek erover aan of dat niet toch nog wat beter kan. Maar wij moeten daarnaast ook van alle nieuwe middelen, die wij toen niet hadden, optimaal gebruikmaken.

De heer Dijkstra vroeg ook nog wat er terecht is gekomen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hij vroeg hoever ik ben, hoe wij gemeentes en provincies mobiliseren om meer te doen aan verkeersveiligheid. Daarvan kan ik melden dat het gelukkig niet iets is waar alleen het Rijk aan trekt. Bij de regionale bijeenkomsten die we daarvoor georganiseerd hebben, vanuit de kennisnetwerken, was de opkomst echt ongekend hoog, volle zalen. Dus provincies en gemeenten zijn ook echt hard aan de slag met de risicoanalyses die ik in december met ze ga bespreken. Ik ondersteun de medeoverheden daar ook bij. En zoals ik in de schriftelijke beantwoording heb aangegeven, wordt de 10 miljoen die uw Kamer vorig jaar ter beschikking heeft gesteld, voor een groot deel ook daarvoor ingezet. Zo heb ik dat kennisnetwerk opgericht en verkeersexperts beschikbaar gesteld. Het wordt ingezet voor innovatieve

pilots, zoals een pilot gericht op het gebruik van verkeersveiligheidsdata in de verkeersapps. Ten slotte ben ik ook hard aan de slag met het uitvoeren van ons eigen Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid, waar natuurlijk de MONO-campagne en het appverbod in zitten. Ik verwacht dat wij in december met de risicoanalyses van gemeenten en provincies waar die gevaarlijke kruispunten zitten, een stuk verder komen.

De heer Schonis (D66):

Dank aan de minister voor de toelichting op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Ze gaat met de gemeenten en provincies kijken naar de risicogerichte aanpak. Ik heb vorig jaar ook al een keer aandacht gevraagd voor een van de maatregelen die getroffen kunnen worden, namelijk het gericht plaatsen van flitscamera's. Ik krijg terug van gemeenten dat ze alle kosten voor die camera moeten betalen en dat ze er een hoop sores en rompslomp door hebben, maar dat de opbrengsten naar de staatskas gaan en dat de gemeenten er niets voor terugzien. Wilt u daar een keer aandacht voor vragen bij uw collega Grapperhaus als u toch met dat risicogestuurde plan bezig bent?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal een boodschappenlijstje samenstellen met zaken waarover ik met collega Grapperhaus het gesprek zal aangaan. Dit punt herken ik. Er wordt al jaren over gediscussieerd. Ik denk dat collega Grapperhaus een belangrijke stap heeft gezet door met radarcontroles op provinciale wegen te experimenteren.

De voorzitter:

De heer Dijkstra. Of nee, eerst is de vraag aan de minister of het blokje verkeersveiligheid is afgerond.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik heb nog wat vragen van Kamerleden hierover te beantwoorden.

De voorzitter:

Dan zien wij de heer Dijkstra misschien zo terug.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Stoffer heeft gevraagd waar de financiële paragraaf van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid blijft. Ik verwijs u naar het eerste echte bestuurlijk overleg verkeersveiligheid op 4 december. Dan zegt u misschien: goh, wat is zo'n bestuurlijk overleg verkeersveiligheid nou? Dat heeft ermee te maken dat ik ook de portefeuille water heb. De mensen die dat goed volgen, weten dat het Bestuurlijk overleg Water heel succesvol is. We hebben daar allerlei partijen aan tafel, van Vewin tot de Unie van Waterschappen, IPO en VNG. We maken er samen goede afspraken. Van dat goede model maak ik nu gebruik door alle partijen rondom verkeersveiligheid bij elkaar aan tafel te krijgen. In dat overleg kijken we heel goed naar de financieringsstructuur, zoals uw Kamer heeft gevraagd. Er loopt nog een onderzoek naar de BDU, de brede doeluitkering. Daar heeft de heer Von Martels destijds om gevraagd. Besteden de provincies die uitkering wel in voldoende mate aan infrastructuur en verkeersveilig-

heid? Ik zal u voorafgaand aan het AO Verkeersveiligheid in december nader informeren over de uitkomsten van het BDU-onderzoek en over het bestuurlijk overleg verkeersveiligheid.

De heer Stoffer (SGP):

Dan de hamvraag aan de minister. Ligt die financiële paragraaf er dan op 5 december?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik snap dat u speciaal de datum 5 december noemt ...

De heer Stoffer (SGP):

Het overleg is op 4 december, heb ik begrepen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ja. Ik weet niet wanneer het AO Verkeersveiligheid precies is, maar daarvoor zullen we zorgen dat u dat inzicht krijgt. Ik kan niet zeggen dat we het de dag erna klaar hebben. Ik denk eerlijk gezegd niet dat we dat redden.

De heer Stoffer heeft ook nog gevraagd: hoe ziet de minister het rapport van de SWOV over verkeershandhaving op snelwegen en wat is de uitkomst van de pilot van de politie op de weg om onveilige rijders aan te houden? Ik heb het rapport van de SWOV uiteraard ook met grote interesse bekeken. Het rapport is gemaakt in opdracht van politie en wetenschap. De pilots in het kader van dit onderzoek duurden zes weken. Ze hebben geleid tot ongeveer 600 staandehoudingen voor overtredingen. Ik vind dat een indrukwekkend aantal. Het is aan de ene kant een goed teken dat er zo veel staandehoudingen zijn geweest, maar dat het zo veel overtredingen betrof, is op zich natuurlijk ook een slecht teken. Ik bespreek graag de conclusies — er komt weer iets bij — in het overleg met de collega van Justitie, om te kijken of dit aanleiding kan zijn om dit verder uit te rollen.

Mevrouw De Pater heeft heel specifieke vragen gesteld over hoe de minister ertegen aankijkt dat de politie de camera's van Rijkswaterstaat die boven de snelweg hangen mag gebruiken, om ook op die manier de pakkans van verkeersovertreders te verhogen. Ook dat betreft de handhaving. Ik zal het met de collega van Justitie en Veiligheid moeten bespreken. Het is wel zo dat de huidige camera's die boven de wegen hangen, op dit moment niet voor dat doel mogen worden gebruikt, maar dat had u zelf ook al gesignaleerd. Handhaving kan alleen maar gebeuren met camera's die door JenV zijn geplaatst. De camera's van Rijkswaterstaat zijn er echt voor bedoeld om de doorstroming te bevorderen. Beelden daarvan worden ook niet bewaard. Met de camera's van Rijkswaterstaat is het technisch ook nog niet mogelijk om overtredingen op te sporen, want ze zijn gewoon te grofkorrelig, om het maar even huiselijk te zeggen. Je kunt de kentekens nog niet eens goed herkennen. Ik vind het een heel sympathiek voorstel, waarover ik graag met de collega van JenV zal overleggen om te kijken of het eventueel uitvoerbaar is en of het financieel en juridisch kan et cetera.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik hoor een toezegging op mijn voorstel om dit uit te werken. Kan de minister het uitwerken vóór het AO Verkeersveiligheid, zodat we het er dan over kunnen hebben?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zoals u net al hebt begrepen, heb ik heel wat onderwerpen te bespreken met collega Grapperhaus. Ik ga een afspraak met hem maken en ik ben een beetje afhankelijk van wat daar uitkomt. U zegt dat ik het ga uitwerken, maar ik ga gewoon het gesprek met hem aan. Wat is financieel, juridisch en technisch eventueel mogelijk? Ik kan u in ieder geval toezeggen dat ik u vóór het AO Verkeersveiligheid zal rapporteren wat het gesprek met de collega heeft opgeleverd.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb daar gisteren even aan gerefereerd in een interruptiedebat. Op RTL Nieuws, dus gewoon openbaar nieuws, heb ik gelezen dat er een pilot met een slimme camera is gehouden op de A20 om precies datgene te testen wat het CDA voorstelt. De uitkomsten daarvan kan ik nergens vinden. Kunnen die uitkomsten ook naar ons toe komen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan gewoon toezeggen dat we dat meenemen bij onze terugkoppeling op de vragen van mevrouw De Pater.

Ik kom bij de vragen van mevrouw Van Brenk en mevrouw De Pater over het CBR. Mevrouw De Pater vroeg hoe het zit met de coulanceregeling van het CBR. Is de software al getest? Kunnen we al vinkjes in het systeem zetten? Wanneer kan de wet in werking treden? Gelukkig verloopt de technische implementatie volgens planning. De eerste technische testen zijn verricht en ze worden in de loop van deze week voortgezet. Daarna kan ik pas echt zeggen of de testen succesvol zijn geweest of dat er nog kleine aanpassingen nodig zijn.

In de brief van maandag jongstleden staat dat wordt voorgesteld om de AMvB op een enkel punt uit te breiden. Die aanvulling houdt in dat ik parallel aan de verlenging van de administratieve geldigheidsduur van het rijbewijs ook de termijn voor de verklaring van geschiktheid in het Centraal Rijbewijzenregister met een jaar verleng. Anders zou je de rare situatie krijgen dat mensen je aansprakelijk kunnen stellen voor termijnoverschrijding, terwijl je die termijnoverschrijding graag wil gebruiken om te kunnen blijven rijden. Dat passen we dus nog aan. Dat brengt met zich mee dat het CBR zich in de tussentijd volledig kan gaan richten op het voorkomen van verlopen rijbewijzen en op een poging om door de berg, door de achterstand, heen te komen. Op de termijnvraag kom ik terug.

Ik wil het ontwerpbesluit maandag 21 oktober voorleggen aan de Raad van State voor spoedadvies. Ik weet niet of u dat hebt meegekregen, maar de Eerste Kamer heeft een aantal vragen gesteld waardoor we toch weer even iets opgeschoven zijn in de tijd. Maar ik streef nog steeds naar inwerkingtreding per 1 december, en iedere week dat het eerder kan, is mooi meegenomen, maar dat is natuurlijk ook weer afhankelijk van de reactie die wij van de Raad van State terugkrijgen.

Mevrouw Van Brenk vroeg of het echt lukt per 1 december. Ook wil zij weten wat er nu eigenlijk allemaal wordt vergoed. Het CBR vergoedde al dubbel gemaakte kosten, zoals een extra gezondheidsverklaring, en de kosten voor een extra keuring en de spoedaanvraag van een rijbewijs. De verruiming van de compensatie door het CBR behelst de volgende extra posten: extra reiskosten indien er met het ov is gereisd, twee extra rijlessen voor examenkandidaten die gedupeerd zijn door te lange doorlooptijden, en overige aantoonbare kosten veroorzaakt door de problemen; ik onderstreep wel even het woordje "aantoonbare". Zowel het CBR als de RDW hebben aangegeven dat, zoals ik zonet al in de richting van mevrouw De Pater zei, de technische implementatie vooralsnog volgens planning verloopt.

Mevrouw Van Brenk refereerde nog even aan de behandeling in de Eerste Kamer. Ik heb daar niet toegezegd dat ik daarvoor in het buitenland de boer op zou gaan, want ik heb de Eerste Kamer er ook van kunnen overtuigen dat dat geen begaanbare weg is. Wat ik wel heb toegezegd, is dat ik bij het CBR het volgende zou nagaan. Als mensen, om maar iets te noemen, een ziek familielid hebben dat over de grens woont en als zij bij het CBR aangeven dat ze ervan afhankelijk zijn om ook in en naar het buitenland te kunnen rijden en goed kunnen uitleggen waarom dat is, kunnen zij dan voorrang krijgen? Dat was de inzet. Op verzoek van de Eerste Kamer heb ik dat dus ook gevraagd aan het CBR. Het CBR geeft aan dat in dat geval iemand, als hij geschikt is ... Nee, dit antwoord kan ik niet helemaal plaatsen. De vraag is wel uitgezet bij het CBR, maar het antwoord heb ik nog niet. Ik zal vandaag nog even vragen of daarover misschien tijdens deze dag toch nog helderheid kan komen, zodat ik er misschien in tweede termijn iets meer over kan zeggen. Ik zie hier dat de reactie van het CBR daarop nog niet is ontvangen.

Dan heeft mevrouw De Pater nog gevraagd naar de mantelzorgers. Wat kan de minister doen om daar geen problemen te laten ontstaan? Het CBR heeft op aangeven van de Kamer informatiemateriaal op de website geplaatst over de mogelijkheden van voorrang voor mantelzorgers. Het heeft die informatie ook nog uitgebreid. Mevrouw De Pater heeft immers helemaal gelijk dat dit een doelgroep is die je niet heel makkelijk kunt benaderen. Niemand heeft achter zijn naam staan dat hij mantelzorger is. Daarom is er ook voor gekozen om de ouderenbonden, ANBO en KBO, en de ANWB actief te benaderen om die informatie onder de aandacht van hun achterban te brengen. Verder gaan we dat ook via MantelzorgNL, de vereniging voor mantelzorgers, nog duidelijk maken, om dit zo breed mogelijk onder de aandacht te brengen.

Voorzitter, dan was ik nu door het blokje verkeersveiligheid heen, dacht ik ... Nee!

De voorzitter:

Nog niet helemaal. Althans, er zijn nog een aantal vragen. Allereerst de heer Dijkstra.

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

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft de maatschappelijke schade van verkeersslachtoffers en ongevallen een aantal jaren terug becijferd op iets van 14 miljard, geloof ik. Het is goed dat we dat Strategisch

Plan hebben en dat wij de 10 miljoen die we vorig jaar hebben uitgegeven, goed besteed hebben. Maar de samenwerking is essentieel, met de gemeentes en met de provincies. Wij kunnen wat doen, maar 80%, 90% van het aantal slachtoffers is gewoon in die gemeentes en in die provincies. Wat ik nou wil, is dat de VNG en het IPO, gemeentes en provincies, de portemonnee gaan trekken. Je ziet namelijk dat de verkeersveiligheid en de infrastructuurinrichting echt zijn weggezakt in de begrotingen van gemeentes. Die hebben daar gewoon geen tijd meer voor, geen zin meer in, geen geld meer voor of wat dan ook. Hoe gaan we nou die miljoenen, of misschien nog veel meer, mobiliseren bij de gemeentes en bij de provincies? Kunt u daar bij het bestuurlijk overleg dat u heeft op terugkomen? Ik verwacht namelijk dat daar de actie plaatsvindt. Wij kunnen van alles willen, maar zij moeten het uiteindelijk uitvoeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Dijkstra heeft echt een punt. Hij benadrukt nog een keer dat het grootste deel van de ongevallen op het provinciale en gemeentelijke wegennet plaatsvindt. Ik ben blij dat we de successen een beetje beginnen te zien van dat het onderwerp hoger op de politieke agenda staat. Dat was hier in de Kamer al het geval. In de afgelopen periode dat ik minister ben, hebben we gemeenteraadsverkiezingen gehad, waarbij velen van u in de eigen partijlijn aandacht hebben gevraagd voor verkeersveiligheid. Je ziet dat het, in de ene gemeente wat meer dan in de andere, toch iets prominenter naar voren komt in de gemeentelijke akkoorden. We hebben daarna verkiezingen op provinciaal niveau gehad. Ik merk dat men ook in de provincies echt geschrokken is van de cijfers over hoe het aantal slachtoffers op juist het provinciale en gemeentelijke wegennet zich heeft ontwikkeld in de verschillende provincies en dat het ook in de provinciale programma's meer aandacht krijgt. Het is mij nooit genoeg. Het had nog beter gekund, maar ik ben er wel blij mee dat het daar iets meer aandacht krijgt. Nogmaals, de belangstelling voor de regionale bijeenkomsten was overweldigend. Dat is een goed teken, want dat betekent dat er ambtelijk heel veel kracht op zit. Ik hoop dat het BDU-onderzoek naar wat ze hebben gedaan met de middelen die ze krijgen voor infrastructuur en verkeersveiligheid iets meer inzicht zal geven. Ik vind het belangrijk dat we dat bestuurlijk overleg instellen, omdat we elkaar regelmatig treffen over het onderwerp verkeersveiligheid. Ik hoop dat er dan een soort aanstekelijkheid komt, inspiratie over en weer omdat je ziet wat de ene provincie doet wat resultaat heeft en wat de andere doet, zodat je elkaar samen opstuwt en er geld voor wordt uitgetrokken.

De voorzitter:

De heer Dijkstra nog voor een vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vind het belangrijk dat de urgentie omhooggaat. Er kan ambtelijk veel enthousiasme voor zijn, maar uiteindelijk gaat het erom dat wij als politici weten over te dragen richting onze collega's in de provincies en gemeentes dat dit een belangrijk punt is, omdat de maatschappelijke schade zoveel groter is. Hoe gaan we dat stimuleren? Welke rol ziet de minister voor zichzelf richting de gemeentebesturen, met name van de grote gemeentes, en de provinciebe-

sturen om dit prominenter in die collegeakkoorden, coalitieakkoorden en begrotingen te krijgen? Nogmaals, zij moeten het doen, maar de urgentie moet omhoog. We moeten niet alleen maar veel met elkaar praten, maar we moeten ook doen. Twee: ik denk dat wij zelf een rol hebben, bijvoorbeeld als het gaat om het delen en beschikbaar stellen van data. Het begint natuurlijk met dat inzicht, maar de politieke awareness moet echt omhoog. Wat kan de minister doen aan die twee punten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het begint natuurlijk met het zelf steeds prominent op de agenda te plaatsen en nu ook het bestuurlijk overleg te organiseren waar dat hét onderwerp is. Iedereen zit daar om de tafel om het over de verkeersveiligheid te hebben en niet over allerlei andere onderwerpen, over N-weg x of y, maar alleen als uit de risicoanalyse komt dat daar een verkeersveiligheidsknelpunt zit.

Het tweede punt dat u noemt, over de data, is ook ontzettend belangrijk. We proberen ook daar stappen te zetten. We kijken er in het kader van de smart mobilitysamenwerking ook naar. Het is in deze tijd bijna niet meer uit te leggen aan burgers dat de data over ongevallen niet goed uitwisselbaar zijn tussen gemeente, provincie en Rijk. Ik vind dat we in het kader van smart mobility in het afgelopen jaar een mooie stap hebben gezet bij de ITS-conferentie in Eindhoven. Daar zagen we voor het eerst dat verschillende landen, verschillende automerken en de navigatiebedrijven hebben afgesproken: op verkeersveiligheid willen wij niet concurreren; die gegevens gaan wij delen. Dus als er ergens een ongeval is gebeurd of als het glad is, wat natuurlijk ook altijd gevaarlijk is, dan gaan wij onafhankelijk van die automerken die informatie delen om mensen tijdig te waarschuwen. Ik denk dat dat goede ontwikkelingen zijn. Dit vraagt nog allemaal tijd, maar we zijn er wel volop mee bezig.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Eén vraag is helemaal niet beantwoord en de andere half in de schriftelijke beantwoording. Dank daarvoor. Ik had twee punten naar voren gebracht. Eén was: waarom gaan we niet voor een noodstopknop op elke scooter? En de andere vraag die helemaal niet aan de orde geweest is bij de minister is de volgende. Wij hebben voorgesteld om ter afschrikking iets te gaan doen aan de strafmaat bij verkeersovertradingen of voor verkeersshuffers. Een inkomensafhankelijke boete hebben we genoemd of een puntensysteem en het tijdelijk innemen van het rijbewijs. Kan de minister daar nog op reageren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het klinkt een beetje alsof ik mezelf aan het herhalen ben, maar ook dat heeft met handhaving te maken. Over boetes en de hoogte daarvan moet ik in overleg met de collega van Justitie. Collega Grapperhaus heeft wel al een wetsvoorstel in gang gezet om strenger te gaan zijn op het roekeloze, hufterige gedrag. Maar ik wil graag toezeggen dat ik ook dat nog even meeneem in het gesprek. Voor het algemeen overleg Verkeersveiligheid, waar zoals u weet collega Grapperhaus ook altijd bij aanwezig is, zal ik deze punten met hem bespreken, en daar zal ik dan op terugkomen.

Dan de noodknop. Ik kijk nog even snel of die per ongeluk in mijn mapje overig zit, maar daar zit hij ook niet in. Als u het goed vindt, ga ik dat nog even na en kom ik daar in tweede termijn op terug.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik vind het altijd mooi om te horen dat verkeersveiligheid prioriteit heeft en dat er veel wordt gedaan met digitale handhaving. Ik zat ook even de schriftelijke beantwoording te bekijken. Daar kwam ik een antwoord tegen over het inzetten van de matrixborden voor het aangeven van de snelheid. Ik zat daar wat op te kauwen en dacht: het is eigenlijk een heel ambtelijk, verkeerskundig antwoord. Er staat: we doen het altijd al zo. Ik weet dat er wordt vastgelegd waar en hoe je verkeersborden plaatst. Dat wordt ook mooi genoemd. We hebben vaak zo'n subbordje onder die 130 staan met 100. Daar wordt van alles aangegeven. Dat doen we dan zo. Het klopt ook allemaal dat we het zo doen. Die matrixborden worden nu gebruikt om alternatieve snelheden aan te geven, maar mijn vraag is eigenlijk een politieke vraag: is de minister bereid om te kijken of we die matrixborden in kunnen zetten om de snelheid aan te geven die je moet rijden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarbij loop je tegen heel praktische bezwaren aan. Ik heb dat zelf ook al eens een keer gevraagd. Het geldt misschien niet voor alle matrixborden, maar bij een deel van de matrixborden is het om een of andere reden fysiek niet mogelijk om daar drie cijfers naast elkaar op te krijgen. Die zijn alleen in staat om er twee te tonen, dus dan zou je niet verder kunnen gaan dan 90. U hebt gelijk dat je dat in een aanbesteding voor een volgende categorie matrixborden mee zou kunnen nemen. Ik wil best nog een keer bij Rijkswaterstaat meer in detail navragen of dat eventueel zou kunnen, maar zo staat het er nu voor. Ik ben het zeer met u eens dat het uiteraard ook voor de verkeersveiligheid van groot belang is dat mensen altijd weten waar ze welke snelheid moeten rijden. Ook daar helpt nieuwe techniek overigens bij, want in heel veel navigatiesystemen wordt ook steeds de snelheid aangegeven. Ook dat gaat steeds meer realtime, bijvoorbeeld als er ergens vanwege een wegwerkzaamheid of iets dergelijks een lagere snelheid geldt.

Voorzitter: Tellegen

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook de Flitsmeisterapps geven steeds meer informatie over de actuele snelheid. Maar ik zeg u toe om nog eens te kijken of we toch nog iets kunnen met die matrixborden.

De heer Van Aalst (PVV):

Het woord "CBR". We hebben allemaal geconstateerd dat het daar nog steeds een pleurisbende is en dat het niet echt opschiet. We hebben er hier over gediscussieerd dat, als we als Kamerleden schrijvende gevallen inbrachten, die heel snel waren opgelost ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb het idee dat uw microfoon het niet doet. Ik kon niet goed horen wat u zei.

De heer Van Aalst (PVV):

Van schrijvende gevallen die we als Kamerleden konden aanbrengen, hebben we gezegd dat dat niet zou moeten. Dat is ook gestopt, maar nu worden schrijvende gevallen helemaal niet meer opgelost. Inmiddels hebben zich beroepschaffeurs bij mij gemeld die aangaven dat de voorrangsregeling voor beroepschaffeurs blijkbaar niet meer voor iedereen geldt. Wat gaan we nu doen? Het is leuk dat deze minister nu allerlei uitgebluste bestuurders aanstelt, maar wat is nu het plan van aanpak voor het CBR? Wanneer kunnen die mensen waarom het gaat erop rekenen dat alles op orde is? Want ik heb daar geen beeld meer bij en volgens mij de minister ook niet meer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, het beeld staat in de toch vrij uitgebreide rapportage die we aan u hebben doorgestuurd en conform de afspraak met de Kamer ook aan u zullen blijven sturen, waardoor u kunt zien hoe het zich ontwikkelt. De kwalificaties die u hieraan geeft, laat ik echt voor uw rekening. Ik ben heel blij dat de heer Pechtold nu samen met de heer Huizing het bestuur gaat vormen. Ik vind het heel fantastisch dat beide heren hier op de tribune zitten. Dat geeft aan hoe gemotiveerd ze zijn om hiermee echt aan de slag te gaan en zo snel mogelijk tot verbetering te komen. Ik ben daar heel blij mee.

De heer Van Aalst (PVV):

Daar zit een verschil van opvatting tussen u en mij: u bent blij dat ze hier zijn, ik had liever gehad dat ze bij het CBR waren om de rotzooi op te ruimen. Ik vind het leuk dat al die rapportages komen, maar ik wil gewoon voor al die mensen die thuis zitten en niet meer kunnen rijden omdat ze geen gezondheidsverklaring kunnen krijgen, een deadline stellen. Anders moet de minister gewoon keihard en keihard ingrijpen, want het is gewoon een pleurisbende. Dat moet toch opgelost worden? De minister moet het toch met ons eens zijn dat die ellende zo snel mogelijk voorbij moet zijn? Maar doe dat niet met rapportages.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb ook niet beweerd dat de oplossing in rapportages zit. Overigens geef ik u maar even mee dat de heer Pechtold, die nog niet eens officieel is begonnen, hier al op de publieke tribune zit. Dat vind ik echt van een goede inzet getuigen. Natuurlijk zijn we het er allemaal mee eens dat het erom gaat dat de problemen worden opgelost. Daar wordt hard aan gewerkt. De enige reden waarom we die rapportages hebben, is natuurlijk om u via inzicht de mogelijkheid te geven dat goed te volgen.

De heer Van Aalst (PVV):

Wel even een punt van orde: ik vind het prima dat de heer Pechtold nog niet begonnen is, maar met de heer Huizing hebben we toch echt een discussie gevoerd, waarin hij onder andere zei dat hij alle ellende op zich af had zien komen, maar dat er niet was ingegrepen. Dan vind ik het

kwelijk dat hij op de tribune zit, in plaats van de ellende bij het CBR op te lossen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat laat ik voor rekening van de heer Van Aalst.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik wil nog even doorgaan op het CBR. Ik ben heel erg blij dat de minister aangeeft dat er meer zal worden gedaan om de mantelzorgers erop te wijzen dat, als zij een rijbewijs nodig hebben om mantelzorg te verlenen, zij dat ook daadwerkelijk eerder kunnen aanvragen. De minister is ingegaan op de regeling die we als Kamer hadden gevraagd om tegemoet te komen aan de gedeputeerden, sorry gedupeerden die heel erg lang hebben zitten wachten op een rijbewijs en extra kosten hebben gemaakt. Toen ik laatst op werkbezoek bij het CBR was, vroeg ik ook: heeft u met al die extra dingen die gedaan moesten worden, zoals ICT-systemen, extra mensen en de heer Pechtold die nu is aangenomen, wel voldoende middelen? En kan de minister toezeggen dat zij alles in het werk zal stellen wat nodig is om er inderdaad voor te zorgen dat de mensen die een rijbewijs hebben aangevraagd, dat op tijd krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Allereerst, de verwarring over dat woord komt me zeer bekend voor, want toen ik in een grijs verleden gedeputeerde werd, vertelde een van mijn kinderen op school trots dat moeder gedetineerde werd. Dat zit altijd nog vers in mijn geheugen!

Zijn de financiële middelen van het CBR voldoende? Het eigen vermogen van het CBR is natuurlijk niet onuitputtelijk. We moeten met z'n allen dus goed bewaken of het niet uit de hand loopt. Het belangrijkste is dat we de problemen oplossen. Ik ben het ook met de Kamer eens dat er een fatsoenlijke coulancregeling moet zijn. We moeten dit goed bewaken, want we hebben er ook niks aan als het CBR failliet zou gaan. Daarmee lossen we de problemen ook niet op voor de mensen die dringend een rijbewijs nodig hebben. We zullen hier nauwlettend de vinger aan de pols houden.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ga ik nu verder met ... Niet?

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zat te wachten wanneer de maximumsnelheidsvragen behandeld worden. Wellicht heeft de minister die hier en schriftelijk afgedaan met "in het regeerakkoord staat dat de maximumsnelheid niet verlaagd wordt" ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zullen we dat in het blokje wegen doen? Dat lijkt me het handigst.

De voorzitter:

Dat klinkt logisch.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

En dan is dit niet een van de acht, hè?

De voorzitter:

Nee.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan doe ik toch eerst het blokje beheer en onderhoud, voorzitter. Zoals ik in de inleiding al heb aangegeven, moet de basis natuurlijk op orde blijven, want onze infrastructuur is ook het fundament van een bloeiende economie. In 2020 trek ik 3 miljard euro uit voor aanleg, beheer en onderhoud van wegen. Want het autoverkeer groeit nog steeds hard en vrachtauto's worden steeds zwaarder belast en zitten steeds voller. Dat is op zich goed, maar het brengt ook uitdagingen voor de infrastructuur met zich mee. Zoals we al vaker met elkaar hebben besproken, stamt een heel groot deel van de bruggen, tunnels, wegen en viaducten uit de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. Die hebben allemaal in een korte periode een opknappbeurt nodig om veilig en bereikbaar te blijven. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nieuwe uitdagingen. We willen het duurzamer maken. We hebben de uitdagingen rondom cybersecurity, die er in de jaren vijftig en zestig niet waren maar nu wel. En we streven naar maximale efficiëntie van het onderhoud.

De heer Dijkstra heeft gevraagd: kunnen slimme technieken, beter aanbesteden, innovatie en duurzaam asfalt meegenomen worden in de aanbestedingen? De standaardwerkwijze is om ruimte te geven aan nieuwe, slimme technieken en duurzaamheid en innovatie. Die moeten bijdragen aan de doelen van lenW. Het moet natuurlijk ook passen binnen de beschikbare middelen en capaciteit; dat is logisch. Het aanbestedingsbeleid wordt al voor innovatie ingezet. Ik zie de heer Schonis nu even niet, maar we hebben het er al vaker over gehad dat juist ook Rijkswaterstaat als launching customer heel veel kan bereiken omdat ze zo'n groot deel van de projecten aan te besteden hebben. Als Rijkswaterstaat iets voorschrijft, dan is het voor bedrijven al snel de moeite waard om daarin te investeren. Voor de duurzaamheid kan ook nog worden gedacht aan de green deal voor duurzame grond-, weg- en waterbouw, waarbij we inkopen met de CO₂-ladder en milieukosten meenemen in de scoring voor aanbesteden.

Een goed voorbeeld, dat u zelf ook al noemde, is het duurzame asfalt. Binnen mijn departement wordt, ook weer in het kader van launching customer, ingezet op substantiële duurzaamheidswinst door innovaties voor asfalt en beton. Zo wordt bij de 28 bijvoorbeeld een duurzame variant van zoab — dat hoeft u vast niet uit te leggen, maar misschien voor de mensen die dit debat elders volgen: dat is zeer open asfaltbeton — gelegd en getest. Daarnaast hebben we ook een prijsvraag uitgezet voor asfaltinnovaties die nog veel verder gaan qua duurzaamheid en die nog meer CO₂

besparen. Ook wordt op beperkte schaal duurzaam asfalt versneld getest en gevalideerd in proefvakken. Testen is natuurlijk ook een noodzakelijke stap voordat we innovaties structureel kunnen toepassen, want ook voor de verkeersveiligheid — ik grijp even terug naar het vorige onderwerp — is het natuurlijk wel belangrijk dat het asfalt veilig blijft, dat het de juiste stroefheid behoudt et cetera. Het versnellen van het testen van dat asfaltbeton betekent dat duurzamere varianten ook sneller beschikbaar kunnen komen. Daar hebben we u ook al over geïnformeerd via de Kamerbrief over de voortgang duurzame transitie en launching customerschap van 14 oktober.

Mevrouw Van Brenk heeft specifiek gevraagd hoe het zit met de cybersecurity van de vitale waterwerken. Heeft de PAS-uitspraak van de Raad van State ook nog effect op de waterveiligheid? De Rekenkamer heeft dit voorjaar geconstateerd dat Rijkswaterstaat weliswaar een hele hoop werk heeft verzet met betrekking tot de cybersecurity van die vitale waterwerken, maar ook dat er nog een aantal verbeteringen nodig zijn. Ik heb u in het debat dat we daarover gehad hebben, ook laten weten dat ik alle aanbevelingen overneem. Die acties zijn in gang gezet, en een deel van de maatregelen is ook al gerealiseerd. Conform de motie van de leden Von Martels en Geurts zal ik de aanbevelingen voor de zomer van 2020 evalueren en u de resultaten uiteraard doen toekomen.

Vitale waterwerken ondervinden geen problemen door de PAS-uitspraak van de Raad van State, want noodzakelijke verbeteringen en aanpassingen aan die vitale objecten kunnen gewoon volgens planning worden uitgevoerd. Ik mocht maandag het startsein geven voor de grootse onderhoudsoperatie in Noord-Holland. Een van die projecten betreft bijvoorbeeld een gemaal, dat ervoor zorgt dat een groot deel van Noord-Holland niet onder water loopt. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat onze hele veiligheid, het vermogen om droge voeten te houden, in de waagschaal wordt gesteld. De veiligheid mag dus niet in het geding komen, want die gaat voor alles.

U hebt ook nog gevraagd naar de instandhouding van de infrastructuur. Hoe gaan we die onderhoudsopgave aanpakken, als we weten dat ook bij Rijkswaterstaat het aantal medewerkers onder druk komt te staan als gevolg van de natuurlijke uitstroom? Ook daar speelt vergrijzing natuurlijk een rol. Gelukkig hebben we voor de korte termijn voldoende kwalitatief goed opgeleid personeel bij Rijkswaterstaat. Ik heb u in de brief over de instandhouding van juni jongstleden aangegeven dat ik voor de langere termijn ook laat onderzoeken wat er nodig is om dat beheer en onderhoud goed te blijven uitvoeren. Daar is de benodigde personele capaciteit natuurlijk een belangrijk onderdeel van. De term "Human Capital Agenda" is daarvoor gebruikt, maar het gaat natuurlijk gewoon om een deugdelijk personeelsbeleid, ook naar de toekomst toe. Ik kan me herinneren dat u enthousiast was over een werkbezoek dat u daar had afgelegd. De heer Stoffer, die hier altijd met veel vuur en enthousiasme vertelt over zijn tijd bij Rijkswaterstaat, is onze representant bij uitstek. Ik denk dat we dat ook moeten blijven uitstralen om de mensen daar enthousiast voor te maken. Als je interesse hebt in techniek, kies dan voor Rijkswaterstaat of een van de andere partners. Bovendien heb je dan, als je het hebt over zingeving, een heel belangrijke opgave en draag je bij aan de toekomst van je land. Volgens mij is dat een heel prachtige combinatie, en zou iedereen daar moeten willen werken.

Voorzitter. Dat was het blokje beheer en onderhoud.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden om te zien of daar vragen over zijn.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Toch nog twee puntjes. Misschien ben ik onvolledig of niet goed geïnformeerd, maar ik krijg toch echt verhalen dat het CO₂-neutrale asfalt, dat op dit moment door één firma geleverd kan worden, niet gebruikt wordt, omdat het maar door één firma geleverd kan worden. Daarmee zou je denken dat iedereen die iets nieuws innoveert straks denkt: waarom zou ik het doen, want Rijkswaterstaat gaat toch niet met ons in zee. Daar zou ik graag een antwoord op willen. En ik vind dat de minister toch iets lichtvoetig over mijn punt heen stapt dat de bouwers toch echt gezegd hebben: ik weet niet of ik die aanbestedingen van Rijkswaterstaat nog wel wil, want de risico's worden wel heel eenzijdig bij ons neergelegd. Dat is toch echt een groot zorgpunt. Als die twee punten nog geadresseerd kunnen worden, heel graag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het eerste punt dat mevrouw Van Brenk schetst, is eigenlijk een kip-eiverhaal. Zolang het aanbod er niet is, kan Rijkswaterstaat het niet standaard voorschrijven, en zolang Rijkswaterstaat het niet standaard voorschrijft, gaan alle aannemers er niet in investeren. Daar zijn we ook over in overleg met de sector. We proberen wat er allemaal is aan innovaties met nog minder CO₂-uitstoot zo veel mogelijk te stimuleren. We zijn ook uitdrukkelijk met de markten in overleg over de vraag hoe we kunnen zorgen dat wat we voorschrijven ook realistisch is en geleverd kan worden. Zodra we kunnen, willen we ook echt keuzes maken, zodat het massa krijgt en het loont om erin te investeren.

Het andere punt dat u noemt, heeft te maken met de risico's. Gelukkig kunnen we zeggen dat dit probleem bij heel veel projecten, laten we zeggen 80% — dat is even een grove inschatting — niet speelt, omdat het daar allemaal gaat over min of meer standaardwerk met betrekking tot beheer en onderhoud. Daarbij zijn de risico's gewoon voldoende in beeld en daar wordt ook volop op ingeschreven. Het probleem zit vooral bij de hele grote, complexe projecten, waarvan de risico's veel minder goed in te schatten zijn. Daarover hebben we ook overleg gehad met de markt naar aanleiding van het McKinseyrapport, dat u ook kent. We kiezen er nu voor om die aanbestedingen in twee fases te doen. We gaan eerst samen veel verder trechteren, zodat veel beter in beeld is wat de risico's zijn en we weloverwogen in een goede risicoanalyse kunnen bepalen welk deel van de risico's voor het Rijk is en welk deel voor de bouwer. Daar zijn we nu echt op een andere manier mee aan de slag. We zullen nog moeten kijken hoe zich dat ontwikkelt. Dat is ook een beetje learning by doing. Maar we zijn afgestapt van het credo "we besteden het probleem aan en de markt schrijft in met een oplossing", want dat is voor die grote, complexe projecten gewoon niet de goede manier gebleken.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nog één puntje. De minister noemt het kip-ei; ik noem het "wat de boer niet kent, dat eet hij niet". Maar het gaat mij erom dat die bedrijven die de nek uitsteken, die mooie, nieuwe innovaties hebben en prachtige dingen ontwikkelen, de voorlopers dus, ook echt een reële kans krijgen. Mijn vraag aan de minister is dus nogmaals: heeft zij het idee dat dat voldoende geborgd is en tussen de oren zit bij Rijkswaterstaat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben ervan overtuigd dat dat echt tussen de oren zit bij Rijkswaterstaat, maar ik zal daar nog een keer de aandacht op vestigen, want dat is echt de inzet. Dat is overigens ook de inzet van de staatssecretaris, want het heeft natuurlijk ook alles te maken met de circulaire economie. We trekken daar volledig samen in op. Toen ik een circulair viaduct zou openen, maar op het laatste moment niet kon, nam de staatssecretaris dat naadloos over. Wij zijn ook op dat onderwerp volledig inwisselbaar en hebben allebei dezelfde drive. Overigens geldt dat niet alleen bij RWS, maar natuurlijk ook bij ProRail. We kijken breed, in alle sectoren, hoe we die duurzaamheid en circulariteit kunnen stimuleren.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De VVD wil de problemen die we hebben, kennen of in de toekomst nog veel meer gaan kennen op het gebied van mobiliteit, graag oplossen. Ik ben blij om te lezen dat de capaciteitsanalyses en de kosten-batenanalyses leidend blijven. Ik zie ook een enorme kans in het investeringsfonds, waarmee R&D, innovatie en kunstmatige intelligentie maar ook infra echt kansrijk zijn. Ik hoop dat u zich daarvoor inzet. Er is wel iets waar ik op grond van wat ik in de beantwoording lees, vragen over heb en huiverig voor ben. Er wordt terecht gesteld dat fysieke infrastructuur — spoor of weg — natuurlijk niet altijd dé oplossing is. Het gaat deels ook om gedrag, maar ik heb er echt angst voor dat we ons geld straks alleen gaan inzetten op "Beter Benutten"-achtige toepassingen waarbij je niks tastbaars terugkrijgt en niks ziet en waarbij alles eindigt op het moment waarop het project stopt, zodat de files dan weer terug zijn. Ik denk dat we moeten blijven investeren, ook in dat harde asfalt, harde spoorverbindingen en alles en dat we moeten oppassen dat we allerlei projecten gaan doen die leuk klinken en heel innovatief zijn maar waarvan het effect gewoon beperkt is. Deelt de minister die mening van mij?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U kunt ervan verzekerd zijn dat zowel de staatssecretaris als ik ook nog voldoende wensen hebben ten aanzien van nieuwe projecten en dat wij echt als een bok op de haverkist zullen zitten op het punt van het nieuwe fonds dat er komt. Als we ook maar enigszins kans zien om onze projecten die wij graag zouden willen, daarin te krijgen, staan we natuurlijk vooraan. Aan de andere kant is het natuurlijk ook logisch dat je moet zorgen dat wat je hebt, in goede staat blijft. Daar begint het dus mee. We zijn er nu ook volop op aan het inzetten dat de basis gewoon op orde moet zijn, want als het tot storingen leidt bij bruggen enzovoort, levert dat ook heel veel files en heel veel maatschappelijke en economische schade op. Daar begint het dus mee. Daarnaast doen we natuurlijk een heleboel dingen die je misschien niet ziet en waarvan je zegt: wat heb je er dan aan?

Ik noem maar iets: we hebben de bergers op een strategische plek staan, wat er bij een ongeval of een pechgeval wel degelijk toe leidt dat obstakels sneller van de weg zijn. Je ziet dat misschien niet, maar dat is natuurlijk ook iets wat je onder Beter Benutten kunt scharen. Ook het feit dat nu meer boa's bij Rijkswaterstaat boetes kunnen uitdelen, waardoor je hoopt dat mensen niet meer onder rode kruizen door rijden, moet de doorstroming bevorderen. Dat zijn allemaal maatregelen in de sfeer van Beter Benutten, die niet direct met de aanleg van nieuwe infrastructuur te maken hebben. Het is dus echt een en-en-en-inzet: zowel op de wegen als op de vaarwegen als ook op het spoor zullen we dat blijven doen.

De voorzitter:

Een nieuw blokje.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, we komen bij het blokje wegen. Volgens mij is dat nu een heel natuurlijke overgang. Bijna alle Kamerleden hebben het genoemd: de files nemen toe, ook buiten de spits en ook als er geen protestacties zijn. Onder meer de heren Van Aalst en Dijkstra hebben daarover gesproken. We investeren ook volop om die groei op te vangen. Ik noem de Blankenburgverbinding, de A16 en de A1 Apeldoorn-Azelo. Ik ga ze niet allemaal opnoemen, maar dat zijn wel een aantal aansprekende projecten. Volgend jaar zal de Gaasperdammertunnel worden opgeleverd. Daar verheug ik me zeer op. Dat is een iconisch project, midden in Amsterdam-Zuidoost, een bredere weg dwars door stedelijk gebied, in een tunnel en daarbovenop een mooi groot stadspark. Daar gaan we niet alleen veel functies combineren; we gaan het daar ook veel mooier maken dan het was.

Ook voor de wegenbouw heeft de stikstofproblematiek natuurlijk gevolgen. Onder anderen mevrouw Kröger heeft daar vragen over gesteld. We zijn op dit moment de gevolgen daarvan in kaart aan het brengen. Ik zal uw Kamer daar volgende maand nader over informeren, want we spreken elkaar op maandag 25 november in het notaoverleg MIRT. Natuurlijk spreken we aan het eind van de middag ook in bredere zin samen met de collega's Schouten en de heer Knops in dit verband over stikstofproblematiek in brede zin.

Met betrekking tot de maatregelen tegen de files zijn we natuurlijk ook bezig met snellere maatregelen die op de korte termijn wat meer lucht moeten geven. Ik noemde net al de bergers en de weginspecteurs die de weg na een ongeval sneller vrijmaken. Maar ik noem u ook de nieuwe generatie verkeerslichten, die we installeren zodat het verkeer vlotter de snelwegen op en af kan. Ook nemen we maatregelen tegen vrachtwagens die de boel onnodig ophouden en frustreren doordat ze een tunnel in rijden terwijl ze daar eigenlijk te hoog voor zijn.

De heer Van Aalst heeft hierover nog een specifieke vraag gesteld: gaat de minister de aangenomen motie over de N35 uitvoeren? Ik noemde net al het notaoverleg MIRT. Datzelfde notaoverleg van vorig jaar is de aanleiding geweest om gesprekken te voeren met de provincie over de geactualiseerde Marsroute N35, zoals die heet. Ik zal u vóór het volgende notaoverleg MIRT van volgende maand

nader informeren over de uitkomst daarvan en de vervolgstappen.

Voorzitter, er zit maar weinig in dit blokje, zie ik. Dit was dus het blokje wegen.

De voorzitter:

Maar daarin zouden we snelheid behandelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Ik moet even kijken of ik daar überhaupt iets van heb. Nou, niet dus. Dan doe ik het à l'improviste. De vragen die u hebt gesteld over de maximumsnelheid zijn natuurlijk gericht op het naar beneden brengen daarvan. We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat die snelheden blijven wat ze zijn, rekening houdend met de verkeersveiligheid en het milieu. In de schriftelijke beantwoording heb ik daarop volgens mij al gereageerd dat stikstofproblematiek natuurlijk een onderdeel is van het milieu. Daar gaan we dus ook rekening mee houden. In de algemene brief die we vanuit het kabinet hebben gestuurd — ik dacht op 4 oktober — hebben we ook aangegeven dat er, onder leiding van de rijksheren, gebiedsgericht zal worden gekeken wat dat bij de verschillende Natura 2000-gebieden betekent voor de wegen die daar langs of doorheen gaan en wat daar dus voor maatregelen voor de stikstof uit zouden moeten volgen. Maar daar kan ik op dit moment nog niet op vooruitlopen, want wij hebben de rijksheren nog niet eens aan het werk. Zodra we meer kunnen melden over de voortgang daarvan, kom ik daar dus bij u op terug. Maar op dit moment is de hoofdlijn dat er gekeken wordt waar het voor de stikstofproblematiek van de verschillende Natura 2000-gebieden kan helpen. Als dat aan de orde is, gaan we kijken hoe we dat gaan doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, dit is dus precies het probleem dat ik gisteren wou schetsen, namelijk dat deze minister niet verder komt dan een zinnetje uit het regeerakkoord en niet meebeweegt met een maatschappelijke verandering. Denk in dezen aan een PAS-uitspraak, aan het feit dat we de Urgendoelen niet halen, het feit dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op de snelwegen toeneemt en het feit dat er maatschappelijk gezien een steeds hardere roep is om de maximumsnelheid generiek aan te passen. Ik zou de minister dus toch willen vragen om de baten in kaart te brengen van een generieke verlaging van de maximumsnelheid voor het klimaat, de verkeersveiligheid en de PAS.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik herken me er totaal niet in dat ik alleen maar vasthoud aan het verleden. U hebt ook kunnen zien dat we op een aantal plekken op de Veluwe de snelheidsverhoging hebben teruggedraaid vanwege deze problematiek. Ook het voorbeeld van de A2 is u bekend. En we geven in de brief juist aan dat we gaan kijken waar het langs Natura 2000-gebieden, of in sommige gevallen erdoorheen, noodzakelijk kan zijn om die snelheid te verlagen. Dan gaan we dat doen. Ik zou dus niet weten waarom ik dan niet met de maatschappelijke ontwikkelingen mee zou gaan. We hebben destijds bij de generieke snelheidsverhoging naar 130 alle effecten breed in beeld gebracht. Die zijn, zo zie ik nu, met de Kamer

gedeeld op 5 december 2011. Wij kunnen u ook nog een specifieke verwijzing naar de brief doen toekomen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nogmaals, we hebben een Urgendarechtszaak. We halen die doelen niet. Dit kabinet gaat die doelen niet halen. Een generieke snelheidsverlaging zou volgens berekeningen 1,5 megaton CO₂ schelen. We hebben een groeiend aantal verkeersdoden op de snelwegen en we hebben de PAS-problematiek, en de minister verwijst naar een onderzoek uit 2011 over het verhogen van de maximumsnelheid naar 130. Ik vraag de minister of zij in kaart wil brengen wat een generieke verlaging van de maximumsnelheid voor baten zou hebben, zodat we vervolgens een debat kunnen voeren over de vraag of we dat wenselijk vinden. Laten we dat gewoon eens een keer heel goed uitzoeken. Elke verkeerskundige leert bij les één in de verkeerskunde dat de beste efficiëntie op de wegen behaald wordt bij rijden rond de 90 km/u. Ik vraag deze minister: breng de maatschappelijke baten in kaart van een generieke maximumsnelheidsverlaging.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik gaf zonet al aan mevrouw Kröger aan dat destijds bij de snelheidsverhoging natuurlijk ook de verschillen zijn afgewogen tussen de verschillende snelheden. Daarom ook is in het regeerakkoord nog een keer bevestigd dat verkeersveiligheid het belangrijkste criterium daarbij is, en daarnaast het milieu. Nu hebben we een extra opdracht ten aanzien van stikstof. Die nemen we dus ook mee. Dat kan ertoe leiden dat op bepaalde wegen de snelheid naar beneden gaat, maar voor de rest is er niet opeens iets aan de situatie veranderd.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij het blokje maritiem en binnenvaart. Veel Kamerleden hebben terecht aandacht gevraagd voor de maritieme sector. Eigenlijk hebt u allemaal uw zorgen uitgesproken over de binnenvaart en de dreigende reversed modal shift. Ik leg dit toch nog maar even uit. Dat betekent dat je in plaats van wat we allemaal graag willen, namelijk heel veel vervoer van de weg naar het water en het spoor — in dit geval gaat het over het water — juist terug zal zien dat verladings het weer gaan vertrukken, zoals dat heet, en de lading weer over de weg laten gaan. Ik ben het zeer eens met onder anderen de heren Van Aalst en Laçin, die daar waakzaamheid voor vragen. Vervoer over water is belangrijk en verdient alle aandacht.

Mevrouw De Pater zei dat schipper zijn niet alleen een baan is, maar ook een way of life. Ons land is verweven met water en de binnenvaart heeft daar natuurlijk een heel bijzondere rol in. Het is zelfs zo dat je aan de hand van één binnenvaartschip eigenlijk de geschiedenis van ons land kunt vertellen. Ik weet niet of u allemaal het boek van Corine Nijenhuis kent. Dat wil ik toch even aanraden. Het boek heet Een vrouw van staal. Dat is een prachtige biografie van het 100 jaar oude schip de Henriëtte. Als je dat boek leest, zie je het land veranderen. Het schip verandert dan stapsgewijs

mee om te overleven. Op een gegeven moment werden de zeilen gestreken en werd er een motor ingebouwd. In een volgende fase zie je dat het schip met 3 meter werd verlengd. Het kreeg een nieuwe kop en een nieuwe kont, zoals de schipper het zegt. Je ziet dat het een schip was met negen levens.

Eigenlijk heeft het nog veel meer lessen voor ons. Want de geschiedenis van dat schip laat zien dat het een prachtig vak is, dat met heel veel liefde en toewijding wordt uitgeoefend. Het laat ook zien hoe belangrijk vernieuwing is en hoe moeilijk het is om in je eentje dat soort beslissingen te nemen, zeker in tijden dat er meer stress dan lading is. De belangrijkste les is eigenlijk dat op dezelfde voet doorgaan, een losing game is. Je hebt steeds aanpassingen aan de tijd en nieuwe vormen van ondernemen nodig. De binnenvaart zal dat in de toekomst steeds moeten blijven doen.

Daarnaast heb ik mij rekenschap gegeven van de vele mails en berichten die ik van de schippers heb gekregen over storingen en tekortkomingen aan het vaarwegennet. De Algemene Rekenkamer heeft daar natuurlijk ook voor gewaarschuwd. Daarom heb ik 100 miljoen uit het Infrafonds naar voren gehaald voor een flinke extra investering in de Nederlandse vaarwegen. We gaan grote knelpunten aanpakken, zoals de oude sluis Weurt op het Maas-Waalkanaal en diverse sluizen op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Ook gaat er geld naar de aanlegplaatsen van de veerdiensten op de Waddenzee.

Een van de grote doelen uit het regeerakkoord was een groen deal met deze sector. Mevrouw Dik-Faber heeft daar vragen over gesteld en ook de heren Schonis en Stoffer, kan ik me herinneren. We hebben er samen hard aan moeten trekken, maar er ligt een resultaat met concrete afspraken, hoeveelheden, namen en rugnummers. Het gaat daarin om de komst van binnenvaartschepen met zero emission in 2030, de overheid als launching customer, ook hier, en een groen energielabel voor schepen. Ook worden in de zeehavens vijf nieuwe businesscases ontwikkeld voor walstroom. Daar vroeg de heer Paternotte bijvoorbeeld naar. Daarnaast werken we in de groen deal met de andere overheden ook aan een goede infrastructuur voor alternatieve, duurzame brandstoffen.

Dat was mijn inleiding op dit punt. Dan heb ik nu nog een aantal vragen te beantwoorden, voorzitter.

De voorzitter:

Misschien wil de heer Van Aalst daar even op wachten. Ja.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja? De vraag van de heer Schonis ging over binnenvaartschippers. Zij krijgen vaak helemaal geen lening van de bank voor een duurzame motor. Wil de minister niet met de financiële sector in gesprek gaan om dat te veranderen?

Er is natuurlijk ook gevraagd, zie ik hier, of ik bereid ben om meer geld beschikbaar te stellen voor de verduurzaming van de binnenvaart. Uiteraard ben ik bereid om in gesprek te gaan met de financiële sector, want de ambitie van 150 duurzame binnenvaartschepen in 2030 is een gezamenlijke ambitie van de partijen in de groen deal. Een van de ondertekenende partijen van de groen deal is de bancaire

sector. We hebben op voorhand juist de financiers erbij willen betrekken, omdat wij ook wel hetzelfde zagen als de heer Schonis signaleerde, namelijk dat het voor een binnenvaartschipper heel ingewikkeld is om een lening te krijgen als hij gewoon naar een individuele bank gaat. Dus het is goed dat zij aan boord zijn.

De ambitie is gebaseerd op de verwachting dat het aantal zero-emissieschepen de komende jaren ook echt gestaag gaat groeien. Die verwachting is ook gebaseerd op het feit dat marktpartijen in toenemende mate projecten uitrollen met zero-emissieschepen. Je ziet dat die markt echt in beweging is. Dan gaat het bijvoorbeeld om de uitrol van elektrische voortstuwing op basis van verwisselbare batterijcontainers. Een van de containers is dan het batterijcomplex. Maar je ziet ook ontwikkelingen met waterstofbrandstofcellen.

In het kader van de groen deal komt volgend jaar een subsidieregeling beschikbaar voor de versnelling van de verduurzaming van de binnenvaart. Daar hebben we 15 miljoen euro voor beschikbaar. Of er meer geld nodig is en of ik dat beschikbaar kan maken, kan ik op dit moment nog niet zeggen. Laten we eerst eens kijken hoe het loopt met die 15 miljoen. Dan kunnen we er altijd naderhand op terugkomen. Overigens is het ook duidelijk dat er voor de verduurzaming van de hele binnenvaartvloot een structurelere oplossing nodig is. Daarom zet ik me in internationaal verband echt in voor de totstandkoming van een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart. Ik wil ook graag straks met de nieuwe Eurocommissaris Transport in overleg over hoe we dat van de kant kunnen duwen. Een studie naar de haalbaarheid daarvan is ook al gaande. Die zal in het derde kwartaal van het komende jaar worden afgerond.

Mevrouw De Pater heeft gevraagd of de minister in overleg kan treden met de binnenvaartsector om meer goede ligplaatsen te creëren. Ik onderschrijf zeker het belang van die goede ligplaatsen. Daarom lopen er verschillende studies in het MIRT om de bekende plekken waar een tekort is aan ligplaatsen aan te pakken. Op de Waal hebben we recentelijk de overnachtingshaven bij Tuindorp, Lobith vernieuwd. Er is daar ook een extra haven voorzien. Op de Merwedede, de Lek en de IJssel is de komende jaren ook een uitbreiding van ligplaatsen voorzien. Verder zijn er ook al veel ligplaatsen opgeleverd, op de Maas bij Lemmer, op de Rijn-Scheldeverbinding en op het Amsterdam-Rijnkanaal. De lopende projecten hebben nu prioriteit. Dat stemmen we ook steeds af met de brancheorganisaties. We houden het dus in de gaten en blijven met ze in gesprek over waar en wanneer er precies extra ligplaatsen nodig zijn. Niet alles kan tegelijk, maar er wordt wel voortdurend aan gewerkt.

Dan heeft de heer Paternotte nog vragen gesteld over cruiseschepen.

De voorzitter:

Misschien is het slim om eerst mevrouw De Pater-Postma een vraag te laten stellen over deze beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, helemaal goed.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ik ben blij dat er aandacht is voor die goede ligplaatsen. Ik ben blij om te horen dat de minister ook echt ziet dat de binnenvaart meer een way of life is dan iets wat je van negen tot vijf doet. Kan de minister ervoor zorgen dat er bij die ligplaatsen dan niet zo'n bordje komt met 3x24? Dat betekent dus dat je er maar drie dagen mag liggen. Kan de minister er ook voor zorgen dat er bij die ligplaatsen gewoon een goede mogelijkheid is om je huisvuil af te voeren en dat er ook walstroom komt? Zo is het naast een fysieke plek ook echt een plek waar je met plezier kunt liggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De problematiek van die 3x24 is bekend. Het is een beetje dubbel. Aan de ene kant wil je zorgen dat ligplaatsen niet onnodig lang in beslag worden genomen, maar ik ken ook de toch wat schrijnende situaties dat iemand ziek is. Hoe ga je er dan mee om? Dus laten we zeggen dat ik die problematiek nog een keer wat gedetailleerder bekijk en dat wij u daarover informeren voor het AO Maritiem. Dat lijkt mij dan de beste manier.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, ik denk dat uw vraag nu beantwoord gaat worden. Nee? U weet het al?

De heer Paternotte (D66):

In ieder geval dat het over de cruiseschepen gaat, maar het gaat over het vorige antwoord over de green deal en de binnenvaartschepen. De minister zegt mooie dingen. Ik zie ook dat zij hier graag stappen op wil zetten: de 15 miljoen subsidieregeling versnellen, werken aan een Europees duurzaamheidsfonds. Dat is heel mooi. Voor de binnenvaartschippers geldt natuurlijk dat zij heel snel die verduurzaming makkelijker willen zien. Het is altijd lastig om dat met een subsidieregeling al op korte termijn te realiseren. Daarom zijn die banken zo belangrijk. De minister heeft een boodschappenlijstje voor collega Grapperhaus, maar zij spreekt collega Hoekstra natuurlijk ook best vaak. Wil de minister op dat boodschappenlijstje opnemen dat hij in zijn overleg met de banken hen ook hierop aanspreekt? Het zou mooi zijn als de binnenvaartschippers wat dat betreft snel iets zien veranderen. De tweede vraag die ik nog wil stellen, is of het mogelijk is om vanuit het budget dat wij nu hebben voor verduurzaming van schepen ook de green deal verder aan te kleden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben altijd graag bereid om bij collega's de belangen van de binnenvaart en van de verduurzaming daar aan de orde te stellen. Nogmaals, de banken hebben ook de green deal ondertekend. We gaan natuurlijk nauwlettend volgen of zij de daad bij het woord voegen en ook daadwerkelijk meedenken en dit mogelijk maken. Ik ben graag bereid om daar wat breder aandacht voor te vragen.

Ik blijf maar even bij de cruiseschepen en de heer Paternotte. Hoe lang blijven die vervuilende cruiseschepen in de binnenstad en moeten zij niet standaard op de walstroom? Dat is een hele goede vraag, want cruiseschepen meren vaak aan in de binnensteden omdat zij dan bij de toeristi-

sche attracties zijn. Dat heeft op zich voordelen, want dat voorkomt weer heel veel busvervoer enzovoort in de stad. De precieze plek waar zij mogen aanleggen, is natuurlijk een verantwoordelijkheid van de gemeente. Ik ben het echter zeer met de heer Paternotte eens dat walstroom de uitstoot van die cruiseschepen drastisch kan verminderen. Daarom is dit onderwerp ook onderdeel van de green deal. We gaan die vijf businesscases uitwerken. Daarbij zijn de havens van Amsterdam en Rotterdam heel uitdrukkelijke voorbeelden. Ik was voor het Global Center on Adaptation in Miami, omdat ik zeer blij was dat mayor Suarez van die stad zich bereid heeft verklaard om daar een lokaal kantoor – als Republikein, toch bijzonder – van het Global Center on Adaptation te openen. Ik werd rondgeleid in Miami en ook daar zie je grote cruiseschepen. Ik zei dat wij voor cruiseschepen bezig zijn met walstroom, daar hebben ze dat dus al. Dan denk je: dat is het land van Trump en wij lopen voor. Nou, wij lopen dus achter. Ik vind echt dat wij als Nederland ervoor moeten zorgen dat de cruiseschepen in Nederland gewoon walstroom kunnen krijgen. Ik vond het echt beschamend dat ik dat moest bekennen daar. Ik vind het ook heel goed dat wij met die vijf businesscases aan de slag gaan. In de richting van mevrouw De Pater, zei ik dat het natuurlijk ook geldt langs de binnenvaartroutes, zeg ik dat wij echt moeten zorgen dat wij die walstroom voor elkaar krijgen.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd hoe de minister vaart maakt met het vergroeningsfonds en wat zij gaat doen om te voorkomen dat geluidswensen de kleine schepen de das om doen. De heer Laçin en de heer Van Aalst hebben daar ook van alles over gezegd. Samen met de andere CCR-landen, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, heb ik een groot onderzoek uitbesteed naar de financieringsbehoefte en de financieringsmogelijkheden voor de verduurzaming van de binnenvaart. Zo'n brede actie kan ook in het kader van level playing field en gelijke kansen alleen maar in internationaal verband worden opgepakt. Medio volgend jaar zijn die studies gereed. Dan weten we precies wat de financieringsbehoefte is en welke instrumenten daarvoor geschikt zijn. In de tweede helft van volgend jaar kunnen we daar in Europees verband vervolgcacties op zetten. In de afgelopen jaren zijn op Nederlands initiatief de internationale geluidseisen voor bestaande schepen van voor 1976 al versoepeld. Deze schepen kunnen nou eenmaal niet aan dezelfde eisen voldoen als nieuwe schepen. Daarom mogen bestaande schepen de normen voor woon- en slaapruimten met 5 tot 10 dB(A) overschrijden, als er maar wel maatregelen worden getroffen die redelijkerwijs binnen de mogelijkheden liggen. In overleg met de brancheorganisaties wordt nu door de ILT gekeken naar de manier waarop je daar in de praktijk invulling aan zou kunnen geven. Ik verwacht dat daar voor het eind van het jaar overeenstemming over wordt bereikt. Ik stel voor dat ik u daarover informeer voor het AO Maritiem.

De heer Laçin had daar een vraag aan gekoppeld: gaat de minister aan de slag met een werkbare hardheidsclausule die zekerheid biedt voor de schippers? De CCR en de EU kennen een hardheidsclausule waarop alle schepen een beroep kunnen doen, dus niet alleen de kleine schepen maar allemaal. Naast die normale hardheidsclausule was er inderdaad in het verleden een simpelere versie, de zogenaamde crisishardheidsclausule, die de CCR in 2008 heeft vastgesteld. Schippers konden voor één termijn van zeven jaar uitstel krijgen van investeringen, met als doel om de crisis te kunnen overbruggen door uitstel van de

investeringsplicht. De ASV heeft mij nu gevraagd om een nieuwe, simpele regeling voor bestaande kleine schepen. In de tussentijd kunnen ze natuurlijk wel een beroep doen op de normale hardheidsclausule. Ik heb hun beloofd om hen daarbij te helpen. Op dit moment zijn we in gesprek met de ASV over, bij wijze van spreken met terugwerkende kracht, een soort dummycase: hoe had het kunnen werken? In de tussentijd ben ik ook bezig om de Europese collega's zover te krijgen. Ik heb ze allemaal een brief geschreven, met daarin de vraag: wij willen niet dat deze categorie het hoofd niet boven water kan houden, dus kan ik jullie instemming krijgen voor een simpelere hardheidsclausule à la de crisishardheidsclausule of in een andere vorm, zodat we de kleine schepen de mogelijkheid kunnen geven om toch door te kunnen gaan? Ik kan dat niet alleen beslissen, maar ik heb er wel goeie hoop op dat ik de Europese collega's ervan kan overtuigen, want het is niet in hun belang dat de kleine schepen verdwijnen. Kijk bijvoorbeeld naar het Franse vaarwegennet. Heel veel vaarwegen zijn daar alleen toegankelijk met kleine schepen. Ik verwacht ook steun van de Belgische binnenvaartsector. Ik heb dus goede hoop dat ik een stap verder kan komen, maar dat loopt nog.

De heer Van Aalst (PVV):

Nu wordt het toch tijd om in te grijpen. Ik hoor de minister spreken over de modal shift en zeggen dat ze bang is voor een omgekeerde modal shift, dat de binnenvaart daarbij moet zijn en dat ze zo blij is met de green deal. Dan vraag ik me af: waar gaat het mis? Daar gaat het dus mis, in gesprek met de echte schippers, die niet hebben getekend voor de green deal omdat die hun niets brengt en ze het niet kunnen opbrengen. We kunnen wel van alles gaan roepen over financiën voor het eind van het jaar, maar voor het eind van het jaar moeten die mensen het voor elkaar hebben. Anders is het gewoon klaar. We zijn hier nu al jaren mee bezig. We hebben dit continu aangekaart. Er vindt een koude sanering plaats van de kleine binnenvaartschippers. Het is voor hen een way of life. Je pakt die mensen hun huis, hun leven af. Ik vraag de minister dus om dit te regelen voor het eind van het jaar. En ja, Nederland kan dit alleen. Laat de rest maar achter ons aanlopen! Misschien dat u in dat opzicht nog wat kunnen leren van Trump. Sla daadkrachtig met de vuist op tafel. Wij staan achter onze binnenvaartschippers. We hebben ze keihard nodig. Ik verwacht nu daadkracht van de minister, waarbij ze haar oren niet laat hangen naar Brussel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit gaat om de Rijnvaartcommissie en de Europese Unie. Ik ben zeer gemotiveerd om te proberen om bij de collega's begrip te krijgen voor een werkbare hardheidsclausule. Ik zie ook wel dat er veel te veel administratieve rompslomp aan de huidige hardheidsclausule zit. Ik snap dat het niet werkt. Daarom hebben we ook aangeboden om mee te denken: laten we nou eens op papier kijken hoe dat zou moeten. Waar zitten de voetangels en klemmen? Hoe kom je tot een hardheidsclausule die een beetje werkbaar is? Wat kunnen we leren van die crisishardheidsclausule? Nogmaals, ik ben er echt op gebrand om er bij de collega's begrip voor te krijgen, zodat we dit kunnen veranderen. Maar ik kan geen ijzer met handen breken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb in eerste termijn al aangegeven dat ik met een motie wil komen. Die mensen hebben geen tijd meer. Het water staat de binnenvaart aan de lippen. Men wil actie van deze minister. Laat ik het maar zo zeggen: ik kom in tweede termijn met een motie waarin ik de minister oproep om in ieder geval voor het eind van het jaar een oplossing te vinden voor deze binnenvaartschippers om te voorkomen dat ze per 1 januari gewoon omvallen. Ik hoop dat daar een positief advies van de minister op komt.

De voorzitter:

De heer Laçin.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil nog even reageren op de heer Van Aalst, voorzitter. Ik ben het zeer met hem eens en ik zal er alles aan doen om dit voor elkaar te krijgen.

De heer Laçin (SP):

Dank. Ik zal een beetje verdergaan op de lijn van de heer Van Aalst. De minister sprak in haar inleiding over een dreigende modal shift. Het is geen dreigende modal shift, het is een realiteit. Die omgekeerde modal shift loopt al. De sanering van de binnenvaartvloot is al bezig. Dat constateer ik niet alleen de ASV en de schippers, maar ook de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de CCR zelf. De binnenvaartvloot wordt steeds kleiner en de diversiteit neemt af. In Frankrijk en België is die sanering veel harder gaan lopen dan hier. De minister haalde de voorbeelden aan. We hebben nog tweeënhalve maand tot 1 januari. De schippers hebben geen tijd meer, zoals ook de heer Van Aalst zegt. De huidige hardheidsclausule werkt niet omdat die veel te weinig zekerheid biedt aan de schippers nadat ze enorm veel hebben moeten investeren. Die zekerheid moet er zijn en dan zijn de schippers echt wel bereid om investeringen te doen. Maar die moeten dus wel haalbaar zijn. TNO concludeert dat bijna geen enkel schip van voor 1976 aan de eisen kan voldoen, ook al doen de schippers die investeringen. Ik ben blij om te horen dat de minister een brief heeft gestuurd naar alle CCR-landen en dat ze goede hoop heeft. Wanneer verwacht zij een reactie? Wanneer kunnen wij hier definitief over besluiten? Kan dat vóór het AO Maritiem?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar wil ik graag mijn uiterste best voor doen. Ik weet natuurlijk ook niet wanneer welke Europese collega gaat reageren. De heer Laçin zegt dat de reverse modal shift al aan de gang is. Dat geldt wel voor het aantal schepen, maar de hoeveelheid lading is nog wel toegenomen. Ik tel mijn zegeningen dat de sanering in Nederland minder sterk is dan in België en Frankrijk. Dat kun je ook positief zien. Ik zal er alles aan doen om te zorgen dat ze het hoofd boven water houden en door kunnen, maar ik kan alleen maar herhalen dat ik dat niet in m'n eentje kan afdwingen. We gaan echt proberen daar verandering in te brengen, want ik ben het met u eens dat de huidige hardheidsclausule in de praktijk niet toepasbaar is. Ik hoop de Europese collega's ervan te overtuigen dat het echt beter moet, omdat het ook niet in hun belang is als we deze categorie schepen het werken eigenlijk onmogelijk maken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het absoluut geen zegening dat de sanering van de binnenvaartvloot hier minder snel gaat dan in Frankrijk en België, want ook hier is die aan de gang. Het zijn niet een paar bedrijven, het zijn mensenlevens. Het is al gezegd: het is een way of life. Mensen wonen en werken. Het schip is vaak hun leven. Als ze hun schip kwijt zijn, dan zijn ze heel veel kwijt, niet alleen een bepaald inkomen, maar echt hun leven. Daarom moeten we dat zien te voorkomen. Die sanering moet stoppen. Ik zie het als een toezegging van deze minister dat ze ons in ieder geval vóór het AO Maritiem informeert over de reactie van andere landen. Als er geen bevestiging komt, dan hoor ik graag wat we dan gaan doen om vóór 31 december, voor het einde van het jaar, tegen de binnenvaartvloot te kunnen zeggen: jongens, jullie kunnen door en we gaan er samen voor zorgen dat jullie nog heel lang door kunnen gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Laçin vat het op als een toezegging dat ik aan de Kamer laat weten wat de reactie van de Europese collega's daarop is. Ik kan dat bevestigen. Als ze niet reageren, ga ik daarop echt rappelleren en ervoor zorgen dat er een reactie komt met dezelfde inzet als die van u, namelijk dat we er een oplossing voor moeten vinden. Dat zal ik dus voor het AO Maritiem doen.

Voorzitter, dan kom ik bij het blokje luchtvaart. Er gaat meteen iemand weg!

De voorzitter:

Iedereen gaat weer rechtop zitten!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Ook in de luchtvaart bouwen we aan de toekomst. Dat doen we zorgvuldig, stap voor stap. Veilig en duurzaam zijn daar de kernwoorden. Ook de heren Paternotte, Amhaouch, Laçin en Van Raan spraken daarover. Veiligheid staat ook hier altijd voorop. Eind dit jaar zal ik u de ontwerp-Luchtvaartnota toesturen, waarin ik in overleg met alle partijen de lijnen schets voor de toekomst. U weet ook dat ik werk aan de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn. Ik bevestig nog maar een keer — gisteren werd het ook genoemd — dat dat een echte trendbreuk is: eerst minder hinder, en voor wat hoort wat. Er moet eerst geleverd worden en dan pas kan er eventueel gegroeid worden.

In de zomer van het komende jaar nemen staatssecretaris Visser en ik een besluit over het ontwerp van de herindelings van het luchtruim, ook iets waarop u al jaren heeft gewacht en wat nu toch echt in zicht komt. Dat project loopt goed op schema. Het is natuurlijk ook voor het klimaat en voor het milieu van groot belang dat we het luchtruim zo efficiënt mogelijk gebruiken en dat er niet langs onnodige omwegen wordt gevlogen. Ook is het van belang dat we de toeneemende drukte in goede banen leiden en zo veel mogelijk de hinder beperken.

Daarnaast willen we natuurlijk het internationale treinverkeer vleugels geven, zoals mevrouw Kröger zo mooi zei. Ook willen we de luchtvaartinnovatie goed op de rails zet-

ten, voeg ik eraan toe. Dit toont maar aan dat de staatssecretaris en ik ook hierin heel goed samen optrekken.

Laat ik dan misschien meteen even een heel groot misverstand uit de weg ruimen. Er is ergens een soort concept, een ambtelijke vingeroefening, van een luchtvaartnota verschenen. Ik kan u zeggen dat ik ook met grote verbazing heb kennisgenomen van alles wat ik zou vinden, want ik heb die hele tekst nog nooit gezien. Het zijn echt ambtelijke vingeroefeningen, en ik zou zeggen: gooit u het maar gewoon in de prullenbak en wacht u maar gewoon af tot de echte concept-Luchtvaartnota naar u toe komt. Mevrouw Van Brenk maakte er een opmerking over, en de heer Paternotte zei "wat een gekke tekst over een vliegveld in zee". Dit zijn gewoon ambtelijke vingeroefeningen. Ik heb het hele stuk nooit gezien in die vorm. Het heeft geen enkele status. Vergeet u het maar. Mooier kan ik het niet maken. Een tijd geleden hebben we ook een keer zoiets gezien. Toen was er ook ergens een ambtelijk concept. Toen zou ik ineens in Maastricht allemaal nachtelijke vrachtluchten gaan toelaten. Dat was in een vergelijkbaar kader: in de Luchtvaartnota breng je alle extremen in beeld en dan komen er allerlei scenario's voorbij. Dat was toen ook helemaal niet aan de orde. Ik zou me hier dus vooral niet door van de wijs laten brengen.

De heer Amhaouch vroeg of ik bereid ben om me op Europees niveau in te zetten voor innovatie in de luchtvaart en voor de verduurzaming van de brandstof. Wil de minister zich vooral inzetten voor de biokerosine, zo vroeg hij. Dat is echt een punt dat voor de heer Amhaouch van groot belang is. Tijdens de ICAO-assembly in Montreal heb ik met mijn Zweedse collega afgesproken om een kopgroep te vormen van Europese landen om tot een ambitieuze aanpak te komen voor de reductie van de CO₂-uitstoot in de luchtvaart. We zien intussen ook dat meerdere landen in Europa, waaronder Spanje, Frankrijk, Zweden, Duitsland en ook Finland, beleid aan het ontwikkelen zijn om het gebruik van duurzame brandstof te stimuleren. Ik vond het mooi dat een Fins bedrijf dat zich met biokerosine bezighoudt en daarvoor met een Duitse airline aan de slag gaat, er toch voor kiest om zich in Nederland te vestigen en niet in Duitsland, omdat ze het beeld hebben dat er in Nederland meer kracht wordt gezet achter de innovatie en verduurzaming van de luchtvaart. Wellicht hebt u dat onlangs ook in de media meegekregen. Ik vond het wel een mooi compliment voor onze inzet dat ze dan toch voor Nederland kiezen, omdat ze denken dat hier echt werk wordt gemaakt van de verduurzaming van de luchtvaart.

Met alle landen die ik u net noemde, zijn we ook in gesprek om beleidsinitiatieven te delen en met elkaar te bespreken, zodat we in Nederland tot een structurele productie en afname — niet in de zin van vermindering, maar in de zin van verkoop — van duurzame brandstof komen. We hebben daarvoor aan de Duurzame Luchtvaarttafel ook concrete afspraken gemaakt. Zo is onder meer afgesproken dat in 2030 minimaal 14% van de in Nederland getankte kerosine duurzame kerosine moet zijn. Momenteel onderzoek ik ook de wenselijkheid van een bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen voor de luchtvaart. Het is mijn voorname om u nog voor het eind van dit jaar daarover te informeren.

De heren Paternotte en Amhaouch hebben gevraagd hoe Nederland hierin alle kansen aangrijpt. Wanneer stoppen

we met praten over elektrisch taxiën en gaan we het gewoon doen? Welke rol kunnen de pilots hierin spelen? Het ontwerpakkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel heb ik uw Kamer aangeboden met mijn brief van 27 maart jongstleden over het klimaatbeleid voor de luchtvaart. In die brief heb ik al aangegeven dat ik het ontwerpakkoord echt zie als een tussenresultaat dat de stand van zaken aan de Duurzame Luchtvaarttafel weergeeft. Aan die tafel wordt in de tussentijd gewerkt aan een nadere uitwerking en uitvoering van het ontwerpakkoord. Aan het eind van het jaar verwacht ik u dus de ontwerpvluchtvaartnota aan te kunnen bieden. Daarin wil ik onder meer aangeven hoe ik aankijk tegen het vervolgproces van de Duurzame Luchtvaarttafel en het ontwerpakkoord en hoe ik uw Kamer daarover in de toekomst zal informeren.

Er is ook gevraagd naar de rol die de NRL-pilots kunnen spelen bij elektrisch taxiën. En ben ik bereid om te investeren in kennis en kunde om elektrisch en hybride vliegen en innovatie te stimuleren? Met het actieprogramma voor hybride en elektrisch vliegen wil ik inderdaad echt bijdragen aan de Nederlandse kennis en kunde op dat vlak. In dit programma bundelen kennis- en onderzoekinstellingen, markt en overheid de krachten om nieuwe innovaties te ontwikkelen. Elektrisch taxiën zit in dat actieprogramma. Ik verwacht dat actieprogramma nog voor het eind van dit jaar samen met de partners aan de Duurzame Luchtvaarttafel af te kunnen ronden. Er worden nu voorstellen ontwikkeld voor onderzoeken en pilots met een in het vliegtuig ingebouwd systeem en een TaxiBot, een zelfrijdende trekker waarmee vliegtuigen kunnen worden voortgetrokken. We hebben vaker met elkaar gedeeld dat zo'n grote Boeing in één jaar taxiën 200.000 liter kerosine verbrandt. Als we dat kunnen elektrificeren, is daar dus echt substantiële winst te halen. Ik kijk daarbij nog even naar rechts, omdat ik natuurlijk met de staatssecretaris goed blijf kijken naar de laadinfrastructuur die nodig is om dat elektrificeren goed op orde te krijgen. We werken daaraan met verschillende partijen in de sector: Schiphol, KLM, easyJet, LNVL, maar bijvoorbeeld ook het NLR als het gaat om de kennis en kunde daarachter. De uitkomsten van die onderzoeken en pilots moeten dan laten zien hoe ambitieus ons actieprogramma eruit kan zien. Zoals in die ontwerpakkoorden ook staat, is het mijn ambitie dat elektrisch taxiën in 2030 in ieder geval de standaardprocedure is, maar natuurlijk liefst eerder.

De heer Paternotte (D66):
Voorzitter, als u mij toestaat wil ik twee vragen in één interruptie stellen.

De voorzitter:
Dat deed u net ook al, viel mij op, dus gaat u verder.

De heer Paternotte (D66):
Klopt, ik ga door in die lijn. Het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart kwam afgelopen maart. Het is mooi dat daar weer nieuwe stappen op gezet worden in de ontwerp-Luchtvaartnota, maar tussen het ontwerp-Klimaatakkoord en het definitieve akkoord zat een halfjaar. Het is nu ongeveer een halfjaar geleden dat het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart er was. Ik hoop toch dat u iets kunt zeggen over wanneer u die uitwerking verwacht en dat als dat ingewik-

keld is, u de sector desnoods met de zweep geeft om te zorgen dat we het voor elkaar krijgen.

Ik vraag me af hoe het kan dat Lufthansa op Frankfurt nu al met die wheeltug dat elektrisch taxiën doet. Als we zeggen dat we dat in 2030 overal willen, dan klinkt dat eigenlijk nog heel ver weg terwijl het nu al technisch mogelijk is voor Boeing 737's en A320's. Kunnen we niet desnoods al wat van die apparaten kopen die ze in Frankfurt hebben, zodat we in ieder geval op korte termijn kunnen beginnen? Hoe staat het met de pilots die het NLR uitvoert?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is dus de bedoeling om dat uitdrukkelijk in het actieprogramma op te nemen. Daarom willen we de pilots gaan starten met de TaxiBots die in Frankfurt gebruikt worden. We zijn daarover in overleg met de sector. Ik hoop nog voor het eind van het jaar dat af te ronden aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Als dat actieprogramma er is, zullen we u daar uiteraard over informeren. In brede zin is natuurlijk belangrijk in de Luchtvaartnota hoe we met verduurzaming van de luchtvaart, breder dan alleen het elektrisch taxiën, willen omgaan. U krijgt dat concept nog voor het eind van dit jaar.

De heer Paternotte (D66):
Kunt u mijn eerste vraag ook nog beantwoorden? Want dat is toch niet gelukt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Kunt u die nog heel even herhalen?

De heer Paternotte (D66):
De vraag was wanneer u de uitwerking verwacht van het akkoord Duurzame Luchtvaart van de klimaat tafel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat probeerde ik aan te geven, maar het is kennelijk niet duidelijk overgekomen. We nemen die uitkomsten mee in het kader van de ontwerp-Luchtvaartnota, omdat de verduurzaming van de luchtvaart een belangrijk onderdeel is van de toekomst van de luchtvaart in Nederland. U gaat het in dat kader terugvinden. Ook zal in de Luchtvaartnota worden meegenomen hoe wij u in de toekomst willen informeren over de ontwikkelingen ten aanzien van de verduurzaming van de luchtvaart.

Voorzitter. Dan kom ik bij het blok overig.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister was toch bijna voorbijgegaan aan wat mij betreft een van de spannendste onderwerpen in dit debat, namelijk het feit dat wij vijf vliegvelden hebben die opereren zonder natuurvergunning, zonder vergunning onder de Wet natuurbeheer. Ik heb daar gisteren vragen over gesteld en krijg daar een antwoord op dat, als ik het even mag samenvatten, toch een ongelofelijk staaltje Schiphollen is. De minister schetst dat in 2003, excuus in 2002 een MER is opgesteld waarin is geschetst wat de stikstofuitstoot zou zijn, niet de depositie. Vervolgens is er wetgeving gekomen

vanuit Europa over de bescherming van Natura 2000-gebieden. Vervolgens zijn we gewoon doorgesloopt. In 2008 is het besluit genomen om te groeien naar 500.000 vliegbewegingen. In 2015 is begonnen met een MER daarvoor, maar er is nooit adequaat een passende beoordeling gedaan van de effecten op Natura 2000-gebieden. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan in die zin eigenlijk niks toevoegen aan de antwoorden die ik u ook schriftelijk al heb gegeven. Daarin heb ik u geschetst dat de collega van LNV het bevoegd gezag is als het gaat om natuurvergunningen. Er lopen handhavingsverzoeken. Zij vraagt daar zienswijzen op. Dat wordt volgens de normale procedure behandeld en daar kan ik op dit moment niet in treden. We wachten dat af. Ik heb hier slechts het proces geschetst zoals het is gegaan. Het is nu aan LNV om over die handhavingsverzoeken te oordelen. Ik heb u in dezelfde brief geschreven hoe wij omgaan met de nieuw ontstane situatie dat we geen gebruik meer kunnen maken van het PAS als onderliggend systeem en dat zowel bij Schiphol als bij Lelystad Airport alles op een rijtje wordt gezet. Hoe zit het? Over welke getallen hebben we het precies bij die depositie? Over welke Natura 2000-gebieden hebben we het? Welke habitats spelen daar een rol die stikstofgevoelig zijn? Dat wordt op dit moment allemaal in kaart gebracht. De uitkomsten daarvan heb ik nog niet, dus die kan ik op dit moment niet met u delen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar zit dan misschien meteen de eigenaardige rolverdeling. Ik snap dat de minister van LNV verantwoordelijk is voor het handhavingsverzoek, maar zoals de minister hier ook schetst, heeft zij een rol in het in kaart brengen van welke Natura 2000-gebieden getroffen worden door stikstofdepositie van de luchtvaart. Dat is dus niet gedaan. Dat is heel lang niet gedaan. Daar is sinds 2003 hard doorgesloopt — 100.000 vluchten erbij — zonder dat duidelijk was wat de effecten waren op Natura 2000-gebieden. Hoe kan dat? Wanneer was het bij het ministerie duidelijk dat er geen enkel zicht was op de effecten op Natura 2000-gebieden en dat dat haaks stond op de Europese regels?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nu schetst mevrouw Kröger het beeld dat er op geen enkele manier inzicht in was. Zoals u ook in de schriftelijke beantwoording hebt kunnen lezen, was dat natuurlijk wel zo, want in alle milieueffectrapportages en andere verplichtingen is er wel voortdurend rekening mee gehouden en is er ook naar stikstof gekeken. Alleen is er destijds, bijvoorbeeld bij Lelystad, vastgesteld dat het van een dusdanig geringe omvang was dat volstaan kon worden met een melding. Nou, dat kan nu niet. Dan moet je kijken hoe je tot een passende beoordeling kunt komen. Daar moet je dus gewoon een nieuwe aanpak voor ontwikkelen. Daar wordt op dit moment alles nog een keer gedetailleerd voor in kaart gebracht.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, dit is op hetzelfde punt nu de derde interruptie, hè? Oké.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Daar ben ik mij geheel bewust van. Maar dan klopt het toch dat er voor de situatie rond Schiphol in 2002 een beeld is geschetst over groei, dat vervolgens de Europese Habitatrichtlijn is gekomen, dat er in 2008 een besluit is genomen over de groei tot 500.000 en daarna nog eens over de bouw van de H-pier, en dat in dit hele traject op geen enkel moment een passende beoordeling is gedaan over de effecten daarvan op Natura 2000-gebieden? Wanneer realiseerde de minister zich dat dit enorme gat is gevallen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, ik herken me er niet in dat er nooit serieus met alle milieueffecten rekening is gehouden. Dat is wel gedaan. Er is gehandeld conform de normale toepassing van de milieueffectrapportages. Er wordt nu ook van alles door elkaar gehaald, want u noemt ook de bouw van een pier, waar de gemeente bijvoorbeeld weer het bevoegd gezag voor is. Ik vind het niet verstandig om hier nu allerlei gedetailleerde discussies over te hebben, terwijl er een handhavingsverzoek ligt bij de collega van LNV. Ik wil dat proces netjes volgen. Daar kan iedereen zijn zienswijze bij indienen. LNV gaat die procedure gewoon zorgvuldig volgen. Het is niet verstandig als ik daar als minister met een luchtvaartbelang uitspraken over ga doen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, dit is de vierde.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker, voorzitter. Maar dan misschien heel simpel: klopt het dat er nooit een passende beoordeling is gedaan voor de groei van vliegbewegingen en de effecten daarvan op Natura 2000-gebieden rond Schiphol? Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk is er altijd rekening gehouden met alle belangen waar rekening mee moest worden gehouden, conform de wettelijke voorschriften van de milieueffectrapportages.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nee dus.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, dat is uw conclusie. Daar stel ik mij niet achter.

De heer Laçin (SP):

Dat is ook mijn conclusie, want deze minister zegt dat alles nu door elkaar heen gaat, terwijl ze hier zelf aan het duiken is. Op de heel simpele en duidelijke vraag of die natuurvergunningen ooit zijn aangevraagd, zegt de minister: ja, er is naar gekeken. Er zijn gewoon geen vergunningen aangevraagd sinds 2003, uit mijn hoofd, terwijl dat had moeten. Zo simpel is dat. Dat is niet gebeurd, terwijl Schiphol is gegroeid, Rotterdam is gegroeid en Eindhoven is gegroeid. Het enige vliegveld dat wel over een vergunning beschikt is Eelde. Waarom Eelde wel en die andere vijf niet? Ik wil gewoon dat de minister een eenduidig antwoord geeft en

niet duikt achter "gemeentelijk bevoegd gezag" en "alles loopt door elkaar heen".

De voorzitter:
Uw vraag is duidelijk.

De heer Laçin (SP):
Zijn die vergunningen er? Die zijn er niet. Waarom zijn ze er niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan kan ik toch alleen maar weer herhalen dat dat zich op het terrein van de collega van LNV bevindt. Zij is het bevoegd gezag voor de natuurvergunningen. Alle belangen zijn goed gewogen. Nou, ik kan niet treden in die uitspraak op welk moment welke vergunning moet zijn aangevraagd. Ik kan dat alleen doen voor de vergunningen die zich op mijn terrein bevinden. Voor de rest moeten we echt wachten op de uitkomst van de handhavingsverzoeken.

De voorzitter:
De heer Laçin.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De vraag of het indertijd wel of niet nodig was geweest, moet daarin beantwoord worden.

De heer Laçin (SP):
Die vraag is al beantwoord. Dat moest gewoon. Prima dat deze minister op haar collega wil wachten, wij kennen het antwoord al. Maar wat deze minister vergeet, waaraan zij voorbij loopt, is dat haar collega van LNV inderdaad over natuur gaat, maar dat deze minister over luchtvaart gaat. Zij gaat over die luchthavens die een vergunning hadden moeten aanvragen. Dat hebben ze niet gedaan, dat hebben ze nagelaten. Ze zijn verder gegroeid. Wat heeft deze minister nou gedaan om die luchthavens die wel onder deze minister vallen hierop aan te spreken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nou ja, voorzitter. De heer Laçin trekt ook al conclusies over procedures die nog lopen, maar ik doe dat niet. Ik wacht dat netjes af. Wat heeft deze minister gedaan? Deze minister heeft er steeds voor gezorgd dat de milieueffectrapportages die bij de verschillende luchthavens nodig waren, op een goede manier tot stand zijn gekomen. We hebben dat met elkaar zeer gedetailleerd gevolgd voor Lelystad Airport. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft bevestigd dat dat allemaal goed is gegaan. Dat is wat deze minister heeft gedaan en ook in de toekomst zal blijven doen. Natuurlijk zullen we daar ook in borgen — dat zal de collega van LNV bewaken — dat de natuurbelangen daarin goed worden gewogen, of het nu om stikstof gaat of om alle andere uitstoten.

De voorzitter:
De heer Laçin, kort.

De heer Laçin (SP):
Ik ga niet in herhaling vallen. Ik ben echt van mening dat deze minister duikt voor haar verantwoordelijkheid wat betreft al die vliegvelden die gewoon enorm zijn gegroeid. Ik heb gisteren aan deze minister de vraag gesteld of zij dat uit wil leggen aan alle mensen die voor een dakkapel of voor parkeren een vergunning moeten aanvragen, terwijl een van de grootste vervuilers van ons land rustig door kan groeien. Aansluitend op wat de minister zegt: ze schuift alles af naar haar collega van ...

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer Laçin (SP):
Daar kom ik aan. Ze schuift alles op dit dossier af naar haar collega van LNV. Die collega van LNV heeft gezegd: over de luchtvaart gaan we geen beslissingen nemen totdat Remkes komt met zijn tweede advies, in april/mei 2020. Toch gaat deze minister wat betreft Lelystad Airport ondanks alles wat er is gebeurd op dit dossier door met onderzoek en besluitvorming. Dat gaat toch niet samen? Deze minister zegt dat alles bij LNV ligt, maar zij gaat wel lekker door met Lelystad Airport. Stop daar dan ook mee, bevestig hier dat deze minister gaat wachten tot het tweede advies van Remkes over Lelystad, en dan praten we verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Nou ja, de heer Laçin knoopt hier een heleboel conclusies aan elkaar vast. A. schuif ik niet alles door naar de collega van LNV. Zo zie ik dat echt niet, want wij nemen gewoon onze eigen verantwoordelijkheid. Vanuit ons ministerie wordt op dit moment natuurlijk bij Lelystad Airport, waarop u doelt, gekeken wat daar de nieuwe passende beoordeling moet zijn. Er zijn gewoon afspraken gemaakt met uw Kamer over aan welke voorwaarden moet worden voldaan, voordat u als Kamer daarover wilt spreken. Want u gaat over de voorhangprocedure. Nou, ik heb u onlangs laten weten dat de verkeersverdelingsregel groen licht heeft gekregen. Dat is een nieuw feit, waarover u bent geïnformeerd. En u krijgt hopelijk nog zeer binnenkort — dat heb ik in de schriftelijke beantwoording aan de heer Dijkstra laten weten — het onderzoek wat nog te maken had met de effecten van de marktbenadering en de vvr op het selectiviteitsbeleid. Nou, ik hoop dat ik u dat binnen een maand kan doen toekomen. Dan voer ik nog steeds gewoon mijn opdracht uit om alle voorbereidingen te treffen zodat, wanneer de Tweede Kamer een besluit neemt over Lelystad Airport, een en ander zo snel mogelijk van start kan gaan.

De voorzitter:
De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):
De minister knoopt nu allerlei dingen aan elkaar vast. Over de verkeersverdelingsregel ga ik me hier niet uitspreken, want wat ik daarvan vind is bekend. Maar wat ik heel raar vind, wat in mijn beleving echt niet klopt, is dat de minister hier over Lelystad Airport zegt dat de passende beoordeling bij haar ligt. Maar als we dan vragen stellen over Schiphol, schuift u dat heel snel af naar LNV. Het een kan toch niet

bij LNV liggen en het ander bij deze minister? Het is het een of het ander. Daar moet u dan ook consequent in zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik het dan heel duidelijk proberen te stellen: de collega van LNV is het bevoegd gezag, en zij kan die vergunning al dan niet verlenen. Maar om die vergunning te krijgen, moet er natuurlijk onderzoek gedaan worden. Hetzelfde geldt bij een individueel wegenproject. Daarbij wordt natuurlijk onderzoek gedaan vanuit ons ministerie in het kader van het MIRT-proces. Dat doen de ambtenaren overigens ook niet zelf; daar worden ecologen en biologen voor ingehuurd die dat allemaal netjes in kaart brengen en dat aan moeten leveren. Dan is het aan de collega van LNV om daar een oordeel over te vormen. Zo zit het in elkaar. Het is dus niet zo dat wij helemaal niks doen. Wij moeten heel veel voorbereidend werk doen bij al die MIRT-projecten. Als er een ADC-toets komt, zoals we bijvoorbeeld bij de Blankenburgverbinding hebben, zullen wij moeten zorgen dat er netjes compensatie plaatsvindt et cetera. Dat doen we ook gewoon. Maar bij de collega van LNV ligt vervolgens het eindoordeel of er een natuurvergunning te verlenen is. Uiteraard zal de Raad van State ook weer een uitspraak doen, bijvoorbeeld bij een ADC-toets, over de vraag of het voldoende is of niet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister schetst het heel duidelijk. Het ministerie van lenW moet dat allemaal voorbereiden, netjes onderzoek doen en zorgen dat het allemaal goed in kaart is. Dat heet een passende beoordeling maken. Daarom nogmaals mijn vraag aan de minister: klopt het dat die passende beoordeling door het ministerie van lenW voor Schiphol nooit gedaan is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan verwijs ik weer naar de milieueffectrapportages — het woord "milieu" zit er niet voor niks in — waarin alle relevante aspecten zijn meegenomen. Daarnaast heb je natuurlijk nog andere vergunningstrajecten, ook bij andere bevoegde gezagen, die ook een rol kunnen spelen. U noemde het voorbeeld van de pier; dat heeft er niets mee te maken.

De heer Moorlag (PvdA):

De vraag of er rechtmatig of niet-rechtmatig is vergund ligt nu bij het ministerie van LNV. Daar ligt een handhavingsverzoek, begrijp ik. Maar we hebben bij de stikstofproblematiek gezien dat het kabinet na een uitspraak van het Europees Hof van Justitie zeven maanden lang als een konijn in de lichtbak heeft gekeken. Mijn vraag aan de minister is of zij binnen haar ministerie scenario's aan het voorbereiden is voor het geval dat zou blijken dat de vergunningen onrechtmatig zijn verleend. Lopen we hier niet het risico dat de hele boel op slot gaat of dat er grote problemen met de luchtvaart gaan ontstaan? Dus wordt er gekeken naar een plan A, een plan B en een plan C?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ben ik met mijn initialen al gauw geneigd om aan een plan C te denken, maar dat terzijde. Natuurlijk proberen we

altijd allerlei scenario's te voorzien, maar op dit moment is er geen aanleiding om daar al hele grote plannen voor te ontwikkelen. We wachten gewoon keurig af hoe de zienswijzeprocedure verloopt bij LNV. Daar gaan ook geen hele lange termijnen overheen.

De heer Paternotte (D66):

De minister verwees naar het milieueffectrapport 2003 bij de vraag of de natuurvergunning voor Schiphol destijds inderdaad niet nodig was. Die MER voldeed natuurlijk aan alle destijds vigerende MER-wetgeving. U zegt: dat zijn de milieueffecten. Maar die MER-regelgeving is destijds wel veranderd, en de Vogel- en Habitatrichtlijn is van daarna. Kan het zo zijn dat in de MER 2003 wel de stikstofuitstoot was meegenomen, maar niet de depositie? En vraag twee: welke van de twee, de uitstoot of de depositie, is relevant voor de vraag of wij voldoen aan de Vogel- en Habitatrichtlijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat vind ik op dit moment een te gedetailleerde vraag. Dat kan ik zo niet beoordelen. Maar de komende tijd zullen daarop de antwoorden moeten komen, want dat is natuurlijk precies het detailniveau waarop LNV ook zal moeten reageren, omdat deze vragen onderdeel zijn van de vraag of het handhavingsverzoek nou terecht is of niet.

De heer Paternotte (D66):

Ja, dat snap ik. Tegelijkertijd is het ook weer een relatief eenvoudige vraag: ging het destijds om de uitstoot of om de depositie? We hebben hier natuurlijk steeds discussies over de depositie. Er zijn ook discussies geweest over de vraag: is de uitstoot van de luchtvaart nou zo laag, of is vooral de depositie laag in vergelijking met alle andere bronnen van stikstofdepositie? Dit lijkt me dus weliswaar een gedetailleerde, maar ook een relatief eenvoudige vraag: is in de MER 2003 de uitstoot of de depositie meegenomen? Wanneer zou de minister die kunnen beantwoorden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik daar dan in de tweede termijn nog even op terugkomen en kijken hoe gedetailleerd ik daar nu iets over kan zeggen.

De heer Amhaouch (CDA):

Er is natuurlijk een belangrijk debatje geweest over de situatie en de problemen die we vandaag de dag hebben, maar ik zou ook graag door willen gaan naar plan A: hoe gaan we naar de toekomst kijken? Het is goed om te horen dat bijvoorbeeld een Fins bedrijf naar Nederland komt omdat daar innovatie plaatsvindt en dat, nu KLM en Schiphol met duurzame brandstoffen bezig zijn, ook de Spanjaarden en de Fransen daarmee bezig zijn. Maar zoals ik ook in mijn inbreng heb aangegeven, zou ik graag willen dat wij die nationale innovatieagenda voor de luchtvaart maar eigenlijk ook voor het spoor goed gaan benoemen. Want innovatie gebeurt op heel veel plekken, zoals de minister net heeft toegelicht, maar wat zijn nou de kernpunten die we op korte termijn of op middellange termijn willen implementeren? Daar hoort namelijk ook bepaalde wetgeving bij en daar horen middelen bij. Los van bijdragen

hebben we immers ook middelen, zoals Invest-NL, en er komt misschien een investeringsfonds. Dat zou ik graag terug willen zien: hoe maken we de luchtvaartsector, die voor honderdduizenden mensen banen en brood op de plank brengt, concurrerend en duurzaam? Daarvoor moeten we volgens mij een goed nationaal innovatieplan hebben. Er zit natuurlijk veel bij het duurzaamheidsakkoord met de sector, maar de sector, de overheid en de kennisinstellingen moeten bij elkaar gaan zitten en moeten aangeven wat — zo noem ik het maar even — de belangrijke briljanten voor de korte termijn en de middellange termijn zijn en dat we daarop gaan inzetten. Er zijn natuurlijk heel veel andere dingen die er gebeuren, maar op die punten wordt dan naar een bepaalde implementatietijd gestreefd. Kan de minister daar iets over toezeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben net zo gemotiveerd als de heer Amhaouch om hier echt stappen in te zetten en hier heel ambitieus in te zijn. Ik wil ook echt proberen om het ambitiesdocument van die duurzameluchtvaartafel zo concreet mogelijk te maken. En u hebt helemaal gelijk op het punt van de investeringen en kijken waarmee je als land in de toekomst je verdienvermogen kunt vergroten. Als wij er in Nederland in slagen om bijvoorbeeld met de experimenten met synthetische kerosine, waar Schiphol met Rotterdam The Hague Airport mee bezig is, de oplossing te vinden en als wij die synthetische kerosine kunnen gaan produceren, los je daar een heel groot wereldprobleem in de luchtvaart mee op en heb je daarmee tegelijkertijd een fantastisch exportartikel in handen. Ik ben het dus zeer met de heer Amhaouch eens dat we moeten proberen om echt die groeibriljanten daaruit te pakken en niet met een schot hagel aan de slag te gaan, maar te proberen om de meest kansrijke onderdelen van de innovatie in de luchtvaart echt te stimuleren.

De voorzitter:

Dan nog het laatste deel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, ik kom bij de categorie overig. De heer Dijkstra heeft gevraagd of de beleidsvrijheid voor gemeenten om de automobilititeit te beperken, niet te ver is gegaan, bijvoorbeeld bij milieuzones, differentiatie van parkeertarieven en autoloze dagen. Laten we dat allemaal maar gebeuren of moeten we daar regels aan stellen? Uiteraard zijn er ook grenzen aan de gemeentelijke beleidsvrijheid met betrekking tot verkeer. Algemene kaders zijn, zoals u weet, vastgelegd in de Wegenverkeerswet. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de kaders voor verkeersborden en verkeersbesluiten. Gemeenten hebben inderdaad wel de beleidsvrijheid om milieuzones in te stellen, om parkeertarieven te differentiëren en ook om eventueel autoloze zondagen toe te staan. Het gaat daarbij wel om onderwerpen die een gemeentelijk karakter hebben. Daarbij geldt natuurlijk de Algemene wet bestuursrecht. Daaruit volgt dat gemeenten openbare besluiten moeten nemen die ook altijd open moeten staan voor bezwaar en beroep.

Daar koppel ik meteen maar even de vraag aan vast over de bereidheid om een autoloze zondag te omarmen. Wat mij betreft komt er niet vanuit het Rijk een omarming van een autoloze zondag. Ik vind dat iedereen de vrijheid moet

hebben op pad te gaan met de auto wanneer hij dat zelf wil en wanneer hij dat nodig heeft, maar het staat Nederlandse gemeenten natuurlijk allemaal vrij om met eigen initiatieven te komen. Het staat iedere gemeente dus vrij om aan te sluiten bij initiatieven in welke andere wereldstad dan ook. Ik zie ook niet dat daar belemmeringen voor zijn, want gemeenten kunnen dat allemaal via een lokale verordening regelen. Dat gebeurt overigens ook op sommige plaatsen. In Nijmegen hebben ze vorig jaar tijdens de Europese autoloze zondag bijvoorbeeld een picknick georganiseerd op de Waalbrug. De gemeenten die dat willen, kunnen dat dus doen. Het is ook niet zozeer van toepassing op het rijkswegennet, want je kunt dat niet op een snelweg gaan doen. Ik vind het dus ook echt iets voor lokale bestuurders om daar een afweging in te maken.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Het is goed dat de minister bevestigt dat dit lokale beleidsvrijheid is en dat er gemeenten in principe niks in de weg zit om een autoloze zondag te organiseren. Dat vind ik al heel veel winst. Ik zie ook heel veel gemeenten die hier gewoon echt heel positief over zijn. Tegelijkertijd zegt de minister: wij willen het niet vanuit het Rijk omarmen. Het was ook niet mijn intentie om het hele land een autoloze zondag te laten organiseren. Maar op een gegeven moment kan een gemeente natuurlijk wel zeggen: we hebben enige support nodig van het Rijk. Of: we hebben vragen over hoe we dit kunnen organiseren. Kunnen ze dan wel een beroep doen op het Rijk voor ondersteuning in wat voor zin dan ook? Ik kan de situatie nu niet helemaal overzien, maar wellicht gaat het om ondersteuning in de communicatie of anderszins gewoon om praktische ondersteuning om zo'n event toch mogelijk te maken. Is dat iets waar de minister wel voor openstaat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, ik zie hierin echt geen rol voor het Rijk. Het is echt iets wat de ene gemeente misschien zal willen — ik noemde u het voorbeeld van Nijmegen — en waarvan een andere gemeente zegt: absoluut niet. Dat is aan hen. Ik zie daarin dus geen rol voor het Rijk.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik vind het wel jammer dat de minister dat zegt, want we kunnen gemeenten wel desgevraagd ondersteunen zonder gelijk voor het hele land een autoloze zondag te organiseren. Natuurlijk ligt de primaire verantwoordelijkheid bij gemeenten, maar ik kan me voorstellen dat er op een gegeven moment een telefoontje komt richting het ministerie met de vraag: hoe zit dit of dat precies? En: kan het ministerie hierin of daarin even met ons meedenken? Ik vind het gewoon heel erg jammer als de minister ook daar de deur voor dichtdoet, want dan zijn er misschien gemeenten die de stap wel willen zetten, maar het praktisch gezien niet kunnen omdat ze vragen hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik geloof niet dat het probleem zozeer is dat gemeenten dan niet weten wat ze moeten doen. Natuurlijk is het ministerie altijd bereid om vragen van gemeenten over verkeersbesluiten of wat dan ook te beantwoorden. Dat geldt voor alle onderwerpen. Ik vind dit niet een prioriteit

waar het Rijk mee aan de gang moet gaan, gezien alle taken die ons ambtelijk apparaat te vervullen heeft. We hebben echt wel andere zaken waar we onze inzet keihard voor nodig hebben.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het echt heel jammer. Ik had eigenlijk ook gehoopt op een reactie van de staatssecretaris over een aanpak om mensen toch te verleiden om de auto wat vaker te laten staan en dan te fietsen, te lopen of met het ov te gaan, ook gelet op het Schone Lucht Akkoord. Dat zou toch heel mooi zijn. Ik snap volledig dat dit een besluit is dat bij de gemeenten ligt, maar het gaat er volgens mij om dat je als rijksoverheid zegt: we vinden dit een mooi initiatief, we vinden het positief en we staan ervoor open om waar nodig en waar mogelijk te helpen. Volgens mij gaat het de indieners erom het signaal af te geven dat de autoloze zondag echt een dag is waarop je het alternatief op de auto met z'n allen viert. Daarom heb ik dit voorstel gedaan, samen met de ChristenUnie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kun je op verschillende manieren over denken; dat blijkt wel. De staatssecretaris en ik werken hard aan het Schone Lucht Akkoord. Natuurlijk promoten wij ook overal zo veel mogelijk het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Dat doet niet alleen de staatssecretaris, maar dat doe ik ook. We hebben allerlei pilots. Dat vind ik ook echt een taak op het niveau van het Rijk. En of mensen nou wel of niet een keer willen stoepkrijten midden op de straat en daar een feest van willen maken, is allemaal echt aan de lokale overheden. Die moeten daar een keus in maken.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heb ik hier nog de vraag van de heer Schonis liggen of het gaat lukken om het voorbereidend onderzoek voor het betalen naar gebruik volgend voorjaar aan de Kamer toe te zenden. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er in elk geval drie varianten worden onderzocht. Het is een onderwerp waarvoor inderdaad nog veel moet worden uitgezocht. Dat moet ook zorgvuldig gebeuren. Het voortouw voor dat onderzoek ligt bij het ministerie van Financiën, onder meer vanwege de relatie met de fiscaliteit, maar ik werk heel goed samen met collega Snel. Beide departementen achten zich samen verantwoordelijk voor de inhoudelijke kwaliteit en ook voor de voortgang, waar u zo beducht voor bent. Collega Snel heeft mij ook gezegd dat er nog dit najaar een brief komt, waarin ook de aanpak van het onderzoek zal worden geschetst. Daarin zal dan ook een beeld worden gegeven van wanneer een en ander afgerond kan zijn. Dat kunt u dus nog dit najaar van ons verwachten.

De heer Schonis (D66):

Even heel concreet. We krijgen dus dit najaar nog een brief met een tijdpad voor de invoering van rekeningrijden ... Sorry, voor de onderzoeken naar rekeningrijden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de onderzoeken naar de drie pilots over betalen naar gebruik, die in het Klimaatakkoord staan beschreven, krijgt u nog dit jaar een brief met het plan van aanpak et cetera.

De heer Schonis (D66):

Ik weet dat de heer Snel in staat is geweest om een vliegtaks in te voeren. Ik heb er dus alle vertrouwen in dat ook dit onderwerp bij hem in goede handen is. Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar heb ik niks aan toe te voegen. Het werken met collega Snel is inderdaad heel plezierig, dus dat kan ik beamen.

Dan ben ik erdoorheen, voorzitter. O, niet!

De voorzitter:

Dat dacht u, maar dat is nog niet geheel het geval. De heer Wassenberg.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik had een aantal vragen gesteld en die zijn schriftelijk beantwoord, maar niet geheel naar tevredenheid. En ik heb al mijn interrupties nog, dus daarvan ga ik nu de eerste gebruiken. De eerste gaat over de muskusratten. Ik had het over de bestrijding. Ik had ook een aantal vragen gesteld. De minister verwijst naar de Europese verordening invasieve exoten, maar daar staat veel meer in. De waterschappen zijn niet verplicht om muskusratten te doden, maar om schade zo veel mogelijk te voorkomen. Ik heb even naar de Europese verordening voor invasieve exoten gekeken en die zegt dat niet-letale middelen nadrukkelijk in overweging moeten worden genomen. Dat is hier niet gebeurd. De verordening zegt in artikel 25 ook dat de maatregelen geen negatieve gevolgen mogen hebben voor inheemse diersoorten. Bevers komen ook in die vallen terecht. Ten slotte verwijs ik nog naar artikel 26, waarin staat dat lidstaten vooral herstelmaatregelen moeten nemen om ecosystemen te verbeteren. Je moet dus de biodiversiteit verbeteren. Een sterk ecosysteem is namelijk ook een soort wapen tegen invasieve exoten. Dat is niet gebeurd, want Nederland is een van de Europese landen met de minste biodiversiteit. Aan artikel 25 en 26 van die Europese verordening is dus niet voldaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een heel uitgebreide vraag. U weet dat de bestrijding van de muskusrat uitgevoerd wordt door de diverse waterschappen. Dat doen zij, omdat de muskusratten onze dijken ondergraven als we ze niet bestrijden. En dan komt onze waterveiligheid in gevaar en houden we in Nederland geen droge voeten. Daarom wordt dit gedaan. De muskusrat wordt niet voor niks bestreden. De Unie van Waterschappen en alle waterschappen doen dat al heel erg lang. Ze hebben daar goede ervaringen mee. Ook hebben ze daar uitgebreid onderzoek naar gedaan, want het is bekend dat de verschillende mensen die actief zijn in de diverse waterschappen, daar de afgelopen jaren al heel veel vragen over hebben gesteld. Toen ik nog actief was in de Provinciale Staten van Brabant — dat is al heel lang geleden — stond dit onderwerp al op de agenda. Langzamerhand is er een praktijk ontwik-

keld waarbij men zegt: dit is de meest diervriendelijke manier waarop je dit dan toch moet doen. We moeten er met elkaar nou eenmaal wel voor zorgen dat we droge voeten houden. In de afgelopen jaren is er nog een heel uitgebreid herhaalonderzoek geweest onder leiding van de Unie van Waterschappen. Ik heb er alle vertrouwen in dat dat heeft geleid tot de beste manier om dit te doen, hoe naar het ook is dat je die beestjes moet doden.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat is ook een heel lang antwoord, maar ik snap dat dit een beetje door mijn vraag komt. De minister zegt dat we droge voeten moeten houden en dat de muskusratten de dijken ondergraven. Voor zover ik weet, is er nooit een dijk doorgebroken doordat muskusratten daar aan de slag zijn gegaan, maar zijn er wel dijken doorgebroken door achterstallig onderhoud, extreme droogte of door een combinatie van verschillende factoren. Ik denk dat je op de eerste plaats veel meer moet inzetten op de bescherming, het herstel en het onderhoud van de dijken. Ik hoor de minister niet ingaan op artikel 25 en 26 van de Europese verordening. Die verordening zegt bovendien dat je angst, pijn en lijden zo veel mogelijk moet voorkomen, als alle niet-letale middelen niet helpen en je overgaat tot bestrijdingen. Die muskusratten worden verdrinken. Ze worden verdrinken in kooien of in klemmen.

De voorzitter:

Meneer Wassenberg, iets korter.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat is niet diervriendelijk. Is de minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U zegt dat er daardoor nog nooit een dijk is doorgebroken. Ja, maar dat komt, omdat dit heel nauwlettend wordt gevolgd. Uit onderzoek is wel degelijk gebleken dat muskusratten ik weet niet hoeveel gangen graven, waardoor er wel degelijk grote risico's ontstaan voor de dijken als je veel muskusratten hebt. Dat is precies de reden waarom er zo veel rattenvangers actief zijn. Zij moeten voorkomen dat ze de dijken echt dusdanig kunnen ondergraven dat de dijk gaat bezwijken.

En dan de diervriendelijkheid. Ik begrijp dat u liever hebt dat het helemaal niet zou gebeuren, maar daar is echt al jarenlang heel zorgvuldig naar gekeken. Alle waterschappen bij elkaar komen niet tot een beter alternatief dan dit. Daar moeten we het dus mee doen.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat is precies wat in die Europese verordening staat. We hebben helemaal geen biodiversiteit. Als je een goede biodiversiteit hebt, hebben die muskusratten natuurlijke vijanden. Bovendien, als je niet-letale middelen inzet, zoals de versterking van dijken, kan die muskusrat zich daar helemaal niet nestelen. Dan heb je dat probleem dus ook veel minder. Er moet dus veel meer worden ingezet op die niet-letale middelen. Dat is niet wat de Partij voor de Dieren wil, dat is wat die verordening vraagt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik dan op één punt proberen om het eens te zijn met de heer Wassenberg, namelijk dat we moeten werken aan de biodiversiteit. U hebt natuurlijk gelijk: als de biodiversiteit toeneemt en de muskusrat gewoon door natuurlijke vijanden wordt opgegeten, hoeven wij ze ook niet meer te vangen. Op die manier proberen we om het straks niet meer nodig te hebben, doordat de biodiversiteit dan een oplossing biedt. Misschien gaan we elkaar daarin in de toekomst vinden. Maar zolang die natuurlijke vijanden er niet zijn, zullen wij het toch op deze manier moeten oplossen.

De voorzitter:

Meneer Wassenberg, ik heb mij laten influisteren dat er ook nog een WGO Water gepland staat op 11 november, van 11.00 uur tot 19.00 uur. Daar kunt u dit onderwerp misschien nog een keer aankaarten. Hebt u nog een andere vraag over een ander onderwerp?

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik heb nog een andere vraag over een ander onderwerp. Ik krijg nu toch een beetje een van-het-kastje-naar-de-muur-idee. Ik heb deze vraag ook al gesteld bij de begroting van Landbouw. Toen werd er gezegd dat ik bij de begroting van lenW moest zijn. Ik vind het prima om het straks ook bij het WGO te doen, maar het gaat dan zo'n beetje in alle vergaderingen naar voren komen.

De voorzitter:

Dat mag natuurlijk zeker.

De heer Wassenberg (PvdD):

Uitstekend. Dan zal ik dat doen. Ik had ook een vraag over ballonnen gesteld aan de minister. Ik heb gepleit voor een ballonnenoplaatverbod. De minister zei dat dit aan de gemeenten is en dat dit in de APV ingesteld kan worden. Een kwart van de gemeenten heeft dit maar gedaan. Dat betekent dus driekwart niet. Het is echt een gemeenteverplichting ... De minister kijkt naar de staatssecretaris. Moet ik bij de staatssecretaris zijn? Dan laat ik deze even zitten. Tot straks.

De voorzitter:

Een goed woord voor galgje: ballonnenoplaatverbod.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij staat er nog een vraag van de PVV open. Ik snap het wel: het is die beruchte meloen die meneer Dijkstra niet kon doorslikken, die vrachtwagenheffing. Maar volgens mij heb ik daar in eerste termijn een vraag over gesteld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, het standpunt van de heer Van Aalst over de vrachtwagenheffing is bekend. Maar hij weet ook hoe wij daarmee aan de slag zijn. U krijgt binnenkort weer nieuwe informatie over hoe we verdergaan met de vrachtwagenheffing. Er heeft een consultatie plaatsgevonden. Er vindt nadere uitwerking plaats. Het wetgevingsproces loopt nog op schema.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat de minister inschat dat ik ga beginnen over dat verbod op vrachtverkeer op zondag, maar dat doe ik niet. Het gaat nu over de tachograafkaarten. Ik heb schriftelijke vragen gesteld over het rapport en gezien dat over twee weken een antwoord komt. Dan komt het rapport naar ons toe. Maar de tweede belangrijke vraag ging over de prijsverlaging. In het schriftelijke antwoord zie ik dat het uitgangspunt is om tarieven te hanteren die kostendekkend zijn. Mijn eerste nieuwsgierige vraag is of het dan ook richting prijsverlaging gaat. Of is de conclusie dat we straks, om de kosten te dekken, nog steeds op dit torenhoge tarief blijven?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, daar mag de heer Stoffer de conclusie aan verbinden dat het tarief bij de tachograafkaarten naar beneden zal moeten gaan.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik heb in mijn bijdrage gevraagd of de mobiliteitsagenda nog wel het goede antwoord is op de toekomst. Er zou onder meer geen schaaalsprong in het treinvervoer moeten komen. Daar zal de staatssecretaris op ingaan. Ik heb ook gelezen over een groeiende kloof tussen stad en platteland. Dat is niet iets wat exclusief in Nederland gebeurt. Dat gebeurt in Europa. Je ziet dat een aantal infraprojecten in de plattelandsgebieden telkens onder de streep terechtkomen, ook met de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse-systematiek. Ik heb de spoorlijn naar Delfzijl genoemd. Met die systematiek zou die tegenwoordig nooit aangelegd worden. Je kunt met relatief beperkte middelen de leefbaarheid en de bereikbaarheid van plattelandsgebieden sterk verbeteren. Mijn vraag aan de minister is of zij bereid is om de mobiliteitsagenda op dat punt wat aan te passen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar kan ik heel ruimhartig op antwoorden. We gaan binnenkort met elkaar spreken over het Mobiliteitsfonds. Wij gaan van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds, waarbij we die integrale afweging gaan maken en er één heel belangrijke wijziging zit in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. De staatssecretaris en ik kiezen er uitdrukkelijk voor om dat ook grensoverschrijdend te doen, zodat het model niet ophoudt aan de grens. Heel veel van het landelijk gebied loopt namelijk over in België of in Duitsland. Als je de ene helft van het potentieel niet mag meerekenen, komt je project natuurlijk nooit bovendien. Dus dat gaan we uitdrukkelijk ook aanpassen. Het gebeurt grensoverschrijdend, zowel voor spoor als voor de wegen en de vaarwegen. Wij willen echt kijken dat je recht doet aan het potentieel, ook aan de andere kant van de grens, en dat meenemen. De heer Moorlag heeft helemaal gelijk dat je dit wel op een realistische manier moet meenemen. Je ziet in andere landen dat een ontvolking van het platteland dreigt. De staatssecretaris zal overigens nog iets zeggen over de MaaS-pilots. Daarbij kijken wij ook uitdrukkelijk wat je met nieuwe manieren van denken en nieuwe manieren van openbaar vervoer kunt doen en hoe wij kunnen zorgen — over het onderwerp vervoersarmoede is door Kamerleden gesproken — dat ook mensen op het platteland mobiel blijven.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik vind het goed dat de minister daar zo nadrukkelijk op ingaat. Wim Kok heeft ooit gezegd dat Nederland te klein is voor de periferie. Je ziet dat de ruimtelijke druk in de randstad zich helemaal ophoopt en dat men zich op het platteland niet alleen fysiek, maar ook mentaal steeds meer op afstand gezet voelt. Mijn vraag aan de minister is of zij over dit onderwerp met het Sociaal en Cultureel Planbureau van gedachten zou willen wisselen, want het Sociaal en Cultureel Planbureau signaleert dit ook. Infrastructuur is niet alleen een zaak van ingenieurs, asfalt en beton. Infrastructuur heeft ook een sociaal-culturele dimensie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker. De staatssecretaris knikt ook al. Ik denk dat het heel leuk is dat wij dit in gezamenlijkheid een keer doen. Dat is een goed voorstel. De staatssecretaris fluistert me in dat zij in het kader van vervoersarmoede daar graag zelf nog iets over zal zeggen. Dan kunt u daar ook vast op rekenen.

Dat was het dan, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Voordat wij gaan luisteren naar de beantwoording van de staatssecretaris, wil ik schorsen tot 13.25 uur. Dan hebben we eerst stemmingen en een korte regeling. Daarna gaan we door met deze begrotingsbehandeling.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.48 uur tot 13.28 uur geschorst.

Voorzitter: Arib