

14

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

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018 (34775-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018 (34775-A).

De voorzitter:

Aan de orde is de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Een hartelijk woord van welkom aan de minister en de staatssecretaris. Fijn dat u er bent. We hebben maar liefst zestien deelnemers aan dit debat. Bij een aantal fracties heeft men meer mensen gestuurd. Vandaag doen wij de termijn van de Kamer. Ik stel voor om het aantal interrupties te beperken tot drie per fractie. Ook doen wij interrupties in tweeën. Ik hoop dat iedereen ook weer via de voorzitter gaat spreken, want dat is er af en toe een beetje uitgegaan. Zo moet het allemaal goed komen. Morgen doen we deel twee. Dan gaan we luisteren naar de beide bewindspersonen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Van Aalst van de fractie van de Partij voor de Vrijheid, als eerste spreker van de zijde van de Kamer. Hij heeft in eerste termijn tien minuten spreektijd. Het woord is aan hem.



De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dit kabinet investeert de komende drie jaar 2 miljard extra voor een inhaalslag in infrastructuur, zo stelt het regeerakkoord. "Een inhaalslag". Dat is nogal wat mild uitgedrukt. Want waar het kabinet-Rutte II bruggen wilde slaan, werd de geldkraan om bruggen en wegen te bouwen flink dichtgedraaid. In totaal werd er maar liefst 6,4 miljard bezuinigd op infrastructuur door Rutte II en Kunduz. 6,4 miljard! Het is fijn dat daar nu 2 miljard van wordt teruggedraaid. Maar dat blijft natuurlijk onvoldoende, temeer omdat er structureel slechts 100 miljoen bijkomt. Dit, terwijl daar volgens de Mobiliteitsalliantie minstens 1 miljard voor nodig is. Ik hoor graag van de minister waarom het niet gelukt is om aan de wens van deze breed ondersteunde Mobiliteitsalliantie te voldoen.

Voorzitter. "Nederland slipt dicht", zo kopte De Telegraaf na het verschijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse eerder dit jaar. Het recent uitgebrachte Mobiliteitsbeeld 2017 laat zo mogelijk een nog erger beeld zien, namelijk dat het reistijdverlies de komende vijf jaar met 28% toeneemt. 28% meer files, terwijl nu al filerecord na filerecord wordt gebroken; een triest vooruitzicht. Dat temeer omdat files nu al voor 3,7 miljard aan schade aan

onze economie toebrengen. Dit wordt dus alleen maar erger.

Om dit op korte termijn zo veel mogelijk te beperken is het, naast extra geld voor infrastructuur, daarom noodzakelijk om verstandige keuzes te maken in plaats van symboolpolitiek te bedrijven. De vrachttaks is het meest treffende voorbeeld van zo'n symbolische maatregel. Het wordt uitgelegd als een maatregel om files te verminderen, maar het is gewoon een ordinaire lastenverhoging die via de transportsector wordt afgewenteld op alle burgers en bedrijven. Natuurlijk zou de PVV ook het liefst zien dat het merendeel van het goederenvervoer via het spoor of de binnenvaart zou worden afgewikkeld. Maar de realiteit is dat zo'n 70% van het goederenvervoer over de weg gaat. En daar verandert de komende tien tot twintig jaar niets aan, zo laat de NMCA goederenvervoer zien. Dat komt simpelweg doordat er voor het overgrote deel van het wegtransport geen alternatief is, tenzij dit kabinet voornemens is om door ieder dorp een goederenspoorlijn aan te leggen, of tenzij dankzij de klimaatopwarming half Nederland straks onder water staat en we onze binnensteden met schepen kunnen bevoorraden. Het mag duidelijk zijn dat het eerste punt dat de PVV deze nieuwe minister en staatssecretaris wil meegeven is, hun beleid en de keuzes te baseren op feiten en cijfers, en niet te verzanden in symboolpolitiek.

Om te beginnen zou er wat de PVV betreft eens gekeken moeten worden naar de verdeling van de infrastructuuruitgaven. Die verdeling is gebaseerd op een soort van handje-klap-poldermodel om zo veel mogelijk partijen tevreden te houden. Maar ze strookt niet met de realiteit. Het zou wat de PVV betreft veel reëler en eerlijker zijn om de beschikbare infrastructuurmiddelen te verdelen op basis van de mobiliteitsbehoefte van de Nederlandse bevolking.

En of we het nou leuk vinden of niet: dat is nog steeds de auto. Dat blijkt uit het Mobiliteitsbeeld 2017. Sterker nog, vooral onder ouderen is het aantal afgelegde autokilometers de afgelopen tien jaar met maar liefst 63% gestegen. En dus is het, met onze vergrijzende samenleving, aannemelijk dat het autogebruik ook de komende jaren zal blijven stijgen. Kortom, het is de hoogste tijd dat we de verdeling van de beschikbare infrastructuurmiddelen aanpassen aan de mobiliteitsbehoeften van de Nederlandse bevolking. Is de minister daartoe bereid?

Voorzitter. Naast het verstandiger omgaan met de beschikbare middelen, zouden we wat de PVV betreft ook verstandiger moeten omgaan met het beschikbare asfalt, zeg maar het beter benutten daarvan. De PVV heeft ook hier twee constructieve voorstellen. Ten eerste moet er een einde komen aan de wirwar van verschillende snelheidsregimes op ons hoofdwegenet. Momenteel zijn er maar liefst zes verschillende regimes: 130, variabel 120/130, variabel 100/130, 120 en ga zo maar door. Het is voor de automobilist niet meer te volgen. De PVV stelt daarom voor om het aantal snelheidsregimes op het hoofdwegenet terug te brengen van zes naar twee, namelijk: overal 130, behalve als het vanwege de verkeersveiligheid niet anders kan, dan 100, bijvoorbeeld bij drukke knelpunten en op- en afritten. Wat vindt de minister hiervan?

Voorzitter. Ten tweede hebben we in Nederland asfalt liggen dat nauwelijks wordt gebruikt, namelijk de spits- en de plusstroken, die het grootste deel van de dag dicht zijn. De

PVV roept op om deze zo spoedig mogelijk op te waarderen tot volwaardige rijstroken. Zeker voor degene die aan de linkerkant liggen, is dit een heel eenvoudige opgave. Graag ook hier de reactie van de minister.

Voorzitter. Niet alleen ons wegennet slibt dicht, ook de parkeerplaatsen in met name de grensregio's worden overspoeld door Oost-Europese truckers. En niet alleen de parkeerplaatsen maar ook bedrijventerreinen en woonkernen worden steeds vaker benut als illegale camping voor Bulgaren en Roemenen. Bovendien zijn er nog andere problemen in het wegvervoer met betrekking tot arbeidsmarktverdringing en cabotage. Het wordt alleen maar erger als dat vreselijke EU-mobiliteitspakket wordt doorgevoerd, temeer daar ze weten dat de pakkans nihil is en omdat er bij de inspectie structureel onvoldoende handhavingcapaciteit beschikbaar is. Vandaar dat wij een amendement hebben ingediend om hiervoor op korte termijn 100 extra fte bij de ILT beschikbaar te stellen, wat neerkomt op meer dan 50% extra capaciteit. Ik ben benieuwd hoe de minister hiertegen aankijkt.

Voorzitter, afrondend. De PVV ondersteunt de inhaalslag van dit kabinet om de schade te repareren die Rutte II en het Kunduzakkoord aan onze infrastructuur hebben aangebracht. Dat is bepaald geen gemakkelijke opgave, want de 6,4 miljard aan bezuinigingen op infrastructuur poets je niet zomaar weg. Het is dan ook essentieel dat de 2 miljard van het regeerakkoord aan de juiste zaken wordt uitgegeven en dat dit kabinet aan de slag gaat met de diverse oplossingen die ik zojuist heb aangedragen. Zo niet, dan kunnen onder Rutte III automobilisten wederom vertrouwen op een toekomst in de file.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Remco Dijkstra van de fractie van de VVD. De heer Dijkstra heeft 24 minuten spreektijd.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Nederland is een dichtbevolkt land met ruim 17 miljoen mensen, met veel infrastructuur zoals wegen, spoor, vaarwegen, vliegvelden en havens. En dat allemaal in een waterrijke delta, die voor een groot deel onder de zeespiegel ligt. De wereld kijkt met bewondering naar Nederland. Het is knap hoe we het hier allemaal naast elkaar hebben georganiseerd op dit kleine stukje aarde. Dat is zeker niet vanzelfsprekend. Dat is van oudsher tot stand gekomen dankzij hard werk en knappe innovaties.

De Nederlanders verwachten dat de infrastructuur gewoon goed geregeld is, gewoon van A naar B, betaalbaar, betrouwbaar, veilig, snel en schoon. Gemiddeld legt iedere Nederlander 11.000 kilometer per jaar af. Met z'n allen is dat 187 miljard kilometer. Ik heb het vergeleken met van hier naar de zon en dan is dat 1.250 keer naar de zon; erg ver in ieder geval. We maken met elkaar niet alleen intensief gebruik van de weg maar ook het treinverkeer groeit ieder jaar met 2% en dit zet door. De luchtvaart blijft ook groeien. Volgend jaar gaan we naar 77,5 miljoen passagiersbewegingen, waarvan Schiphol er 68 miljoen voor zijn rekening neemt.

Veel gaat dus ook goed. Zo zit het goederenvervoer in de lift dankzij een florerende economie en wereldhandel. Nederland, Schiphol en de Rotterdamse haven profiteren. Beide mainports zijn goed voor elk ongeveer 114.000 banen en elk — elk! — voor circa 9 miljard aan toegevoegde waarde. Ondanks de groei in het verkeersvolume is de uitstoot verminderd en de luchtkwaliteit verbeterd. Dat is knap. Nederland voldoet vrijwel overal aan de Europese normen voor luchtkwaliteit en komt zelfs bijna in de buurt van de strenge normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Bij stikstofzitten wij er in 99,98% van de gevallen nu al aan, bij fijnstof 87%, bij ultrafijnstof een stuk lager. Dus wij moeten daar nog knelpunten oplossen.

Voorzitter. Wij moeten ons ook realiseren dat deze mooie beelden ver weg staan van de dagelijkse realiteit op de weg en in het ov. Helaas belanden wij net iets te vaak in de file of zitten wij in een overvolle trein, als wij al kunnen zitten, en dat terwijl vervoer gewoon bittere noodzaak is. Wij staan echt niet voor onze lol in de file. Wij zitten ook echt niet voor onze lol hutjemutje opgepropt in de trein. Want naast dat het zorgt voor een slecht humeur is het verlies van kostbare tijd waarin je liever bij je familie bent. De files zorgen voor schade aan onze economie en aan het milieu. Ook zijn ze slecht voor onze banen, onze welvaart en ons welzijn.

De onvrede zit niet alleen in de toenemende files of een traag en inflexibel openbaar vervoer. Veel automobilisten voelen zich ook een melkkoe van de overheid. Of ze missen simpelweg een serieus vervoersalternatief. Veel reizigers in het openbaar vervoer vinden ook dat ze geen waar krijgen voor hun geld. Dat is niet goed. Mensen willen geen files maar veilige en vlotte wegen. Mensen willen geen vieze treinen maar frisse treinen. Ze willen geen vertraging maar op tijd aankomen. Ze willen dat ze gewoon hun fiets kunnen stallen en dat die er ook nog staat als ze terugkomen. Ze willen geen gedoe met extra belastingen op autorijden of ingewikkelde kaartjes aanschaffen voor een bus, tram, metro of trein. De VVD wil problemen aanpakken en oplossen. Ik benoem achtereenvolgens wegen, innovatie, vernieuwing in het openbaar vervoer, het belang van mainports, goederenvervoer en ik eindig met verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

U heeft nieuwe vrienden gemaakt in de coalitie: D66. Vanochtend hebben wij allemaal een nieuw tolsysteem voorbij zien komen als experiment in Amsterdam, de opmaat naar wegbeprijzing. U noemde net het woord "melkkoe". Is wegbeprijzing voor de VVD bespreekbaar?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In het regeerakkoord hebben wij afspraken gemaakt over wat wij wel en niet doen. Het regeerakkoord lijkt mij heel erg helder. Er staat een Maut in voor vrachtwagens. Dat is niet iets wat wij bedacht hebben, maar daar komen wij misschien later over te spreken. Ik ga niet reageren op een voorstel van een lokale D66-fractie, toevallig uit Amsterdam. Wij hebben hier een regeerakkoord en ik heb hier te maken met de landelijke partijen.

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

Ik wil even terugkomen op de vrachttaks die u zojuist noemde. Die vrachttaks is natuurlijk een opmaat. Kan de VVD de automobilist in Nederland garanderen dat de vrachttaks zoals men die nu invoert voor het vrachtverkeer, zo meteen niet ook van toepassing zal zijn op de gewone automobilist?

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

De komende drieënhalve jaar niet, want wij hebben een regeerakkoord en daarin staat nergens dat wij auto's gaan belasten wat dat betreft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nu wij toch een blokje interrupties hebben, dacht ik: dan doen wij dat maar onmiddellijk. Er werd door de woordvoerder van de VVD gezegd hoe slecht de files waren. De files worden in toenemende mate veroorzaakt door ongelukken en ongelukken worden in flinke mate veroorzaakt door appen achter het stuur. Daar had de woordvoerder van de VVD vanmorgen in elk geval in De Telegraaf een heftige mening over. Hij had het over telefoons innemen na een ongeluk. Ik ben benieuwd wat de VVD vindt van het GroenLinksvoorstel om niet te wachten tot er een ongeluk gebeurt, maar om van tevoren te kijken hoe je het met technische middelen mogelijk maakt dat je je telefoon wel kunt gebruiken als je handsfree belt en als je navigatie aanstaat, maar dat je niet meer kan appen. Zou de VVD te porren zijn om goed te kijken hoe je het technisch onmogelijk maakt om achter het stuur te zitten appen? Minder ongelukken. Minder files. GroenLinks en VVD blij.

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

Ja. Ik ken het voorstel niet exact, maar ik wil er zeker naar kijken, want je hebt een totaalpakket nodig van preventie, handhaving en sancties opleggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dit zit zeker aan de kant van de preventie en ook van de innovatie, waar de VVD vaak voor te porren is. Maar dat betekent wel dat je als bedrijf — de ANWB, Shell en Gasunie doen het — als werkgever tegen je chauffeurs zegt: dit mag niet meer. Of je gaat de verzekeraars aanmoedigen om te zeggen: als u bij ons verzekerd wilt zijn, mag dat niet meer. Dat wil nog weleens een enkele keer niet stroken met liberale principes, want dan moet je afspreken dat er iets niet meer mag in die auto en dat iets technisch onmogelijk wordt gemaakt. Zou de heer Dijkstra er dan nog steeds voor te porren zijn?

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

Ik denk dat we en-en-en moeten doen. Dat kan met technologie die gehandhaafd kan worden. Ik ben ook blij dat mevrouw Van Tongeren de rol van de verzekeraars aanstipt, want ik heb laatst in een interview aangegeven dat die natuurlijk niet vergoeden als inderdaad blijkt dat het vanwege smartphonegebruik is. Ik denk dus dat het en-en-en is: preventie, handhaving en sanctionering. Ik vind dat appen achter het stuur gewoon niet kan. De VVD vindt — dat hebben we ook uitgedragen — dat je dat eigenlijk moet kunnen scharen onder roekeloos rijden. Net zo goed als dat

nu voor drank en drugs geldt, staat dat voor appen in het wetsvoorstel in voorbereiding. Als je dat doet, kan de rechter ook, nadat alles bewezen is, een zwaardere sanctie opleggen. Het is al erg genoeg, maar bij recidive vind ik dat je nooit meer achter het stuur moet kunnen zitten en dat dan je rijbewijs moet worden afgepakt.

De **voorzitter**:

U continueert.

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

Ik had een aantal blokjes genoemd. Ik start met wegen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, dat u daar staat suggereert dat u wilt interrumperen.

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

Ik zou graag interrumperen op het blokje mainport, maar misschien kunnen we nog even wachten tot ...

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

Mainport is mijn vierde punt.

De **voorzitter**:

Dan heeft u even tijd om die interruptie voor te bereiden.

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

Komt u alstublieft terug.

Voorzitter. Wegen. Laat ik het maar gewoon zeggen zoals ik het vind: investeren in keiharde infrastructuur blijft hard nodig. De VVD zegt dat bewust in deze Kamer. De verwachte groei van het wegverkeer tot 2022 wordt maar voor een deel opgevangen door uitbreiding van het wegennet. Het reistijdverlies kan hierdoor toenemen met 28% ten opzichte van 2016. In zes jaar tijd gaan we dus naar bijna 30% meer reistijdverlies. De maatschappelijke kosten van files en vertragingen op alleen de hoofdwegen bedragen tussen de 2,8 en 3,7 miljard euro. Hartstikke zonde. En dan heb ik de secundaire wegen nog niet eens meegeteld. Ik schrik daar echt van. De VVD wil doorgaan met de aanleg en verbreding van wegen. Dat is hard nodig. Gelukkig zijn er in de afgelopen jaren flinke stappen gezet om Nederland beter bereikbaar te houden, maar daar moeten we mee doorgaan. Dat moet verbeteren. Ik kom bij het notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport te spreken over de details, maar ik wil hier toch alvast noemen de A4 bij Leiden, de A7, de A15, en de verkeersaders naar het zuiden, oosten en het noorden van het land. De A1, de A2, de A12, de A28 en de A58 wil ik bewust noemen, evenals de rijksmiddelen van 200 miljoen die we ter beschikking hebben gesteld voor Amsterdam, de 200 miljoen voor de regio Rotterdam/Den Haag en de 200 miljoen voor de goederencorridor oost.

Volgens mij zijn hiermee goede keuzes gemaakt in het regeerakkoord. We moeten snel aan de slag. En het mooie is dat we daar nu ook het geld voor hebben. Want infra

aanleggen duurt gewoon lang en is ingewikkeld. Er is ook een goede keuze gemaakt met de ontbrekende schakels, die deels afkomstig zijn uit het vorige regeerakkoord, zoals de verlengde A15, de verbinding A13/A16 bij Rotterdam, de Blankenburgtunnel en de ring Utrecht. Ik beseft dat het lang duurt, dus ik wil ook quick wins voor de korte termijn en stappen zetten om juist die langdurige projecten vlot te gaan trekken.

Voorzitter. Mijn kernboodschap is: asfalt werk en files moeten verminderen. Het filemonster moet een kopje kleiner worden gemaakt. Hoe ziet de minister dat? Wat gaat zij doen om dat filemonster, dat als een soort deken over heel Nederland hangt, met allerlei tentakels en lelijke koppen naar al die wegen toe, een fikse nederlaag toe te brengen? Ik beseft dat we vertragingsen niet helemaal kunnen uitsluiten. Ik kan ook niet ongeremd met een asfaltwals door het land gaan, maar doorrijden is wel altijd beter. We moeten dat filemonster kleiner maken.

Natuurlijk is het ook een combinatie. Een combinatie van asfalt met slimme oplossingen. Die combinatie is essentieel, net als een beter ov; daar kom ik zo op. Ook volgens de ANWB stijgt de filezwaarte sterk. Zij zeggen: met behoorlijke getallen tot 70% in 2030. Dat is niet acceptabel. Nederland mag niet stil komen te staan. De mensen die dagelijks in de file staan, weten waarom ik dit hier zo benadruk. Daarom ben ik ook blij dat de VVD via het regeerakkoord samen met de andere partijen extra geld voor infrastructuur heeft vrijgemaakt. Dat geld wordt volgens een verdeelsleutel verdeeld over wegen, spoorwegen en vaarwegen. Dat gebeurt ook in overleg met gemeenten en provincies. We moeten afspraken met hen maken om ook het onderliggende wegennetwerk aan te pakken, want 60% van de vertragingsen zit daar. Een goede aansluiting tussen rijkswegen en provinciale en gemeentelijke wegen is dus van wezenlijk belang.

Ik heb een motie voorbereid om het filemonster aan te pakken. Ik vind het een mooi frame eigenlijk: zo'n lelijk ding boven het land, zoals we afgelopen maandag en dinsdag hebben gezien. Iedereen staat stil. Dat is echt niet leuk. Laten we er met elkaar aan werken om de filedruk en de filezwaarte continu te blijven verminderen. Wat ons betreft zijn de knelpunten die ik net noemde uit het regeerakkoord, de file top 50, die we allemaal kennen, en de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse bepalend. Die verdienen in ieder geval prioriteit.

Maar er is meer. Denk aan innovatie, aan nieuwe ontwikkelingen zoals de zelfsturende auto of de zelfrijdende auto. Denk aan schoner vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van de hyperloop. Dat is een innovatief concept, een soort luchtledige buis, waarbij je heel snel getransporteerd zou kunnen worden. Dat verdient ruim baan en ondersteuning, zeker in de beginfase. De VVD wil dat de hyperloop serieus wordt genomen en dat de mogelijkheden worden onderzocht. Het liefste zie ik dat er een flinke pilot komt die kabinetsbreed ondersteund wordt, met natuurlijk aandacht voor private financiering, maar ook met een intensieve samenwerking tussen kennisinstellingen, Europese gelden en eigen investeringsfondsen. Het is een kwestie van kansen pakken en je nek uitsteken. Als het ergens kan, dan is het in Nederland. De VVD dient samen met andere partijen een motie hierover in, want innovatie begint in de polder.

Om het filemonster te verslaan is het ook verstandig om belemmeringen in bestaande wetgeving op te ruimen. De huidige wetgeving kan ontwikkelingen niet in de weg zitten. Met digitale data kan er nu al heel erg veel. De mogelijkheden zijn legio. Autofabrikanten verduurzamen hun assortiment. De e-auto, de elektrische auto, en de ICT-auto doen hun intrede. Waterstof komt eraan. Zelfsturend en zelfrijdend wordt de toekomst, met meer gemak en veiligheid. Het is ook niet de vraag of, maar wanneer dat zal gebeuren. Schone, zelfsturende auto's zullen ook bij stilstand een energiebron zijn. Dat is ook goed voor de binnensteden, die profiteren van schonere lucht. De VVD wil wel dat mensen zelf kunnen blijven kiezen of ze in een auto rijden en zo ja, in welke auto ze dan rijden. Bij een gelijkjer speelveld tussen brandstoffen en met nieuwe, betaalbare modellen kan de consument gewoon kiezen. Het maakt mij niet uit of dat dan voor een reguliere, zuinige diesel, een schone benzineauto, een elektrische auto, of dadelijk een auto op waterstof is.

De wereld van de mobiliteit is in ieder geval fors aan het veranderen. De VVD ziet dit juist als een kans voor Nederland. Het is een kans om onze kennis en kunde kassa te maken en om vernieuwing in het bedrijfsleven samen met de universiteiten in te zetten voor een betere bereikbaarheid. Daar zijn meer experimenteerruimte en samenwerking tussen ondernemers, overheid en onderwijs voor nodig. We moeten nieuwe mogelijkheden verkennen om samen tot een slimmer en duurzamer transport te komen. Ik vind de Eindhovense regio best wel een lichtend voorbeeld daarvan.

Naast alle hightech is het nodig om gewoon te kunnen doorrijden. In Nijmegen zie ik een heel mooi lowtechvoorbeeld. Instellingen in het hoger beroepsonderwijs beginnen daar een kwartiertje eerder dan de universiteit. Deze aanpak is lowtech, maar razend effectief. 22.000 studenten reizen verspreid over de spits.

Voorzitter. In het kader van onze strijd tegen het filemonster wil de VVD de spitsstroken beter benut zien. Ik pleit dus ook voor meer veiligheid door wegbewijzing, matrixborden, en het sneller bergen bij ongelukken. Een oud-collega van mij mailde me. Ik heb hem al vijftien jaar niet meer gezien of gesproken, maar hij wist me wel te vinden. Hij reist iedere dag richting Utrecht. Hij stond op de A27 bij Utrecht stil. Het was 08.15 uur 's ochtends en er was een vrachtwagen met een klapband. Dat kan gebeuren natuurlijk, maar hij zei eigenlijk: dat is toch wel een beetje de schuld van die chauffeur, want die moet niet met zulke slechte banden op weg gaan. Er was een servicewagen aan het werk, beveiligd door rode kruizen en een pijlwagen. De file stond inmiddels tot Hilversum. Hij schreef me: "Iemand die zijn banden niet controleert wordt wel meteen geholpen, maar de duizenden automobilisten die tot aan Hilversum stonden te wachten niet. Waarom worden die daar de dupe van? Waarom ga je zo'n chauffeur niet helpen na de spits?" Ik krijg daar graag een reactie op van de minister. Wat zouden de mogelijkheden zijn om zo iemand dan eventjes aan de kant te schuiven?

Voorzitter. Dan kom ik op vernieuwing in het openbaar vervoer. Gelukkig staat die wereld ook totaal niet stil. Je plant je reis via een persoonlijke reisplanner en op basis van je eigen voorkeur. Je kunt actueel aangeven wat het snelst is, het goedkoopst is of misschien het meest duur-

zaam is. Nieuwe aanbieders zoals Uber en Abel verdienen dan ook een kans. De VVD wil dat de beschikbare data in het ov — en dat zijn er best wel wat — voor alle aanbieders van mobiliteit worden opengesteld. Dan kun je namelijk reisadviezen op maat maken. De VVD wil van de staatssecretaris weten of het bedrijf dat de ov-chipkaart organiseert veel meer reisdata kan delen. De VVD vindt ook dat alle mobiliteitsaanbieders toegang moeten hebben tot de ov-betaalmarkt. Hoe denkt de staatssecretaris daarover?

Voorzitter. Verder moeten we financieringsstromen van het openbaar vervoer, zeker voor de minder drukke delen van ons land, "ontschotten", zoals ze dat in jargon geloof ik noemen. Openbaar vervoer moet gewoon afgestemd zijn op de vraag. We gaan dus geen bussen meer laten rijden met warme lucht, maar bussen met reizigers, die rijden als ze nodig zijn. Misschien zijn er alternatieven denkbaar die veel beter zijn, die we nu missen, alleen maar doordat de dienstregeling ons nu een limiet oplegt van "je moet dat doen, want dat hebben we afgesproken". Laten we daarin flexibeler en moderner worden.

De VVD wil ook dat meer treinlijnen in de regio van het hoofdnets worden afgesplitst en regionaal worden aanbesteed, zoals ook in het regeerakkoord staat. Andere vervoermethoden worden zo ook mogelijk. Het openbaar vervoer moet klantvriendelijker en goedkoper zijn.

Ik zie dat de heer Gijs van Dijk een interruptie heeft.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik sloeg even aan op het betoog van de heer Dijkstra over onrendabele lijnen. Wat is dan de oplossing voor al die mensen in de regio, die moeten kunnen rekenen op een bus die op een vaste tijd langskomt, zodat ze weten dat ze van A naar B kunnen? Ik woon zelf op Texel. Het is heel prettig om te weten dat er een bus rondrijdt. Die zit niet altijd vol, maar die wordt hooggewaardeerd. In het toeristenseizoen zit hij vol, in het najaar wellicht niet, maar ik weet wel: ik kan van A naar B komen. Wat is dan een oplossing? Van dat soort lijnen moeten we volgens de VVD af, maar hoe moeten al die mensen in de regio dan van A naar B komen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, ik zeg niet dat je ervan af moet, maar dat je het moderner en flexibeler moet maken. Juist zoals u dat zegt: rijden volgens wat de vraag is. Is er in de zomer veel vraag? Rijden! Is er in de winter blijkbaar geen vraag? Niet rijden of alternatieven vinden die kleiner, goedkoper en flexibeler zijn en die je ook van A naar B brengen. Hoe je het organiseert, maakt mij niet zo veel uit. Die reiziger dient centraal te staan en niet zozeer een concessie die voor zoveel jaar vastligt en die ons verplicht om bussen met warme lucht te laten rijden. Dat lijkt me niet verstandig.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dan hoor ik twee dingen. Aan de ene kant kan je wellicht met kleinere voertuigen rijden, want die bussen zitten niet vol. Daarin kan ik de heer Dijkstra volgen. Dat is logisch, want dat is zonde van al die warme lucht. Aan de andere kant wil die reiziger in de regio wel graag weten dat hij om

twee uur, in de zomer en in de winter, van A naar B kan komen. Hoe ziet de heer Dijkstra dat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik kom zelf uit de regio. Ik ben ook regelmatig in de Achterhoek, waar ze hier bijvoorbeeld heel innovatief in zijn. Dan heb je het niet meer over bussen, maar dan is er gewoon een garagebedrijf dat auto's ter beschikking stelt die het toch heeft staan. Denk eens buiten de box! Het gaat om van A naar B komen op een manier die jij wilt: betaalbaar, snel, schoon, veilig et cetera. Hoe je dat organiseert, maakt mij niet uit. Dat kan met vrijwilligers zijn of met zo'n autobedrijf. Ik woon zelf in Lienden. Je denkt toch niet dat daar drie keer per dag een bus langskomt? Dat is ongeveer één keer. Mensen zijn het dus wel gewend. Je moet gewoon zorgen dat je van A naar B komt en dat je bereikbaar bent, maar er zijn allerlei denkbare oplossingen. De oplossing is echt niet om de ouderwetse bus met 50 passagiers te laten rijden, door een regio waar vervolgens niemand instapt. Dat is echt zonde.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik begin nu ook een beetje een kriebelig gevoel te krijgen. Voor ons is het heel belangrijk dat die bereikbaarheid er is. Ik zeg toch maar even dat die ene keer per dag voor een heleboel mensen die daarvan afhankelijk zijn — ik denk dan toch aan ouderen en aan gehandicapten — heel belangrijk is, omdat ze ervan op aan moeten kunnen dat het openbaar vervoer bereikbaar is en ook komt. U deed de suggestie dat het ook vrijwilligers kunnen zijn. Doet u daarmee dan reguliere banen gewoon weg? Dat is toch eigenlijk heel erg dom?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het gaat mij erom dat je van A naar B kunt. Zo'n vaste dienstregeling met vaste tijden, ik denk dat dat een beetje geweest is. Je kunt ook een buurtbus opbellen. Dan komt die langs, haalt die jou met zes mensen tegelijk op en rijdt hij bepaalde tijden. Laat het alsjeblieft over aan initiatieven die er zijn vanuit de markt en organisaties. Ga dat alsjeblieft niet op die manier vastleggen, want dat is echt een achterhaald concept. Het gaat erom dat je van A naar B komt op een veilige manier. Hoe je dat organiseert, maakt mij niet uit.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Het maakt de VVD schijnbaar niet uit dat het "maar" gebeurt, en dan door de markt en dan het liefst ook nog door vrijwilligers, omdat dat lekker goedkoop is. Het gaat ons erom dat er een zekerheid is en mensen ervan op aan kunnen. Als je zegt "wij schrappen dan maar lijnen en mensen moeten het dan maar zien", ontstaat er een kip-of-eikwestie: als hij bijna niet meer rijdt, dan gaan mensen er ook niet meer mee. Maar daarmee dupeer je een heel grote groep. Ik wil toch vragen aan de VVD of zij daar goed over nagedacht hebben en of zij deze uitspraken misschien willen heroverwegen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voor mij staat de reiziger centraal. Hij moet fatsoenlijk van A naar B kunnen. Er zijn allerlei initiatieven denkbaar, die

vaak innovatiever zijn dan het ouderwetse, wat we kennen. Laten we dat alsjeblieft een kans geven; dat is mijn pleidooi.

Voorzitter. Ik was nog bij het blok over ov. Het ov moet klantvriendelijker, goedkoper en makkelijker. Volgens mij is er best veel mogelijk als we een beetje buiten de box durven te denken.

Er moet ook een oplossing komen voor de slecht presterende hogesnelheidslijn. Ik wijs op het "three strikes out"-principe van mevrouw De Boer indertijd. Waar staan we nu? De reiziger moet waar krijgen voor zijn geld. Wat gaat de staatssecretaris daaraan doen?

Ik kom bij het blok "mainport". Daarna kom ik op de verkeersveiligheid en vervolgens kom ik tot een afronding.

De mainports. Ik heb net al de getallen genoemd. De rol van de mainports Schiphol en Rotterdam verdient blijvende aandacht. De VVD benadrukt het belang van deze mainports voor de bv Nederland. Dat is geen vanzelfsprekendheid. Wees er zuinig op. De mainports geven ons werkgelegenheid en maken ons land zeer aantrekkelijk als vestigingsland. Deelt de minister onze mening?

Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer. Daar zijn we groot in, maar er worden wel heel veel eisen gesteld aan goederentransport. Soms zijn die terecht, soms gaan die een beetje ver. In ieder geval blijven de voorzieningen achter. Ik ben op zoek naar een soort cofinanciering om verzorgingsplaatsen voor truckers, de mensen die dagelijks op de weg zitten, voor elkaar te krijgen, zodat er zo meteen publieke, maar het liefst private faciliteiten geboden kunnen worden rondom de belangrijkste goederencorridors richting oost en zuidoost. Mag ik de minister verzoeken daarnaar te kijken?

Voorzitter, ten slotte verkeersveiligheid. Naast extra asfalt, slimmer openbaar vervoer en vernieuwing blijft verkeersveiligheid belangrijk, zeker met de smartphone in het verkeer. Iedereen groeit op met de smartphone. Alle kinderen hebben er een en gebruiken de smartphone op de fiets en denken dat die dus ook in de auto gebruikt kan worden. Dat is dus niet het geval. En dan hebben we een Wegenverkeerswet uit 1994 die daar eigenlijk onvoldoende rekening mee houdt, want toen hadden we geen telefoons in de auto. Ik vraag specifiek aandacht voor de dramatische gevolgen van appen in het verkeer en achter het stuur. Vaak zijn het jonge, onschuldige slachtoffers die vallen doordat iemand zo nodig moest appen in plaats van zijn handen aan het stuur te houden. Dan wordt een kind doodgereden op een donkere weg en wordt er onbeschrijfelijk leed aangedaan, in een split second. Niemand wil dat. Daarom streeft de VVD ernaar dat de strafmaat omhooggaat, en dat we appen indien mogelijk scharen onder roekeloos rijden en daarmee ook juridisch gelijkstellen aan andere vormen van roekeloos rijden, zoals rijden onder invloed van drank of drugs. Appen als automobilist of chauffeur kan gewoon niet. Dat moet de norm zijn, en wij moeten in dit huis die norm stellen. Iedereen weet het, maar toch gebeurt het. Maar als je het doet, loop je een risico. Bewustwording is dus keihard nodig, evenals preventie. Men moet elkaar er gewoon op aanspreken: het kan gewoon niet, jongens; afgelopen daarmee.

Voorkomen is het beste, maar als er schade is, dan is die schade onnoemelijk groot en voor eeuwig. Ook verzekeraars hebben hier een rol. Ik had het daar net over met mevrouw Van Tongeren. Zij kunnen bijvoorbeeld mobiel gebruik uitsluiten en schade die voortkomt uit smartphonegebruik bij een zwaar ongeval gewoon niet vergoeden. De politie, die nu controleert en constateert, zeker bij ernstige ongevallen, moet zeker bij dodelijke en heel ernstige ongevallen standaard gaan controleren of er een smartphone in het spel was en bepalen wat dat dan betekent. Ik wil natuurlijk graag dat dit ook juridisch standhoudt. Ik begrijp hoe ingewikkeld dat is, maar dat is wel een opdracht die ik aan het kabinet wil meegeven in de aanloop naar die nieuwe wet. Want veroorzakers van een dodelijk ongeval moeten ook daadwerkelijk bestraft kunnen worden en niet meer weggelaten met een taakstraf.

Ik wil dus ook preventie, gerichte handhaving en sanctivering. Ik wil dat de veroorzaker niet meer weggelaten met een taakstraf, maar een voorwaardelijke of onvoorwaardelijke gevangenisstraf krijgt. Ik wil ook een permanente rijontzegging voor recidivisten. Ik vraag het kabinet hierop te reageren. Onze huftraanpak wordt hiermee aangescherpt. We lieten al eerder onderzoek doen naar een progressief boetestelsel, waarin lichte vergrijpen, zoals 53 km/u of 56 km/u rijden, minder worden bestraft en zware overtredingen en forse overschrijdingen zwaarder. We willen dit net zo goed als hardere straffen op roekeloos rijden in ons eerdere pleidooi voor verkeershandhaving.

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Deze begroting, met dit regeerakkoord en de nieuwe financiële middelen, zet een mooie stap om Nederland bereikbaar te houden. Zijn we dan klaar? Nee, absoluut niet, want de files zullen blijven groeien. Het filemonster moeten we dus echt gaan bestrijden. Het openbaar vervoer, waar we het net ook over hadden, kan veel vraaggerichter en moderner. Hoe precies, daar komen we over te spreken. ICT en innovatie bieden ons nieuwe kansen. Laten we die gebruiken en die data ontsluiten, juist voor de reiziger. Ik heb de logistieke werkgelegenheid, het belang van de mainports en ten slotte de verkeersveiligheid benadrukt. Het blijft uitermate belangrijk, dus laten we aan het werk gaan, of om in toepasselijke termen te blijven: werk in uitvoering.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

□

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heet de nieuwe minister en staatssecretaris graag hartelijk welkom. Ik zie er echt naar uit om de komende jaren met hen beiden samen te gaan werken op deze prachtige groene portefeuille. Het feit dat "milieu" uit de naam van het ministerie is verdwenen, doet mij wel pijn, want dit ministerie blijft voor mij echt cruciaal voor de vergroening van Nederland.

Dat is bijvoorbeeld het geval in de luchtvaart. De luchtvaart loopt keihard tegen de grenzen van mens, milieu en klimaat aan. Schiphol, Lelystad, Rotterdam, Maastricht: overal

wringt en schuurt het. Ons luchtruim is vol. Daardoor wordt het steeds ingewikkelder om te vliegen, wat leidt tot meer overlast en veiligheidsrisico's. Bovendien halen we, als de onstuimige groei van de luchtvaart doorzet, ook nooit onze klimaatdoelen, zo blijkt uit recent onderzoek. We zullen minder moeten gaan vliegen. De baas van ProRail deed een prachtige oproep voor internationaal treinverkeer als alternatief voor vliegen binnen Europa. Dat is een oplossing voor het klimaat, maar ook voor de groeiende drukte op Schiphol en voor ons luchtruim. Wij willen graag een onderzoek naar wat er nodig is om meer internationaal treinverkeer te realiseren, zodat er minder gevlogen wordt. Is de minister bereid een dergelijke analyse, van de knelpunten die er op dit moment liggen en van de investeringen die daarvoor nodig zijn, uit te laten voeren en die met de Kamer te delen?

De luchtvaartsector zelf wil stug verder groeien. De omwonenden zetten zich schrap. Het vertrouwen van bewoners in afspraken met Schiphol over het beperken van de overlast lijkt tot een minimum gedaald. Trekt de minister zich dit aan? Pogingen om klagende omwonenden het zwijgen op te leggen, zoals in het recent afgesproken kettingsbeding, helpen dan echt niet. Ook de papieren werkelijkheid van de geluidsberekeningen ondermijnt het vertrouwen van mensen. Alle prognoses en rapportages zijn slechts op berekeningen gebaseerd. Maar geluidsexperts geven toch echt aan dat berekeningen veel betrouwbaarder worden als je ze staft en valideert met metingen. Kunnen de geluidmetingen die al wel worden gedaan, worden gebruikt voor de planning, de prognoses en de rapporten betreffende het vliegverkeer? En kan het ministerie in kaart brengen wat nodig is voor een dekkend meetnetwerk voor geluidsoverlast in Nederland? Ik overweeg een amendement op dit punt. Het is voor de bewoners ook onbegrijpelijk dat de piekbelasting niet wordt gerapporteerd. Het vliegtuig dat ervoor zorgt dat je om vijf uur 's ochtends rechtop in je bed zit, wordt niet meegenomen in de berekeningen van geluidsoverlast omdat er alleen maar met gemiddelden wordt gewerkt. Kan de minister een voorbeeld nemen aan landen als Australië en Duitsland en kijken op welke manier daar met piekbelasting wordt omgegaan?

Ik kom op luchtkwaliteit. Al tien jaar geleden had Nederland aan de Europese fijnstofnorm moeten voldoen. Dat is helaas nog steeds niet gelukt. Inmiddels is door nieuw wetenschappelijk onderzoek duidelijk geworden dat we eigenlijk veel strengere normen nodig hebben en heeft de rechter Nederland zwaar op de vingers getikt. Het kabinet heeft uitgesproken aan de veel ambitieuzere WHO-norm te willen voldoen. Daar is een echt ambitieus actieplan voor nodig. Wij kijken hier dan ook naar uit. Veel steden willen snel aan de slag voor gezonde lucht: geen vieze diesels of tweetaktbrommers meer, goed ov en veel fietsvoorzieningen. GroenLinks heeft hierover een aantal concrete vragen. Wanneer kunnen de steden met u in overleg over het nieuwe nationale luchtkwaliteitsplan? Gaat dat plan uitvoering geven aan het vonnis van de rechter of aan de ambitie van de WHO-norm voor echt gezonde lucht, waarvoor u zich ook wilt inzetten? In het Bestuursakkoord fietsparkeren is afgesproken dat er tot 2030 nog 560 tot 700 miljoen nodig is. Alle stakeholders moeten daaraan bijdragen. Hoe gaat u ervoor zorgen dat dit ook echt gebeurt? Dit jaar is de studie naar de gezondheidsgevolgen van ultrafijnstof voor omwonenden van Schiphol van start gegaan. Wat ons betreft is dat een echt heel belangrijk onderzoek. Het RIVM heeft aangeboden om de resultaten van de metingen in een tussenrapportage te delen als daaraan behoefte is. Zou

u het RIVM willen vragen om deze tussenrapportage met de beschikbare resultaten volgend jaar met ons te delen?

Voorzitter. Ik kom op ons afvalbeleid en de circulaire economie. De kabinetsambities wat betreft de circulaire economie zijn mooi. Maar net als bij klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid gaat het er natuurlijk om wat je concreet gaat doen. De afgelopen jaren lag de focus op afvalscheiding, maar voor een circulaire economie — de staatssecretaris weet dat goed — moeten er in de hele keten veranderingen plaatsvinden: zuiniger omgaan met grondstoffengebruik, ontwerpen gericht op hergebruik, recycling en duurzaam en energiezuinig produceren. In vergelijking met wat er in het regeerakkoord staat over de klimaattransitie is het nogal mager wat betreft de voorgestelde maatregelen voor de circulaire economie. Maar goed, ik kan het ook positief interpreteren, en dat doe ik graag: er ligt alle ruimte voor de staatssecretaris om in de komende jaren samen met de Kamer te werken aan een echt ambitieus plan om de circulaire economie vorm te geven. Ik wil de staatssecretaris laten weten dat ze aan GroenLinks op dit onderwerp een constructieve partner heeft. Zodra de transitieagenda's er liggen, moeten we zo snel mogelijk gaan werken aan een concreet actieplan, met concrete maatregelen. Kan de Kamer deze transitieagenda's in januari verwachten? Mijn fractie maakt zich er wel zorgen over dat in deze begroting nog geen geld is vrijgemaakt voor de uitvoering van deze transitieagenda's. Is daar dan wel budget voor? En waar staat dat gereserveerd? Ik overweeg een amendement op dit punt, dus graag een reactie.

Als er één dossier is waarop de nieuwe staatssecretaris meteen kan laten zien dat de circulaire economie haar menens is, dan is het statiegeld. Uit onderzoeken en uit ervaringen uit het buitenland wordt duidelijk dat statiegeld een uitermate effectief middel is om zwerfafval aan te pakken. Wij verwachten dan ook van de staatssecretaris dat ze het statiegeldossier echt voortvarend oppakt en snel komt met een voorstel voor statiegeld op plastic flesjes en blikjes.

Tot slot noem ik nog een vaak onderbelicht aspect van de circulaire economie: het hele onderwerp van de niet-afbreekbare stoffen. In een echt circulaire economie is er geen ruimte voor persistente stoffen, die zich ophopen in het milieu en in onze lichamen en slecht afbreekbaar zijn. De hele crisis rond Chemours en GenX is daarvan een mooi voorbeeld, of eigenlijk een treurig voorbeeld. Is de staatssecretaris het met mij eens in deze analyse? Zo ja, hoe wil zij ervoor zorgen dat wij dit soort persistente stoffen uitfaseren? En welke termijn stellen we daarvoor?

Ten slotte. Ons milieubeleid is zo goed als het gehandhaafd wordt. Dit zien we bij de giflozingen bij Chemours en bij de geluidshinder rond Schiphol. Wij maken ons zeer veel zorgen over de situatie rond de ILT. Daar lijkt nu dezelfde fout gemaakt te worden als eerder bij de NVWA, namelijk bezuinigen op de capaciteit onder het mom van meer risicogericht controleren en efficiencyverbetering. Dit is een papieren werkelijkheid. Het is essentieel dat de handhaving van ons milieubeleid op orde is. Dat vindt deze staatssecretaris ook. Zij heeft daarover vorig jaar als Kamerlid nog een heel mooi amendement gemaakt. Ik vraag de staatssecretaris dan ook of zij bereid is om in kaart te brengen wat het effect is van het feit dat er minder geld is voor de ILT. Op welk type inspecties wordt er nu bezuinigd en wat zijn daar de mogelijke gevolgen van?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik had recent een gesprek met een groepje jongeren, dat plotseling ging over de dood en over hun kans om zelf dood te gaan. Dus ik vroeg eens: wat denk je dan, wat zou dat dan zijn? Ze waren nogal benauwd voor moord, en voor alleen door een bos fietsen of 's avonds op het strand zijn. Er werd ook gezegd: wij krijgen aan alle kanten waarschuwingen over drugs, want je hebt een grote kans om daaraan dood te gaan. Toen zei ik dat zij ook allemaal op de fiets zaten. Nee, dat konden ze allemaal prima, want daar hadden ze heel goed inzicht in. We zitten hier met verkeerswoordvoerders, dus wellicht weten mensen hier het antwoord. Ik heb vanmorgen in de fractie ook even uitgeprobeerd of mensen weten hoeveel mensen per jaar in Nederland doodgaan door moord, door drugs en in het verkeer. In het verkeer waren het er de laatste keer dat we gemeten hebben 629, door moord 93 en door drugsmisbruik 150. Die kids schrokken daar enorm van. Klopt dat wel? Waar heb je die cijfers vandaan? Laat eens zien? Ik liet ze dat zien en toen zagen ze ook dat er in het verkeer 21.000 mensen zwaargewond raken. Dat is geen blauwe plek of een schaafwond op de knie. En het is ook niet eenmalig, maar elk jaar weer.

Een van de dingen waar GroenLinks in de komende regeerperiode samen met deze regering — het staat ook in het regeerakkoord — aan wil werken, is veel meer aandacht voor verkeersveiligheid. Want als we ons allemaal voor 100% aan de verkeersregels zouden houden, zouden er nauwelijks doden vallen. Dus alleen met verkeersregels uitleggen en handhaven kom je er niet. Meerderen van ons hebben bij een mooie uitleg gezeten van iemand uit Zweden over hun model. Ik vind dat daar heel aantrekkelijke dingen in zitten. Over een van die dingen had ik het zonet in een interruptie op de VVD. We moeten niet alleen vertrouwen op deze redenering: "Wij zijn de goede chauffeurs en de anderen zijn altijd de hufters. Zij maken de fouten; wij doen dat namelijk niet. En als die hufters daar nou maar mee ophouden, gebeurt er niks." Iedereen weet natuurlijk dat het zo niet werkt, want wij maken zelf ook allemaal fouten. Zou het dus niet veel beter zijn om bijvoorbeeld rond het appen te kijken wat je maximaal technisch kunt doen om te zorgen dat het gewoon niet kan? Er zijn meerdere technische mogelijkheden op de markt, die je vrijwillig kunt gebruiken, of vrijwillig met wat ondersteuning. Je kunt ook zorgen dat het überhaupt niet meer kan. Ik zou de minister willen vragen of zij daarnaar wil kijken en ook of zij met de eigen chauffeurs uit de eigen pool van de ministers daarmee een start wil maken. Er kan gewoon een systeem gekozen worden. De ANWB doet het, de Gasunie doet het en Shell doet het. Meerdere bedrijven zijn bezig daarmee te experimenteren en te bekijken hoe we dat verder kunnen invoeren in Nederland.

In diezelfde lijn zou ik de minister het volgende willen vragen. We hebben het over nieuwe voertuigen. Het regeerakkoord en verschillende woordvoerders hebben het over emissieloos en zelfrijdend, maar we blijven onze wegen plannen alsof er niks gaat veranderen. Als we meer van deze technische mogelijkheden voor veiligheid gebruiken,

moet je iets met je weginrichting. Als we zelfrijdende auto's hebben, kan je er veel meer kwijt. Als we meer gebruik gaan maken van elektrische snelfietsen, zou het heel handig zijn als je daar meer verbindingen voor krijgt. Zijn deze bewindspersonen bereid daarnaar te kijken? Hoe komen we van wat we nu aan het uitrollen zijn — we hebben al plannen tot 2028, allemaal voor gewoon standaard en meer asfalt — naar een toekomstbestendig rijkswegennet dat goed aansluit op de andere vervoersmodellen? Hoe zorgen we er ook in de toekomst voor dat iedereen die 's ochtends het verkeer in gaat 's avonds ook weer levend thuiskomt?

Dan naar Sustainable Development Goal 9. Ik heb dat geadopteerd. Meerdere Kamerleden hebben Sustainable Development Goals geadopteerd. Deze gaat over duurzame infra. Nu hebben we van de vorige minister al een aantal opmaatjes daarnaartoe gehoord. Ik hoor graag wat de plannen zijn en op welke termijn we iets kunnen vernemen over het duurzamer maken van de weg en het gebruik van hernieuwbare energie rond de weg. We hebben daar van de vorige minister wat plannen voor gehoord en ik ben benieuwd hoe deze minister het gaat doen.

Dan nog een ander puntje uit het regeerakkoord, wat vast een vergissing is. Op bladzijde 39 staat dat de informatie van de rijksoverheid wat betreft verkeer en vertragingen en dergelijke via apps beschikbaar gesteld gaat worden. Dus we willen aan de ene kant het appen ontmoedigen en aan de andere kant neemt de regering zich in het regeerakkoord voor om meer informatie via apps te communiceren, zodat je weet wanneer er files, vertragingen en omleidingen zijn. Daar zou ik graag een kleine uitleg over krijgen.

Ik ben ook heel benieuwd naar de positie van D66 rond de mooie mogelijkheid van pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling, omdat daar vanuit Amsterdam een voorstel voor gekomen is. Dat voorstel sluit aan bij zaken die GroenLinks al eerder voorgesteld heeft. Wellicht kunnen wij samen met D66 daar een mooi eerste pilotvoorstel voor maken. Ik ben ook benieuwd wat de bewindspersonen daarvan vinden.

Over de financiën hebben we eerder al vragen gesteld. Ik zou graag willen weten hoe het nu met onderhoud zit en hoe deze twee bewindspersonen daarnaar kijken. Over mijn vorige punten zijn ze al heel druk in overleg, zie ik. Je kunt onderhoud uitstellen, maar het moet nog steeds gebeuren. Net als bij het schilderen van je huis; dat kun je wel later doen, maar het moet nog steeds gebeuren. Die kosten gaan dus niet weg. Ze vallen nog steeds ergens. Hoe gaan we daarnaar kijken? Ik las dat een kwart van de bruggen bijvoorbeeld dringend aan onderhoud toe is. Hoe gaan we dat doen? Wat zijn de plannen daarvoor?

Ik las met blijdschap in het regeerakkoord over de Maut. Ik zou graag willen weten op welke termijn die komt en hoe die gaat worden uitgevoerd. Ook met enthousiasme las ik dat er vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer verkocht worden, behalve als ze emissieloos zijn. Ik zou het graag iets eerder willen, maar het is goed dat het erin staat. Er mogen dus alleen nog emissieloze nieuwe auto's verkocht worden. Maar hoe doe je dat? Dat betekent namelijk dat alle tweedehands auto's onmiddellijk hun waarde kwijt zijn. Je hebt mogelijk zelfs grensoverschrijdende effecten. Daar moet je heel lang op anticiperen, want er zijn rijke mensen met auto's, maar ook mensen met een smalle beurs. En dat zijn degenen die over het algemeen in tweedehands auto's rij-

den. Als je dit besluit, dan verliezen zij plotseling een stuk van de waarde. Ook daar krijg ik graag een antwoord op van de bewindspersonen.

Ik heb in de loop der jaren steeds voorstellen gedaan voor van alles aan innovatie. Die voorstellen werden van tijd tot tijd ook gesteund door de VVD, bijvoorbeeld sidewings op vrachtauto's, wat brandstofverbruik enorm vermindert. Ook daarop hebben we wat toezeggingen gehad van de vorige minister. Hoe staat het met die sidewings en dat zuiniger rijden met vrachtauto's? Hoe zit het met het elektrisch laden in de plannen van dit kabinet? Komt er geen dubbele energiebelasting op de mensen die dat gebruiken? Hoe zit het met de salderingsregeling bij zelf laden of elders laden?

Ik zie dat ik bijna aan het eind van mijn spreektijd ben en dus wil ik de bewindspersonen graag oproepen om samen met GroenLinks en de andere fracties te kijken naar een verkeerssysteem waarbij iedereen die 's ochtends de deur uitgaat, 's avonds weer binnenkomt. Ik weet dat dit een visie hoog over is, maar ik wil dat we daarnaar streven en dat we niet accepteren dat er 628 mensen per jaar niet meer thuiskomen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Amhaouch van de fractie van het CDA. Hij wordt voorafgegaan door de heer Von Martels, die negen minuten het woord tot ons gaat richten. Het woord is aan hem.

□

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter. Hartelijk dank. De CDA-inbreng wordt inderdaad een coproductie. Mijn collega Mustafa Amhaouch zal het tweede deel voor zijn rekening nemen. Ik ga het met name hebben over twee zaken die voor ons van essentieel belang zijn, namelijk het verlagen van de filedruk en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dat is de essentie.

Extra infrageld voor één doel: filebestrijding. Het regeerakkoord geeft weer wat lucht. Jarenlang is er bezuinigd en beknipt op het infrabudget. Gelukkig komt dit kabinet met 2 miljard euro extra. De hamvraag is nu waar dat geld naartoe gaat. In het regeerakkoord worden al wat wegen genoemd, zoals de A4, de A7 en de A15 in de Randstad en ook de A1, de A2, de A12, de A28 en de A58, de verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden. We gaan de discussie aan in het kader van het MIRT op 11 december aanstaande.

Wel wil het CDA nu al het signaal afgeven dat voor ons één aspect cruciaal is en dat is dat al het extra geld ten dienste moet staan van het voorkomen van files. Als we dat niet doen, staan we binnen de kortste tijd namelijk weer in dezelfde file. We willen de minister daarbij expliciet wijzen op de mogelijkheden om zaken slim te combineren. Er komt door het regeerakkoord ook geld vrij voor bijvoorbeeld het spoor, fietspaden en N-wegen. De uitdaging is nu om dergelijke zaken te combineren. Denk bijvoorbeeld aan een nieuw fietspad onder het spoor bij een aangepaste N-weg.

Dan de verkeersveiligheid. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een continu proces. Voorzitter, ik geloof dat er sprake is van een interruptie.

De voorzitter:

Ja, die was al eerder aangekondigd, maar nu komt die echt. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Denkt de heer Von Martels dat de RAI, de BOVAG en de ANWB gek zijn?

De heer Von Martels (CDA):

Dat is een retorische vraag, denk ik.

De voorzitter:

Ik zou hem toch maar beantwoorden.

De heer Von Martels (CDA):

Nee, het antwoord is uiteraard nee.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is fijn om te horen. Ik ben dat ook met de heer Von Martels eens. Zij stellen namelijk dat meer asfalt helemaal niet helpt tegen files. Is de heer Von Martels het ermee eens dat het aanleggen van meer asfalt niet het instrument is? Is de heer Von Martels het dan met die niet-gekke RAI, niet-gekke Bovag en niet-gekke ANWB eens dat het enige goede wapen tegen het filemonster rekeningrijden is?

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb al heel veel theorieën gehoord over hoe we het fileprobleem moeten oplossen. Wat mij betreft is het nog steeds een combinatie van factoren. Het ene kan echt niet zonder het andere. We zullen ook extra asfalt nodig hebben. Daar ben ik van overtuigd. Daar zijn wij van overtuigd. En ook dat wordt ondersteund door allerlei wetenschappers die daarvan overtuigd zijn. Maar ik ben het met u eens: ik ken de theorie van genoemde organisaties. Die zijn zeker niet gek, maar we zullen moeten bekijken hoe we de filedruk kunnen verminderen, ook in combinatie met alle zaken die zij aandragen. Ik heb echt niet de illusie dat we binnen een aantal jaren geheel vrij zijn van files, maar we moeten wel een bijdrage leveren om bepaalde knooppunten op te lossen door extra financiële middelen beschikbaar te stellen voor de aanleg van asfalt.

De voorzitter:

De heer Laçin, want u bent al twee keer geweest, meneer Van Raan.

De heer Laçin (SP):

Ik ben wel benieuwd, want er wordt de komende jaren 2 miljard geïnvesteerd in mobiliteit, wat het CDA vindt van de manier waarop het geld verdeeld wordt. Volgens de oude verdeelsleutel gaat een groot deel van het geld naar asfalt. Wat vindt het CDA daarvan in het kader van integraal kijken naar mobiliteitsvraagstukken?

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

Ik ben ervan overtuigd dat dit kabinet straks integrale oplossingen gaat aanbieden. Uiteraard hebben wij als Kamerleden de taak om kritisch te kijken of die verdeelsleutel in het voorstel waar zij mee komen, op de juiste manier een plek krijgt. U zegt dat het een ouderwetse verdeelsleutel is, maar ik denk dat alle zaken een rol spelen om oplossingen te bewerkstelligen. Laten we dan kritisch volgen welke voorstellen er komen.

De heer **Laçin** (SP):

Dan hoor ik de heer Von Martels zeggen dat die 2 miljard er is, want dat is een gegeven, en dat we in de Kamer samen kunnen kijken hoe we die 2 miljard dan gaan verdelen.

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

Natuurlijk moeten we daar kritisch naar kijken, maar die 2 miljard is een extraatje. Er is ook nog 500 miljoen structureel. Ook daar gaan we naar kijken. De voorstellen die we van de bewindslieden gepresenteerd krijgen, laat ik graag over aan de Kamer ter beoordeling, want dat is van groot belang natuurlijk.

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

Ik hoor mijn collega van het CDA net op een eerdere interruptie zeggen dat alleen asfalt aanleggen niet de oplossing is; het een kan niet zonder het andere en dat de organisaties die net genoemd waren, niet gek zijn met hun oplossing. Begrijp ik nu dat het CDA daarmee de deur openzet voor het rekeningrijden?

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

Sorry, dat laatste verstond ik niet.

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

Dat het CDA de deur nu openzet voor het rekeningrijden?

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

Nee, er is een heel duidelijke afspraak over dat rekeningrijden. Het CDA is daar altijd een tegenstander van geweest en daar zetten we de deur zeker niet voor open. Integendeel, die blijft dicht.

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

De opmerking richting die organisaties, BOVAG, RAI, ANWB, dat zij niet gek zijn en dat het een niet zonder het ander kan, had dus niets te maken met het rekeningrijden?

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

Nee, daar niet mee. Er zijn natuurlijk bepaalde grenzen die je aanbrengt als partij. Die hebben wij in het verleden al aangebracht en daar houden wij aan vast.

Voorzitter. Dan ga ik verder met het onderwerp verkeersveiligheid. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een continu proces, waaraan dus constant moet worden gewerkt. De vorige minister is geëindigd met een plan dat nog niet af is: het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveilig-

heid 2030. Het nieuwe kabinet is zich er goed van bewust dat verkeersveiligheid hoog op de agenda hoort. Dat komt ook duidelijk terug in het regeerakkoord. Dat betekent niet dat daarmee de kous af is. Juist op het gebied van de verkeersveiligheid moeten wij blijven kijken en onderzoeken hoe het beter kan.

Het regeerakkoord heeft een duidelijke opdracht ten aanzien van de verkeersveiligheid. Hoe kan deze opdracht worden uitgevoerd, zo vraag ik aan de minister, zeker als het gaat om het veilig inrichten van de N-wegen in de regio. Ik zou graag van de minister een duidelijk overzicht willen ontvangen over de voortgang daarvan en een tussentijdse evaluatie. De maatregelen die worden genomen, moeten in de praktijk ook werken. Daarom vraag ik de minister om de Kamer daarover structureel te informeren.

Weggebruikers moeten veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De situatie is de laatste jaren verslechterd. Het aantal ernstige verkeersgewonden blijft stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. In 2016 vielen er maar liefst 629 doden. Volgens mij had de vorige spreekster, mevrouw Van Tongeren, het daar ook over. Het is een ongekend aantal, hoewel we in de jaren zeventig en tachtig op 3.000 à 4.000 doden per jaar zaten. Gelukkig is daar verbetering in gekomen, maar iedere dode is er een te veel. Ruim een derde van de verkeersdoden, 231, is auto-inzittende en bijna een derde is fietser, 189.

Het regeerakkoord wil het aantal verkeersslachtoffers echt fors omlaag brengen door realisatie van het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit", door investeren in veilige weginrichting bij N-wegen, door slimme handhaving en een betere registratie van oorzaken, doordat de verlichting bij snelwegen 's avonds en 's nachts aan is en door een progressief boetesysteem. De vraag is of de minister deze afspraken gaat samenvoegen met het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wij zijn beiden in deze Kamer — en ik denk iedereen in deze Kamer — ervoor om het verkeer veiliger te maken. Nu krijg je steeds meer auto's op de markt die allerlei slimme snufjes hebben om fietsers uit zichzelf te vermijden, een noodstop te maken en binnen de lijntjes te blijven rijden. Maar wat gebeurt er? In een krantenkop stond: slimme auto heeft last van domme chauffeur. Mensen kennen die features niet heel goed en zetten ze onmiddellijk uit. Ze weten ook niet goed hoe ze die moeten gebruiken. Ze vinden het de eerste keer raar en houden ermee op. Is uw fractie het eens met GroenLinks dat chauffeurs via dealers of op een andere wijze instructie of voorlichting moeten krijgen over die features, zodat die meer gebruikt worden? Een van de manieren om wegen veiliger krijgen te krijgen is om te sleutelen aan de mensenkant. De andere kant is om de techniek goed in te zetten. Zou uw fractie daarvoor voelen?

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

Heel sterk. Ik stond en sta ook volledig achter het pleidooi dat u net hield. In het vervolg van mijn verhaal kom ik er ook op dat wij oplossingen zien in technische ontwikkelingen en dat wij die een kans moeten bieden. Ik zeg dus volmondig ja.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Er is jarenlang een programma geweest, Het Nieuwe Rijden geheten. GroenLinks zit te denken over het nieuwe en slimme rijden, om mensen een milieuvriendelijkere en een technisch goed ondersteunde veilige rijstijl aan te leren. Vroeger was daar wat geld voor beschikbaar. Tegenwoordig is dat er niet meer. Mocht er Kamersteun voor zijn, dan kom ik graag met een motie of een amendement in die richting. Maar ik hoor natuurlijk eerst ook graag wat de bewindspersonen hiervan vinden. Dank voor de steun. Dan gaan we kijken of we ook langs die wegen gezamenlijk kunnen optrekken.

De heer Von Martels (CDA):

Wat dat betreft kunnen we elkaar vinden, denk ik. Als dit het nieuwe politiek bedrijven is, sta ik daar volledig achter.

Voorzitter, ik kan verdergaan, neem ik aan? Hoe worden de overlegpartners erbij betrokken? Wat wordt de rol van de Kamer?

Voorzitter. Vrachtverkeer is een vervoerssector die een specifieke aanpak vergt. Ons beeld is dat daar onnodig veel ongelukken gebeuren, bijvoorbeeld als er te weinig opstelruimte is op verzorgings- of standplaatsen. Het ontbreekt nogal eens aan veilige situaties. Mogelijkerwijs kom ik nog met een gezamenlijke motie hierover met een collega-coalitiepartij, maar dat hoort u eventueel morgen nog. Het vrachtverkeer verdient wel aandacht.

We willen ook aandacht voor de fietsers. Er moeten flink wat fietsenstallingsplaatsen bij, met name bij NS-stations, omdat die een belangrijke schakel zijn in de vervoersbewegingen. Ook snelfietsroutes kunnen helpen files te voorkomen. Woon-werkverkeer met een afstand van rond de 30 kilometer wordt nu nog vaak met de auto gedaan. Als er een snelfietsroute ligt, pakken meer mensen de fiets. Wat dat betreft ben ik een groot voorstander van de vgv. We hebben de tgv, de train à grande vitesse. Het lijkt me fantastisch als de vélo à grande vitesse in Nederland ook meer opgang zou maken. Wie weet komen er in de toekomst meer snelfietsroutes en is de vgv dan een begrip in Nederland.

De heer Laçin (SP):

De SP vindt ook dat het fietsgebruik gestimuleerd moet worden. Als ik de heer Von Martels zo hoor, vraag ik me af hoe het CDA ingestemd kan hebben met een btw-verhoging van 6% naar 9%, die direct gevolgen heeft voor de kosten bij de fietsenmaker voor het repareren van een fiets. Hoe stroken die zaken met elkaar?

De heer Von Martels (CDA):

Kunt u het misschien iets toelichten? Ik begrijp de vraag niet helemaal, of ik heb iets niet verstaan.

De heer Laçin (SP):

Het CDA stimuleert het gebruik van de fiets. Dat zegt u net. Maar aan de andere kant gaat u akkoord met een btw-verhoging van het lage tarief, van 6% naar 9%. Dat heeft direct invloed op de fietsenmaker en de reparatie van een fiets. Hoe stroken die zaken met elkaar?

De heer Von Martels (CDA):

Wat dat betreft kunnen we allerlei onderwerpen bij elkaar gaan voegen. Ik had deze vraag in dit verband zeker niet verwacht. Laat ik eerst eens vertellen hoeveel fietsen het afgelopen jaar zijn verkocht. Wist u dat de fietsverkoop de laatste jaren enorm terugloopt? Een aantal jaren geleden werden nog 1,3 miljoen fietsen verkocht. In het afgelopen jaar waren dat er nog maar krap 1 miljoen. Vreemd genoeg loopt de fietsverkoop dus terug. Toen hadden we nog helemaal geen btw-verhoging. Dat onderwerp dat u er nu bij haalt, is vandaag eigenlijk niet van toepassing, zou ik haast willen zeggen. Die 3% doet het hem dus ook niet. Er zijn minder fietsen verkocht de afgelopen jaren, maar er is meer besteed aan het fietsen. Dat heeft alles te maken met het feit dat er meer e-bikes op de weg komen. Het aantal loopt echter terug. Het aantal kilometers voor het woon-werkverkeer is ook nog steeds op hetzelfde niveau. Daarom pleiten wij ervoor om geld vrij te spelen voor de fietssnelwegen.

De heer Laçin (SP):

Ik betrek die er vooral wel bij; het is een politieke keuze die gemaakt wordt. Ik krijg geen antwoord op mijn vraag ...

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben die nog steeds aan het beantwoorden. Uiteindelijk gaat ...

De voorzitter:

Wacht even, de heer Laçin is met zijn vraag bezig.

De heer Laçin (SP):

Ik krijg geen antwoord op mijn vraag, dus herhaal die. Wat vindt het CDA van de btw-verhoging, die direct invloed heeft op de reparatie van een fiets bij de fietsenmaker?

Ik heb daar direct een tweede vraag bij, omdat de heer Von Martels zelf begint over de teruglopende verkoop van fietsen. Is de reparatie van fietsen duurder maken dan een stimulant om meer fietsen te verkopen? Moet ik het zo begrijpen?

De heer Von Martels (CDA):

Nee. Ik geef alleen maar aan dat er in de afgelopen jaren, toen er nog geen sprake was van een btw-verhoging, een teruggang in de verkoop van fietsen te zien was. Die had niets te maken met de aankoopprijs. Ik vind het dus jammer dat u dit onderwerp te berde brengt, want die 3% btw-verhoging staat los van het feit dat ik nu naar voren breng. Het gaat mij om de verkeersveiligheid en het verminderen van de filedruk. Ik wil het best met u over het btw-vraagstuk hebben, maar laten we daar een ander moment voor uitkiezen.

De heer Laçin (SP):

Ik wil het met u op elk moment bespreken, in elk debat dat we voeren. Dat zullen we ook doen. Die 3% btw-verhoging heeft direct invloed op de reparatie van een fiets bij de fietsenmaker. Dat u het loskoppelt, is uw keuze, maar ik krijg geen helder antwoord van u.

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

Ik zeg niet dat het effect van die 3% helemaal wegvalt, maar voor de fietsenmaker is dat ook niet zo relevant dat mensen hun fiets minder zullen laten repareren. Het gaat nu om het feit dat mensen meer te besteden hebben. U weet ook dat dit een uitwerking is van het regeerakkoord. Uiteindelijk zal de consument toch rustig zijn fiets aanbieden bij de fietsenmaker.

De heer **Laçin** (SP):
Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Nee, de heer Von Martels continueert. Ik heb u al drie keer gehoord.

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

Voorzitter, ik ga verder. Er is nog een ander aspect aan de veiligheid van onze infrastructuur, namelijk de mogelijkheid van een cyberaanval. Wij willen niet dat hackers waar dan ook vandaan bruggen of sluizen kunnen openzetten. Wij willen de risico's exact in beeld hebben. De schade kan enorm zijn. Wil de minister zo'n overzicht laten opstellen?

Tot slot kom ik op het probleem van de smartphone in het verkeer. Eerder is hierover al veel gesproken in de Kamer. De voorganger van de minister, minister Schultz, gaf aan dat zij een volledig verbod overwoog. Daarnaast zou zij in gesprek gaan met onder andere telecombedrijven om slimme technologie in te zetten en zo te voorkomen dat mensen achter het stuur appen en sms'en. Is de minister van plan dit over te nemen en hier werk van te maken, om met elkaar veiliger onderweg te zijn? Het CDA roept de minister op om een actieve campagne te voeren en daarmee iedereen, jong en oud, bewust te maken van de gevaren van het gebruik van de smartphone in het verkeer.

Het CDA vindt het erg belangrijk dat de regio goed verbonden blijft met de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland. Hierbij speelt voor regio's ook een welbegrepen eigenbelang. Als regio's goed verbonden zijn met de stedelijke gebieden, dan verminderen de nadelen voor de krimpregio's. Als je in een krimpregio woont maar door een goede verbinding binnen een halfuur op je werkplek bent, dan is het zelfs aantrekkelijk om in een krimpregio te wonen. Ik wil dat hier graag benadrukken en de minister vragen extra goed op te letten bij de verdeling van gelden, omdat de leefbaarheid en economische groei van onze regio's sterk afhangt van goede infrastructuur. Kan de minister deze toezegging doen? Op welke wijze gaat de minister borgen dat de regio goed verbonden blijft met de stedelijke gebieden?

Dan nog iets over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het CDA vindt dat de knelpunten in de luchtkwaliteit voorspoedig moeten worden aangepakt. Overall moeten we zo snel mogelijk voldoen aan de Europese normen. Wanneer verwacht de staatssecretaris het aanvullend plan voor de resterende knelpunten naar de Kamer te sturen? We naderen 2020, het moment waarop de EU vereist dat wij in ieder geval aan deze normen voldoen. Daarom zal nu waarschijnlijk een Europees beleids-traject voor de evaluatie van het vervolg op deze normen

worden gestart. Ik vraag de staatssecretaris of dit zo is. Zo ja, hoe ziet de tijdsplanning hiervan er dan uit?

Dan iets over de asbestsanering. Het CDA wil dat er meer werk wordt gemaakt van het plan van aanpak van de asbestsanering. Onlangs zijn daar moties over aangenomen, onder andere een motie om in gesprek met de sector de sanering te vereenvoudigen. Gaat de staatssecretaris hier voorspoedig mee aan de slag? Wanneer kan de staatssecretaris hiervan een terugkoppeling geven aan de Kamer?

Dan de coördinatie van de asbestsanering. Momenteel zijn daar drie departementen bij betrokken. Wij verwachten dat er meer coördinatie komt op dit terrein, met name op het gebied van innovatie, marktwerking en de borging van de kwaliteit van de asbestsanering.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan wij luisteren naar uw partijgenoot, de heer Amhaouch.

□

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Zoals in het regeerakkoord vermeld, kun je niet om goede spoor- en luchtvaartverbindingen heen om Nederland mobiel en bereikbaar te houden. Nu het economisch goed gaat — lees: de zon schijnt — kunnen we het beste het dak repareren. Voor het CDA is het van belang dat we samen optrekken met de regionale overheden. Zij weten wat belangrijk is voor ontwikkelingen op het gebied van de economie en de leefbaarheid, nu en in de toekomst. Ze onderstrepen dit vaak ook met een behoorlijke eigen cofinanciering.

Voorzitter, ik ga proberen met blokjes te werken; even kijken of dat ook bij mij werkt.

De **voorzitter**:

Maak ons gek.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het eerste blokje is grensoverschrijdend spoor. Juist de spoorlijnen die ons verbinden met onze buurlanden zijn belangrijk voor onze bedrijvigheid, onze werkgelegenheid en de economische groei van de regio's. In het regeerakkoord worden spoorverbindingen met het buitenland genoemd. Het gaat onder andere over Hamont-Weert, richting België, en Eindhoven-Duitsland. Het CDA vindt het van belang dat er nog breder wordt gekeken naar spoorverbindingen met onze buurlanden. Waar kunnen we de handen ineenslaan met onze Duitse en Belgische vrienden? Daarom vraag ik de staatssecretaris om een overzicht van dergelijke treinverbindingen te maken. Hoe kunnen die gerealiseerd worden in de toekomst? Ook vragen we de staatssecretaris of zij zich er maximaal voor wil inzetten om bij de EU aan te kloppen om financiële steun voor deze internationale mobiliteit. Welke randvoorwaarden hangen hieraan vast? Voor het specifieke project Eindhoven-Duitsland, zoals verwoord in het regeerakkoord, vragen wij naast de aanpassing aan Duitse zijde ook aandacht voor station

Eindhoven, een belangrijk knooppunt in het zuiden. We weten dat het met de hoogfrequente spoorverbindingen nu heel druk is op de stations. Vanwege de ontwikkelingen in de mainportregio is het heel belangrijk dat zaken zowel op het station als rondom het station aangepakt worden. Eens kijken of we dat weer samen met de regio kunnen doen.

Het CDA vraagt om meer daadkracht voor behoeften die passen in de huidige en toekomstige regionale ontwikkeling, met cofinanciering van de regio's, gemeenten en provincies. Zo vraag ik de minister of, indien gemeenten en provincies bereid zijn mede te investeren, het Rijk dit kan realiseren. Het CDA vraagt specifieke aandacht voor de realisering van de Maaslijn Nijmegen-Sittard: voor de elektrificatie, de capaciteitsvergroting en de ontsluiting via station Grubben-vorst-Greenport Venlo. Dit project loopt op dit moment kostbare vertraging op, gezien de onduidelijkheden, en er is onbegrip bij veel burgers, studenten en ondernemers over het wel en niet realiseren van het complete project, inclusief het genoemde station. Het CDA vraagt zich af of de financiering van de Maaslijn goed gaat. Kan de minister aangeven of zij bereid is om dit project vlot te trekken in samenspraak met de betrokken provincies?

Ik ga naar het volgende blokje, voorzitter, over optimaal gebruik van het bestaand spoor. Het CDA denkt dat we meer dan ooit moeten streven naar maximalisering van het capaciteitsgebruik van het spoor. Het CDA wil daarom dat er bij de aankoop van nieuw materiaal nadrukkelijk gekeken wordt naar de effecten op het spoorgebruik. Nu blijkt, volgens onze informatie, dat er mede door verminderd gebruik van de dubbeldekstreinen — blijkbaar worden er nog steeds enkeldekstreinen besteld — een opstelcapaciteitsprobleem is op het spoor. Ik vraag de minister hoe dat kan en hoe we daar in de toekomst effectief en efficiënt mee kunnen omgaan. Daarnaast vraag ik de minister ... Dat moet de staatssecretaris zijn, vergeef mij. Die wisseling zal nog wel even doorgaan. Daarnaast vraag ik de staatssecretaris of er bij het onderhoudswerk aan het spoor gekeken kan worden of er binnen de veiligheidsnormen toch zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt kan worden van de sporen. Kan de minister samen met ProRail zorgen voor een werk-aan-het-spoorplan zodat de reiziger er zo min mogelijk last van heeft?

De voorzitter:

De heer Van Dijk, want het klonk alsof u naar een nieuw blokje ging.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, heel goed. Dat werkt goed met die blokjes.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is heel overzichtelijk met die blokjes, ook dank daarvoor. De heer Amhaouch stelt een aantal terechte vragen. Het is te druk op het spoor. Er moet meer capaciteit bij. We zien in de spits dat treinen overvol zitten en dat mensen moeten staan. Maar ik heb ook het regeerakkoord gelezen en daarin staan plannen om na 2025 het spoor open te stellen voor andere aanbieders en voor meer marktwerking. Mijn vraag aan de heer Amhaouch is hoe dit met elkaar overeenkomt. Aan de ene kant willen de heer Amhaouch en het CDA

terecht dat het spoor beter wordt benut maar als je het spoor vervolgens gaan opknippen en aan allerlei aanbieders gaat aanbieden, dan is mijn vraag in hoeverre dat de capaciteit en vooral het gemak voor de reiziger vergroot.

De heer Amhaouch (CDA):

Ook bij die marktopening zal de reiziger centraal moeten staan. Volgens mij is het spoor nu al open. Arriva en de NS zijn al op het spoor. Ik ben het overigens wel met u eens dat er een goede balans moet zijn. Als we het allemaal gaan opknippen in heel kleine stukjes, dan verliezen we volgens mij een bepaalde kritische massa om de grote en misschien ook wel onrendabele pieken op te vangen. Dus we zullen heel goed moeten kijken hoe we dat gaan invullen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dat is namelijk wel een van mijn zorgen bij het opknippen van het spoor, waar ik zelf niet voor ben en waarover ik straks ook nog wel wat zal zeggen. We zien nu al bij Arriva in het noorden dat treinen niet op elkaar aansluiten, dat er minder personeel op de trein zit en dat de sociale veiligheid voor conducteurs daar minder is en bij de NS juist groter, dus dat er kwaliteitsverschillen ontstaan. Is dat de weg die het CDA verder op wil gaan?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik kan niet meegaan met de suggestie van de heer Van Dijk dat het voor conducteurs onveilig is. Ik zou dan eerst wel graag van de staatssecretaris willen weten of dat zo is. Het kan niet zo zijn dat afhankelijk van wie er op het spoor zit, er een verschil in veiligheid is voor de reizigers en het personeel. Ik ben het wel met de heer Van Dijk eens dat er een balans moet zijn en dat we niet alle sporen in allerlei kleine mootjes moeten hakken, want dan zouden we niet goed bezig zijn. Ik hoor hierop ook graag de reactie van de staatssecretaris.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De heer Amhaouch is woordvoerder spoor en komt ook op voor het spoor, wat goed is, maar er is nog meer dan spoor. Spoorinvesteringen zijn best wel duur en zijn niet zo superflexibel. Wat vindt hij bijvoorbeeld van zo'n flexbus of FlixBus, waarbij je voor €5 naar Antwerpen, voor €7 naar Brussel en voor €29 naar Berlijn kan? Hoe gaat die trein in vredesnaam concurreren met dit soort initiatieven die je gewoon echt brengen naar waar je moet zijn?

De heer Amhaouch (CDA):

Maar ook een bus moet over de weg. We hebben net al gezegd dat de weg vol staat met files. Het kan een oplossing zijn en natuurlijk moeten we het mobiliteitsvraagstuk integraal bekijken, maar ik denk dat er ook op het spoor nog heel wat te winnen is. Bijvoorbeeld in het zuiden van het land begint de A73 nu al dicht te slibben. Ik heb het zo-even gehad over de Maaslijn. Als we daar de A73 kunnen ontlasten voor de studenten richting Nijmegen dan hebben we al heel wat gewonnen. Dus ik denk dat je moet balanceren en je moet uitgaan van het integraal mobiliteitsvraagstuk, maar ik ga hier niet zeggen dat die flexbus of FlixBus de oplossing is voor alles.

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

Ik denk dat het goed is om te kijken waar investeringen het meeste rendement hebben. Soms zijn het niet alleen maar overheidsinvesteringen maar juist dit soort initiatieven waardoor mensen goedkoper en veiliger van A naar B kunnen gaan. Als de heer Amhaouch toch kijkt naar spoor, wil hij dan ook alsjeblieft kijken naar andere verbindingen dan alleen degene in Limburg die op dit moment genoemd worden? Denk bijvoorbeeld aan de lijn Amsterdam-Utrecht-Arnhem en dan de grens over.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij heb ik net in blokje 1 dat ging over grensoverschrijdend spoor, gezegd dat we graag een inventarisatie willen van alle grensoverschrijdende sporen. Nederland heeft behoorlijk wat grenzen, in het noorden en in Overijssel, Drenthe, Gelderland, Limburg, Brabant en Zeeland. Volgens mij zijn er zeven provincies betrokken bij internationaal spoor. Dus onze blik gaat verder, maar ik benoemde net een aantal die ook in het regeerakkoord staan die wel prioriteit hebben, zeker in het zuiden, waar veel economische ontwikkelingen gaande zijn, wat wij niet uit het oog moeten verliezen.

Dan ga ik verder naar mijn derde blokje. Dat is smart maintenance, slim onderhoud. Hier kunnen wij ook weer innovatie toepassen om het bestaande spoor maximaal te benutten. ProRail werkt al mee en meldt ons dat het aantal treinvertragingen met bijna de helft kan worden teruggebracht door het voorspellen van storingen, predictive maintenance in het Engels. Technische problemen worden al verholpen nog voordat ze het spoor lamleggen. Met sensoren en combinaties van allerlei datagegevens kan ProRail nu voor wissels voorspellen wanneer het misgaat en dus tijdig onderhoud plegen. Het CDA wil dat dit systeem veel meer wordt toegepast voor onder andere bruggen en sluizen. Kan de minister aangeven wat de mogelijkheden hiervoor zijn?

Dan maak ik een vlucht naar boven toe, naar de luchtvaart. De piloten en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers hebben de noodklok geluid over de onveiligheid van Schiphol als het gaat om de veilige afhandeling van het vliegverkeer, onder andere naar aanleiding van het rapport van de OVV. Het CDA vindt dat veiligheid vooropstaat. Daarom moet die topprioriteit krijgen. Ik roep de minister op om de expertise van de mensen op de grond en in de lucht vanuit verschillende stakeholders te betrekken bij de overleggen die hiervoor worden gevoerd. Alle ideeën die bijdragen aan vergroting van veiligheid moeten serieus worden genomen en geïmplementeerd onder het motto "pas toe of leg uit". Kan de minister uiteenzetten wat haar aanpak zal zijn bij het implementeren van alle adviezen van de OVV?

Dan het luchtruim. Er is in deze Kamer al veel gesproken, en er komt nog een aantal debatten over de herindeling van het luchtruim, onder andere met betrekking tot Lelystad Airport. Het wordt steeds voller in de lucht. Daarom is het luchtruim ingedeeld in gebieden waar specifieke bevoegdheden en restricties gelden. In het kader van de herinrichting van het luchtruim, die onder meer nodig is voor Lelystad Airport, helpt het nu te horen dat uw collega, de minister van Defensie, zich gaat inzetten om alle mogelijkheden te bekijken bij de herinrichting van het luchtruim, en waar

Defensie kan bijdragen aan een effectievere toepassing, ook voor de burgerluchtvaart. Daarvoor willen we de minister van Defensie hier ook bedanken. Ik hoop ook dat deze minister in samenwerking met Defensie kritisch gaat bekijken hoe beide ministeries beter kunnen samenwerken om het luchtruim in te delen.

Ten slotte.

De **voorzitter**:

Eén seconde. De heer Van Raan.

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

Voorzitter. Dit is de tweede interruptie van mij, geloof ik.

De **voorzitter**:

Ja, dat is het geval.

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

Ik werd er even door getriggerd dat veiligheid vooropstaat en ook dat het OVV-rapport daarin leidend is. Als je het OVV-rapport leest, staat daar eigenlijk in dat bij de uitbreiding van vliegbewegingen boven Nederland, of dat nu Lelystad is of Schiphol, eerst de overheid de centrale regie moet terugnemen en ook dat er een luchtruimdelingsbesluit moet komen, structureel, voordat we kunnen spreken over uitbreiding, anders komt de veiligheid in gevaar. Is het CDA het daarmee eens?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nu al, in de huidige situatie, dus voordat we het luchtruim gaan herindelen, was veiligheid belangrijk, is die belangrijk en blijft die belangrijk. De OVV heeft in het rapport duidelijk aangegeven dat het nu niet onveilig is, maar waarschuwt er wel voor dat de veiligheid niet achteruit mag gaan, dus dat wij alle mogelijkheden moeten aangrijpen om het nog veiliger te maken. Ja, met de herindeling van het luchtruim kunnen we weer wat ruimte creëren, ook voor groei voor Schiphol daar waar die nodig is en zodat we nog veiliger kunnen vliegen.

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

Het CDA zegt dat veiligheid belangrijk is. Dat is mooi.

De heer **Amhaouch** (CDA):

"Prioriteit" hebben we het zelfs genoemd.

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

Prioriteit zelfs. Hartstikke goed. Maar is het voor het CDA de belangrijkste prioriteit, en het belangrijkste? Of is het een van de prioriteiten?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Veiligheid is prioriteit.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nummer één? Of nummer twee? Of nummer drie?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Prioriteit. Wij gaan niet mensen in gevaar brengen, wij gaan geen omwonenden in gevaar brengen. Wij gaan geen mensen in het vliegtuig in gevaar brengen. Wij gaan geen mensen op de baan of die daar werken in gevaar brengen. Veiligheid is prioriteit.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat is dus nummer 1; goed om te weten.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Dan kom ik bij mijn laatste blokje. Het is ook door de collega van de VVD genoemd: de ontwikkelingen met de hyperloop. Ook dat is innovatie die mij aan het hart gaat. Het CDA heeft een oproep ontvangen van een groot aantal bedrijven en partijen voor een eenmalige investering in een hyperlooptestfaciliteit in Nederland. Daarmee kan de standaard worden gezet voor de Europese hyperloop. Dat zou een enorme stimulans zijn voor een duurzaam vervoersstelsel en innovatie in Nederland. Graag hoor ik van de minister hoe zij hiertegen aankijkt en welke mogelijkheden er zijn. Wordt dit een private constructie of een pps-constructie? Wij geloven wel in deze innovatie, zeker met de vraagstukken die op ons af komen inzake de toekomstige mobiliteit en de spin-off.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan de heer Laçin van de fractie van de SP.

□

De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. Vandaag praten we over de eerste begroting IenW van het kabinet-Rutte II, ofwel Shell I zoals we afgelopen zaterdag op het VVD-congres zagen. Het is een kabinet dat kiest voor het grootbedrijf en buitenlandse aandeelhouders en de rekening voor die keuzes neerlegt bij miljoenen Nederlanders. Enerzijds geeft het kabinet jaarlijks 1,4 miljard cadeau aan aandeelhouders en belastingdiensten in het buitenland, anderzijds mogen miljoenen mensen in ons land meer gaan betalen voor hun dagelijkse boodschappen en diensten.

De **voorzitter**:
Meneer Laçin, u heeft een helder stemgeluid. Als u ietsje afstand tot de microfoon houdt, kunnen de mensen weer gewoon in hun zetel achteroverleunen.

De heer **Laçin** (SP):
Excuus, voorzitter.

Dat geldt zelfs voor het meest elementaire goed dat we kennen: schoon en veilig drinkwater, een product dat toch al onder druk staat door lozingen van de chemische industrie en mest en gif vanuit de landbouw. Elke reis met het openbaar vervoer wordt duurder door de 50%-verhoging van het lage btw-tarief. En tegenover de 100 miljoen voor

het aanjagen van het fietsgebruik staat dat elke reparatie aan die fiets simpelweg meer kost. Ik wil de heer Von Marfels dan ook datgene meegeven wat ik hem in een interruptie, die niet werd toegestaan, wilde vragen. Hij zei dat het voor de fietsmaker niet zo veel uitmaakt. Ik vraag hem of hij überhaupt met fietsmakers heeft gesproken voordat hij dit zei.

Dit zijn geen keuzes die horen bij het groenste kabinet ooit. Het zijn keuzes van een net iets minder grijs kabinet. Voorbeelden van deze keuzes voor kapitaal boven mens en milieu zien we overal terug in het beleid. Zo zegt het kabinet af te willen van het maximumaantal vluchten als grens voor Schiphol. Het kabinet gaat daarmee totaal voorbij aan het feit dat er nu al ruim 110.000 ernstig gehinderden rondom Schiphol wonen. Dat is dus een stad ter grootte van Dordrecht die wakker ligt van vliegtuiglawaai en niet meer fatsoenlijk buiten kan zitten, maar daar kunnen volgens dit kabinet nog wel een paar mensen bij. Ligt de minister daar niet zelf wakker van?

Om de enorme groei van de luchtvaart te kunnen bijhouden, moet er in 2019 een strook asfalt in de Flevopolder worden geopend die 2% van de vliegbewegingen van Schiphol tot 2023 moet opvangen. 2% van Schiphol, terwijl Schiphol in 2016 met 6% groeide; een oplossing van niks dus. Dan hebben we het nog niet gehad over de fouten in de milieueffectrapportage, waar zeer vasthoudende vrijwilligers van actiegroep HoogOverijssel achter zijn gekomen, over de 80.000 handtekeningen die zijn overhandigd en over de duizenden mails aan Kamerleden met de oproep om het luchtruim eerst te herindelen, vervolgens de MER opnieuw te doen en daarna te kijken naar een eventuele uitbreiding van Lelystad Airport. De beoogde laagvliegroutes zorgen naast geluidsoverlast en extra belasting van milieu en natuur ook voor risico's op vogelaanvaringen. Wanneer landt het idee eindelijk dat dit nergens naartoe leidt? Wat hoopt de minister hiermee te bereiken?

Dan het ov, dat door dit kabinet duurder wordt gemaakt.

De **voorzitter**:
Er is een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Ik heb een vraag aan de collega van de SP. Is hij nu principieel tegen het vliegveld Lelystad Airport of stelt hij daar een aantal randvoorwaarden aan?

De heer **Laçin** (SP):
Ik stel daar een fiks aantal randvoorwaarden aan. Wij zijn niet principieel tegen, maar wij vinden de koppeling met Schiphol ontzettend belangrijk. Schiphol heeft de afgelopen jaren een ongebreidelde groei doorgemaakt, maar het heeft zich niet aan het selectiviteitsbeleid gehouden dat is afgesproken aan de Alderstafel. Alle lowcostcarriers en Midden-Oostencarriers zijn binnengehaald ten koste van nieuw beleid. Ik noem de cargovluchten, die het nu moeilijk hebben op Schiphol. Daar moet een oplossing voor komen. Ik heb dat in eerdere debatten hierover het selectiviteitsbeleid 2.0 genoemd. Dan pas moeten wij kijken naar Lelystad en naar herindeling van het luchtruim. Ook de MER moeten wij opnieuw doen, met goede gegevens. Daar hebben wij

afgelopen week nog een debat over gehad. Dan pas moeten wij bezien of uitbreiding van Lelystad überhaupt iets toevoegt aan de huidige situatie.

De heer Amhaouch (CDA):

Bent u het ermee eens dat Lelystad Airport in de toekomst heel belangrijk is voor de werkgelegenheid?

De heer Laçin (SP):

Voor de lokale werkgelegenheid zal het een impuls zijn, maar ik geloof niet dat het de problemen met de werkgelegenheid daar gaat oplossen. Ik denk dat het Rijk en de provincie ook heel andere investeringen kunnen doen om de werkgelegenheid in Flevoland en Lelystad aan te jagen.

De heer Amhaouch (CDA):

Als de werkgelegenheid terugloopt, maakt u dat niets uit?

De heer Laçin (SP):

Dat zijn uw woorden, dat zeg ik niet. Ik zeg dat de werkgelegenheid, ook in Lelystad, door keuzes van het Rijk en de provincie ook op een andere manier kan worden aangejaagd.

Voorzitter dan kom ik op het ov. In plaats van volop in te zetten op continentale hogesnelheidstreinen als schoon en stil alternatief voor de groei van de ouderwetse luchtvaart, wil dit kabinet buitenlandse commerciële partijen de vrije hand geven om te concurreren met de NS. Ook hierbij zien wij dat de belangen van buitenlandse aandeelhouders gaan boven die van de gewone Nederlander. De reiziger wil gewoon goed van A naar B, met een simpel betaalsysteem. Hij wil zich geen zorgen maken over de vraag: kan ik daar nu wel of niet instappen? Dat moet de gedachte zijn. Wat drijft het kabinet toch om door te denderen op het doodlopende spoor van marktwerking, terwijl er wereldwijd een trend ontstaat om privatiseringen terug te draaien en meer publiek te gaan doen?

Voorzitter. De SP is blij met de 2 miljard die de komende jaren extra wordt geïnvesteerd, maar vindt de oude verdeel sleutel, waarbij het geld toch voor een groot deel weer naar asfalt gaat, een gemiste kans. Een echte transitie, waarbij we integraal kijken naar verschillende vormen van vervoer, dus spoor en binnenvaart, om de drukte en de milieuvraagstukken op te pakken, komt er op deze manier onvoldoende.

Dan het milieu, te beginnen met de luchtkwaliteit. De SP maakt zich grote zorgen over de luchtkwaliteit in Nederland. 2017 was wat dat betreft een belangrijk jaar. Milieudefensie stapte naar de rechter om schonere lucht af te dwingen en werd hierbij in het gelijk gesteld. Het huidige programma luchtkwaliteit is wat ons betreft te vrijblijvend en de overheid onderneemt onvoldoende actie om de door haarzelf gestelde doelen te halen. Het RIVM stelde recentelijk nog vast dat vooral in drukke straten in grote steden de norm voor stikstofdioxide hardnekkig wordt overschreden.

Een deel van de Nederlanders leeft korter door luchtvervuiling. Het is dan ook belangrijk dat wij dat oppakken en oplossen. Ik vraag het kabinet dan ook welke maatregelen het voor de korte termijn gaat nemen om de uitstoot van

fijnstof en stikstofdioxide terug te dringen. Wat de SP betreft zijn vrijblijvende afspraken met de industrie en de intensieve veehouderij niet meer genoeg. Wij kijken dan ook hoopvol naar de dure belofte van dit kabinet om de luchtkwaliteit te laten voldoen aan de norm van de WHO.

Mevrouw Van Tongeren is net weggelopen. Zij noemde enkele voorbeelden van jaarlijkse aantallen doden. De verkeersveiligheid werd genoemd en nog een aantal punten, die ik nu even ben vergeten. Maar ik miste één belangrijk punt, en dat is asbest. Asbest zorgt jaarlijks voor 900 tot 1.300 doden. Dat is zeker ook een belangrijk punt dat wij als SP willen adresseren. Dit aantal ligt hoger dan het aantal doden per jaar in het verkeer. 2016 was een treurig dieptepunt, met een recordaantal slachtoffers. Helaas weten wij uit onderzoek dat tot 2035 het jaarlijkse aantal doden door asbest niet gaat verminderen.

In 2024 gaat ook het asbestdakenverbod in. Daar zijn wij vanzelfsprekend blij mee, maar we maken ons grote zorgen over de voortgang. Reuzestappen zijn nodig om alle daken in 2024 schoon te krijgen. Acht de minister het resterende budget van 35 miljoen afdoende of gaat het kabinet op zoek naar extra middelen? Is het kabinet het eens met de SP-fractie dat het verwijderen van asbest op daken ook een uitgelezen moment is voor het installeren van technieken voor winning van schone energie? En hoe gaat u uitvoering geven aan de aangenomen SP-motie om slachtoffers van asbest zonder juridische omwegen te compenseren? Graag een reactie.

De heer Bisschop (SGP):

Ik zou graag een verduidelijking horen van de heer Laçin. Onlangs hadden wij een rondetafelgesprek, waarbij onder anderen ook een vertegenwoordiger van de GGD aanschoof. Wat mij in zekere zin zeer verraste, was dat deze medicus heel kritisch was op de doelstelling om in 2024 alle daken asbestvrij te hebben. Zijn verhaal was: er moet wat gebeuren, maar zolang het er zit, gebeurt er in principe niks. Het is pas riskant als er vezels vrijkomen. Wat je dus moet doen, is het slimmer aanpakken. In plaats van er massief overheen te gaan, kun je beter kiezen voor een slimme aanpak door een goede risico-inventarisatie te maken en het vervolgens op die manier in te richten. Voelt u voor deze aanpak?

De heer Laçin (SP):

Sorry, ik werd door de voorzitter afgeleid. Wilt u de vraag herhalen?

De heer Bisschop (SGP):

Ik zag dat u werd afgeleid. Ja, de voorzitter hè.

Het verhaal van de GGD-vertegenwoordiger was: zorg ervoor dat je een goede risico-inventarisatie maakt, trek daar geld voor uit, kijk in welke volgorde het moet gebeuren en pak het dan gewoon systematisch aan in volgorde van noodzaak. Dat betekent dat je helemaal niet zo strak op die 2024 hoeft te gaan zitten. Je kunt je budget veel beter op een andere manier inzetten. Steunt u die aanpak?

De heer **Laçin** (SP):

Ik steun dat deels, want ook ik vind dat we risicogericht aan de slag moeten, dat we goed moeten inventariseren waar het risico op het vrijkomen van de vezels het hoogst is en dat we daar als eerste aan de slag gaan. Tot daaraan toe ben ik het eens met de GGD. Alleen gaat de GGD in mijn optiek voorbij aan het feit dat asbest dodelijk is. Uit zoveel onderzoeken blijkt dat asbest jaarlijks veel doden maakt. We moeten juist blij zijn met het asbestdakenverbod dat ingaat op 1 januari 2024. Daarop moeten we volop inzetten. Dat gedeelte van het betoog kan ik dus niet onderschrijven. Wel ben ik het ermee eens dat we risicogericht aan de slag moeten en eerst moeten gaan saneren waar het hoognodig is.

De heer **Bisschop** (SGP):

De meest risicovolle daken zijn in feite de oudste daken, waar spontaan vezels bij vrijkomen. Als je die aanpakt, voorkom je asbestdoden. Dat betekent dan toch dat je op die manier je middelen goed kunt inzetten? Dan kun je je de tijd gunnen om het ordelijk en rustig te doen in plaats van er als het ware met een stormram doorheen te gaan. Dat laatste zou zelfs tot extra slachtoffers kunnen leiden, lijkt mij.

De heer **Laçin** (SP):

Daar duidt u op een goed punt. Ook wij vinden dat er heel goed gekeken moet worden naar het aantal saneerders in deze sector. Zijn het er voldoende om die opgave voor 2024 te halen? Als dat zo is, halen we het makkelijk met een forse stimulans, ook vanuit het Rijk. Maar ik kom ook even terug op uw andere punt. Wat ons betreft is het asbestdakenverbod per 2024 een goed besluit. Daar willen wij voor gaan. Om dat te bereiken kiezen wij er niet voor om 2024 los te laten. Nee, dan moeten we kijken of het budget, of de subsidie voldoende is, of er voldoende saneerders zijn, zodat we in 2024 asbestvrij zijn. Want asbestslachtoffers voorkomen we niet door alleen een andere aanpak. Asbestslachtoffers zijn nog steeds voornamelijk mensen die vroeger met asbest in aanraking zijn gekomen, onder andere op het werk. Met het asbestdakenverbod of met een andere aanpak zullen we dus nooit voorkomen dat er asbestslachtoffers vallen.

Mag ik door, voorzitter?

De **voorzitter**:

Jawel.

De heer **Laçin** (SP):

Oké. Ik wil kort nog een aantal punten aanstippen. Allereerst de circulaire economie. GroenLinks zei daar ook al het een en ander over. In het regeerakkoord staan niet meer dan twee zinnen over de circulaire economie. Op welke wijze gaat dit kabinet concrete invulling geven aan het rijksbrede programma Nederland circulair in 2050? Graag een reactie van het kabinet.

Dan microplastics en statiegeld. Er wordt meer dan ooit aan plastic en verpakkingen geproduceerd, maar de huishoudens zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor de juiste wijze van afvalscheiding. Zij krijgen boven op alle andere

stijgende kosten ook steeds vaker een rekening voor het ophalen van het restafval of voor het inleveren daarvan. De verpakkingenindustrie zelf wordt geen strobreed in de weg gelegd. Ondertussen voldoet de huidige wijze van plastic inzamelen niet. Vandaag hebben we kunnen lezen dat Schoon Belonen in twee jaar tijd 6.000 kleine flesjes en maar 300 grote flessen heeft kunnen inzamelen. In twee jaar tijd! Graag een reactie van het kabinet.

Wat wel bewezen is, is dat de uitbreiding van het statiegeld leidt tot veel minder zwerfafval. Waarom staat er in het regeerakkoord niet direct dat er een uitbreiding van het statiegeldsysteem moet komen?

Ik heb nog heel even, en maak een laatste punt over de ILT. Wij pleiten al jaren voor meer middelen voor de inspectiediensten. Deze zijn namelijk de afgelopen jaren kapotbezuidigd, waardoor misstanden lang niet altijd opgespoord kunnen worden en de handhaving tekortschiet. Gisteren hebben we het tijdens het wetgevingsoverleg Water nog gehad over een tweede bedrijf dat GenX loost. Prompt die avond stond het in de media. Het bedrijf bleek Custom Powders te zijn, uit Helmond. Maar dan zijn we nog niet bij het eventueel derde bedrijf, dat dus in Eindhoven heeft geloozd, waarbij 130 nanogram per liter is gevonden, bijna de grens die het RIVM voorschrijft. Dus hoe staat het daarmee? Is er een derde bedrijf? Wij vragen ons serieus af wat ons nog te wachten staat op dit punt. Chemours heeft een vergunning voor het lozen. Nu komt er een ander bedrijf en in Eindhoven is er een ander bedrijf wellicht: wat staat ons te wachten? Kan de minister hierop reageren?

Ook hebben we de afgelopen maanden vaak beelden gezien over misstanden in de transportsector. Dit is mijn allerlaatste punt. Er wordt niet gehandhaafd op cabotage en rij- en rusttijden, en op de parkeerplekken is de toestand voor chauffeurs schrijnend. Uitbuiting en verdringing van chauffeurs is aan de orde van de dag en wij laten het gebeuren. Hoeveel signalen heeft deze minister nog nodig om te onderstrepen dat de ILT momenteel tekortschiet door een gebrek aan capaciteit? Gaat de minister dit tekort repareren? Ik overweeg op dit punt een amendement in te dienen.

Bedankt, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar de heer Jetten van de fractie van D66. Ik stel vast dat we nog een uur en drie minuten aan zuivere spreektijd hebben. Dat zou betekenen dat we om 19.00 uur klaar zijn. Dan laten we dinerpauze gewoon zitten. Dit te uwer informatie.

Het woord is aan de heer Jetten.

□

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter, dank u wel. Ik zie hier "acht minuten" staan, maar als het goed is, heb ik er wat meer in eerste termijn.

Voorzitter. Namens team IenW van D66 heet ik de twee bewindspersonen van harte welkom. Ik wens hen ook veel succes toe. Collega Jessica van Eijs zal zo de thema's milieu

en circulaire economie behandelen en ik richt mij allereerst op bereikbaarheid en vervoer.

Voorzitter. De economie trekt aan en dat merken we aan de drukte op de weg en in de trein. Dat vraagt om extra investeringen in de infrastructuur en om een andere kijk op bereikbaarheid. Niet een vervoersvorm moet centraal staan, maar de snelste manier om comfortabel en schoon van A naar B te komen. Nieuwe technieken bieden hiervoor volop kansen. Het regeerakkoord speelt daar slim op in.

D66 wil op de eerste plaats dat mensen meer en makkelijker de fiets pakken. De meeste Nederlanders wonen op minder dan 25 kilometer van hun werk, een ideale afstand voor de fiets, zeker voor de e-bike. We willen daarom het netwerk van fietsverbindingen verbeteren, meer fietsstallingen bij stations en een veilig en comfortabel fietspad. Daarom ben ik blij dat dit kabinet 100 miljoen uittrekt voor de fiets. Als gemeenten en provincies met ons mee investeren, ontstaat er een enorm fonds om die fiets nog aantrekkelijker te maken. Dat is tegelijkertijd ook goed tegen files en voor onze gezondheid en het milieu.

Enkele vragen aan de staatssecretaris. Hoe gaat zij dit bedrag maximaal inzetten? Hoe gaat zij met gemeenten en provincies tot een investeringsfonds voor de fiets komen? Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat de nieuwe fietsinfra en de nieuwe stallingen voldoen aan de eisen van deze tijd? Dus geen paaltjes voor de verkeersveiligheid, maar ook meer ruimte voor e-bikes en bakfietsen bij de stallingen. En hoe kunnen we bij grootschalige infraprojecten altijd slim kijken of we ook voor de fiets een en ander kunnen verbeteren?

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

U wilt het fietsen bevorderen. Daar ben ik het helemaal mee eens. In het woon-werkverkeer zien we de afgelopen jaren een stagnatie. Ondanks de goede aanbevelingen en goede ideeën daaromtrent maakt dit nauwelijks een groeiontwikkeling door. Ziet u daar mogelijkheden? Heeft u misschien goeie ideeën hoe we dat kunnen bevorderen?

De heer **Jetten** (D66):

Ik denk dat we met die extra investering die we hebben vrijgemaakt, heel veel kunnen doen. Ik woon zelf in de regio Arnhem-Nijmegen. Daar is de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in snelfietswegen tussen de grote steden en tussen de bedrijventerreinen. Er zijn ook veel meer fietsstraten binnen in de stad. Je merkt dat het fietsgebruik dan enorm toeneemt. Laten we de lessen die op een aantal plekken in het land al zijn getrokken, nou ook in de rest van het land toepassen door meer te investeren in fietsnelwegen, door slim te kijken waar we fietsverbindingen kunnen verbeteren en door de fietsstallingen comfortabel te maken en voldoende capaciteit te geven. Ik denk dat dan heel veel mensen graag voor de fiets zullen kiezen. Ik zei net al dat de e-bike echt perfect is voor de gemiddelde woon-werkafstand van 25 kilometer. Als we er gewoon voor zorgen dat mensen voor de fiets kunnen kiezen, laten ze vaker de auto staan.

Voorzitter. Naast de fiets kiest D66 voor het openbaar vervoer. Door de komende jaren fors meer te investeren in het spoor en nieuwe ov- en taxiconcepten ruim baan te geven, zetten we in op slim en snel vervoer van deur tot deur. Het extra geld uit het regeerakkoord is vooral bedoeld voor

grens-ov en de stedelijke regio's. Extra treinen, trams en metro's zijn nodig vanwege de enorme drukte in het stads-ov en de megaopgave voor woningbouw in die gebieden. Maar ook in de regio moet en kan het ov beter. Het is net ook al besproken: de ouderwetse streekbus moeten we inruilen voor veel meer vraaggericht vervoer. Is de staatssecretaris bereid om op korte termijn met de metropoolregio's Rotterdam-Den Haag en Amsterdam-Utrecht te komen tot een gezamenlijke agenda voor beter ov in de Randstad? Welke wet- en regelgeving gaat zij op korte termijn aanpassen om nieuwe ov-concepten in de regio mogelijk te maken? En is de staatssecretaris bereid om de Kiwa-tarieven voor een taxivergunning zo snel mogelijk te verlagen tot een kostendekkend tarief, zodat ondernemers daar meer ruimte krijgen?

Op het gebied van spoor kiest het kabinet ook voor 3kV-bovenleidingsspanning. Treinen kunnen daardoor sneller optrekken en zo ontstaat extra capaciteit op het spoor. Op welke termijn kunnen we aan de slag met de uitrol van 3kV? 3kV leidt ook tot een energiebesparing en daarmee een sluitende businesscase. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om deze businesscase deels met privaat geld en Invest-NL te financieren? En is de elektrificatie van de Maaslijn in Limburg niet een prachtig pilotproject om op korte termijn 3kV uit te rollen en daarmee ervaringen op te doen?

De heer **Laçin** (SP):

We kennen D66 als een partij die duurzaam en groen ook in transport en vervoer graag wil stimuleren. Is D66 het met de SP eens dat het hanteren van de oude verdeelsleutel, waarbij ruim 53% van die 2 miljard toch weer naar asfalt gaat, een gemiste kans is? Kunnen we in de Kamer samen bekijken of we die 2 miljard niet anders kunnen besteden, bijvoorbeeld in meer spoor en vooral ook meer binnenvaart om goederen te vervoeren? Is D66 bereid om daarin mee te denken?

De heer **Jetten** (D66):

Ik kom straks nog uitgebreid terug op de investeringen in wegen die dit kabinet gaat doen. Ik kan u meteen geruststellen: we hebben in het regeerakkoord ook afspraken gemaakt om water en spoor veel aantrekkelijker te maken voor goederenvervoer. Dus daarin vinden we elkaar. We hebben in het regeerakkoord ook afgesproken dat we vanaf 2030 naar een mobiliteitsfonds gaan. Ik denk dat de afspraken die we daarover hebben gemaakt, beter zijn omdat je dan integraal bekijkt hoe je per regio de bereikbaarheidsopgave zo goed mogelijk kan aanpakken. Tegelijkertijd zitten we nu met de MIRT-systematiek en het Infracfonds. We moeten ook gewoon erkennen dat we daar als Rijk al afspraken over hebben gemaakt met heel veel overheden, met provincies en gemeentes die blij zijn dat ze de komende jaren kunnen beginnen met die projecten waar ze al zo lang mee bezig zijn. Ik vind het ook behoorlijk bestuur om het Infracfonds tot die tijd netjes af te maken. Laten we als Kamer in de tussentijd met deze bewindspersonen goed kijken hoe we dat mobiliteitsfonds vanaf 2030 zo goed mogelijk kunnen laten bijdragen aan die integrale bereikbaarheidsoplossingen.

De heer **Laçin** (SP):

Wij zien dat mobiliteitsfonds ook heel erg zitten. Het is alleen jammer dat het pas na 2030 komt. Waarom niet eerder, zou ik dan vooral die kant op willen vragen.

U zegt dat u de binnenvaart en het spoor aantrekkelijker wilt maken voor het goederenvervoer. Als we toch vasthouden aan die oude verdeelsleutel, hoe ziet de D66-fractie dat dan voor zich? Hoe gaan we dat doen?

De heer **Jetten** (D66):

Ik denk dat de heer Laçin ook moet erkennen dat dit kabinet, zoals de heer Van Aalst van de PVV het zo mooi zei, een inhaalslag maakt als het gaat om investeringen in infrastructuur. Het vorige kabinet heeft daar veel te weinig aan gedaan. Wij gaan fors meer investeren in wegen, in het spoor en zelfs 100 miljoen extra voor de fiets. Het is echt uniek dat de fiets zo'n prominente plek in een regeerakkoord heeft gekregen. We werken als nieuw kabinet al aan die mix en we gaan met allerlei slimme oplossingen er ook voor zorgen dat goederenvervoerders veel vaker voor water en het spoor kiezen.

Voorzitter. Ik had net al kort gesproken over 3kV, maar ik heb ook nog een vraag over de extra middelen voor het spoor. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken van de potentiële tekorten voor beheer en onderhoud die eerder met de Kamer zijn gedeeld. Ik ben benieuwd welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet om die tekorten op te vangen. Ik sluit mij aan bij de woorden van het CDA over slim onderhoud op het spoor, maar ik ben ook benieuwd of de staatssecretaris bereid is om met de regionale vervoerders en concessieverleners te kijken naar meer werkzaamheden in de late avond, zodat de kosten van het onderhoud naar beneden kunnen.

Voor D66 betekent volop inzetten op slimme en duurzame mobiliteit ook kiezen voor innovatie. Juist een klein en druk land moet het hebben van nieuwe technologieën. Het recept van almaar meer asfalt is immers onvoldoende. Nederland behoort nu tot de internationale top van innovatie. Denk aan SmartwayZ in Brabant, transportbedrijven die werken aan truck platooning en studenten van onze TU's die internationaal de toon zetten met solarauto's.

In Delft werkt men momenteel ook aan een nieuw mogelijk wonder, de hyperloop: in enkele minuten van Amsterdam naar Groningen of van Amsterdam naar Parijs. Dat zou geweldig zijn en onder andere een groot deel van het autoverkeer en het vliegen overbodig maken. Internationaal is er behoefte aan een goede testlocatie. Flevoland lijkt daarvoor een ideale locatie. Is de regering bereid om hier met het bedrijfsleven werk van te maken? Een aantal andere fracties hebben daar net ook al over gesproken. Samen overwegen wij een motie op dit punt in te dienen.

Innovatie vraagt ook om digitale veiligheid voor onze vitale infrastructuur. Ik denk daarbij aan bruggen, sluizen en waterkeringen. In het regeerakkoord hebben we zo'n 7 miljoen uitgetrokken voor cyberveiligheid. Ik hoor graag van de minister welke plannen zij heeft om op dit terrein te werken aan die cyberveiligheid.

Voor D66 ligt, zoals ik net al zei, het zwaartepunt bij de fiets, het ov en innovatie. Maar de toenemende drukte op de weg

vraagt ook daarom actie tegen files en voor een schonere lucht. D66 wil de extra middelen voor wegen vooral inzetten op slimme investeringen. We willen daarbij met name de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeteren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan langere op- en afritten op drukke snelwegen, meer digitale informatieborden en slimmere inzet van slimme verkeerslichten, turbotorondes en dat soort zaken. Is de minister bereid om in de filosofie van het te vormen mobiliteitsfonds bij knelpunten op snelwegen ook de komende jaren al te kijken naar slimme oplossingen voordat wordt ingezet op extra asfalt?

We kunnen onze infra ook nog beter benutten door automobilisten te verleiden om op andere tijdstippen de weg op te gaan. Dankzij ICT en apps kunnen we dat simpel en slim organiseren.

Dit kabinet gaat met de Mobiliteitsalliantie pilots uitvoeren om te kijken wat de meest effectieve vormen zijn van betalen naar gebruik. Is de minister bereid om het voortouw te nemen om samen met bedrijven en regio's een aantal van die pilots in deze kabinetsperiode te starten?

In het regeerakkoord is afgesproken om samen met de stad en de provincie te werken aan verbetering van de Noordelijke Randweg Utrecht. Door daar te zorgen voor ongelijkvloerse kruisingen verbeteren we de verkeersveiligheid en de doorstroming. De gemeenteraad en Provinciale Staten hebben daar al extra geld voor uitgetrokken. Is de minister bereid om zo snel mogelijk afspraken te maken met de regio Utrecht over de bijdrage van het Rijk aan de NRU? En wil zij zich inspannen om de verbeteringen aan de NRU zo snel mogelijk uit te voeren?

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

Ik hoor mijn collega van D66 zeggen dat hij blij is met vernieuwing en niet alleen asfalt wil aanleggen. Hoe blij is meneer Jetten van D66 met het idee van het tolsysteem, de wegbeprijzing, van zijn collega's in Amsterdam?

De heer **Jetten** (D66):

Wij hebben in het regeerakkoord afgesproken dat we pilots gaan starten met regio's en met bedrijven. Ik vind het goed als regio's en bedrijven met de minister in gesprek gaan over welke pilots zij zouden willen uitvoeren. Wij hebben in het regeerakkoord ook helder afgesproken dat we af moeten van die ouderwetse discussie over tolpoortjes. Volgens mij kunnen we tegenwoordig met al die smartphones en al die slimme auto's heel andere manieren bedenken om mensen te belonen of te verleiden om op andere momenten de weg op te gaan. Laten we gewoon met een aantal pilots onderzoeken wat effectief is.

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

Ik mag dus concluderen dat D66 blij is met het rekeningrijden zoals dat nu in Amsterdam ingevoerd gaat worden?

De heer **Jetten** (D66):

In Amsterdam wordt nog niets ingevoerd. Ik constateer dat een aantal fracties in Amsterdam al het voortouw nemen om met voorstellen te komen voor pilots om te onderzoeken

wat effectieve vormen zijn van betalen naar gebruik en dat is precies wat we in het regeerakkoord hebben afgesproken.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dus D66 is blij met betalen naar gebruik?

De heer **Jetten** (D66):
Als we de files willen bestrijden en Nederland in beweging willen houden, kunnen we dat doen door extra te investeren in asfalt, door extra te investeren in spoor en door de fiets aantrekkelijker te maken. Maar we moeten ook kijken naar manieren waarop we mensen kunnen verleiden om op een moment de weg op te gaan waarop die weg voldoende capaciteit en ruimte heeft en dat gaan we onderzoeken.

Naast zorgen bij onze fractie over het onderhoud van het spoor, leven er ook zorgen over het uitgesteld en achterstallig onderhoud van wegen. Volgens de begroting is er nu al een tekort van circa 0,5 miljard en dat zou in de toekomst voor hoofdwegen en vaarwegen kunnen oplopen tot een potentieel budgettekort van 1,2 miljard euro. Hoe gaat de minister dit aanpakken?

Voorzitter, dan verkeersveiligheid. Er is al veel over gesproken en dat is terecht, want voor alle deelnemers aan het verkeer moet veiligheid voorop staan. Het aantal ongevallen in het verkeer neemt toe en voor jongeren zijn verkeersongevallen op dit moment de belangrijkste doodsoorzaak. Het aantal slachtoffers moet omlaag. Ik ben er dan ook trots op dat we in het regeerakkoord hebben afgesproken om het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit" te omarmen. Brancheorganisaties, gemeenten en politie staan te trappelen om hier handen en voeten aan te geven. Mijn oproep aan de minister is: ga nou niet een jaar op het ministerie nadenken over wat er te doen staat, maar pak dit manifest en ga direct met dat manifest in de hand aan de slag.

D66 vraagt daarbij speciale aandacht voor twee onderwerpen: ten eerste het verbeteren van de registratie van ongevallen, zodat we gericht onveilige situaties en locaties kunnen aanpakken, en ten tweede — het is net ook al een aantal keren gezegd — telefoongebruik in het verkeer. Wat D66 betreft moet dan echt de nadruk liggen op preventie en bewustwording. Ik trek graag de vergelijking met de bobcampagnes. We hebben er jaren over gedaan om met die bobcampagnes de sociale norm voor alcohol achter het stuur te wijzigen. Dat zal ook bij telefoongebruik het geval zijn, dus we moeten daar echt fors op gaan inzetten.

De minister heeft ook een pittig dossier gekregen, namelijk luchtvaart. In de komende jaren moeten we de hinder van vliegen nog beter beperken, omwonenden van vliegvelden beter informeren en het luchtruim drastisch herindelen. Dat vraagt om regie, daadkracht en zorgvuldigheid. De minister heeft deze woorden de afgelopen week al enkele malen gebruikt en dat schept verwachtingen, maar ook vertrouwen. Het kabinet komt met een nieuwe luchtvaartnota en D66 wil met die nota voor de langere termijn rust en duidelijkheid creëren op het luchtvaartdossier. We leggen daarbij de focus op hinderbeperking voor een betere leefomgeving en luchtkwaliteit. Alleen als er minder geluid en minder uitstoot is, kan er meer gevlogen worden.

De sector staat aan de lat voor slimmere en schonere vliegtuigen, maar ook wij als overheid kunnen de vergroening aanjagen. Welke inspanningen gaat de minister plegen om aankomend jaar op Europees niveau tot een accijns op kerosine en btw op vliegtickets te komen? De overheid heeft ook zelf inkoopmacht, met de green deal voor biokerosine. Welke inspanningen gaan wij als overheid plegen om ervoor te zorgen dat de biokerosine meer gebruikt gaat worden door luchtvaartmaatschappijen die Nederland aandoen? Daarbij moeten we natuurlijk wel bekijken of de biokerosine die wordt gebruikt ook echt fatsoenlijke biokerosine is, zodat we niet een probleem elders op de wereld veroorzaken.

De grootste uitdaging om tot minder overlast te komen en groeiend vliegverkeer te faciliteren, is de herindeling van het Nederlandse luchtruim. D66 pleit hier al jaren voor. Op welke termijn ontvangt de Kamer een plan van aanpak voor de herindeling van het luchtruim? Hoe borgt de minister dat belanghebbenden een rol krijgen in dit proces? Belangrijk bij die herindeling van het luchtruim zijn afspraken met Defensie en met onze buurlanden. Minister Bijlerveld heeft bij de behandeling van de begroting van Defensie al aangegeven welwillend te zijn, maar we weten nog niet goed wat we kunnen verwachten van onze buurlanden België en Duitsland. Kan de minister aangeven waar zij staat in dit proces en op welke termijn daar resultaten zijn te verwachten?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
"De luchtvaart is de nagel aan de doodskest van het klimaat". Ik ben benieuwd of mijn collega Jetten deze kop vanochtend heeft gelezen in de Volkskrant. Ik heb hier het onderzoek waar dit artikel over ging. Mijn vraag is of D66 de analyse deelt dat alleen met minder vliegen de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs kunnen worden gehaald, dus dat echt het terugdringen van het vliegverkeer nodig is.

De heer **Jetten** (D66):
We moeten twee dingen constateren. Op de eerste plaats is de vraag naar vliegen in de afgelopen jaren enorm toegenomen. Als we de voorspellingen mogen geloven, zal die vraag ook in de komende decennia enorm groeien. Mensen willen gewoon vliegen: voor hun werk, voor familiebezoek of voor vakantie. Ik vind dat we goed moeten kijken hoe we dat op een fatsoenlijke manier kunnen faciliteren.

Ik ben het niet met u eens dat we de luchtvaart alleen maar kunnen vergroenen door minder te vliegen. Het is wel een enorme uitdaging. De luchtvaart is het vieze jongetje van de klas als het gaat om transport. Daar moet de luchtvaartsector zelf mee aan de bak. Ik vind het dan ook wel vertrouwenwekkend om te zien dat partijen zoals easyJet al hebben aangekondigd dat ze op korte termijn ook met volledig elektrische vliegtuigen korte afstanden in Europa willen gaan aanbieden. Ik vind het vertrouwenwekkend dat we in het regeerakkoord afspreken dat vieze en lawaaiige vliegtuigen extra toeslagen krijgen, zodat we op die manier luchtvaartmaatschappijen prikkelen om de schoonste en de stilste vliegtuigen te kopen. Ik denk dat op dit punt D66 en GroenLinks van elkaar verschillen. Ik kijk graag naar de uitdaging hoe we de luchtvaartsector zo snel mogelijk groen en stil kunnen krijgen. Ik hoop dat we u de komende jaren ook aan onze zijde gaan vinden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag was niet of u het met mijn analyse eens was, maar mijn vraag was of u het eens was met de analyse uit dit onderzoek, waaruit blijkt dat ondanks alle technologische vooruitgang en ondanks alle innovatie die nodig is, en die GroenLinks ook echt wil toejuichen en aanjagen, we toch naar minder vliegen toe zullen moeten om de doelstellingen van Parijs te halen. Ik herhaal mijn vraag. Alle winst die we nu bij het beperken van de CO₂-uitstoot halen door technologische vooruitgang, wordt op dit moment tenietgedaan door de groeiende vraag naar vluchten. Ziet de heer Jetten de mogelijkheden om meer bereikbaarheid te genereren met minder vliegen?

De heer **Jetten** (D66):

D66 is een groot voorstander van treinverbindingen over de grens. Ik heb net ook gesproken over de hyperloop. Dat soort alternatieven moeten we ook ontwikkelen. Daar zie ik enorme kansen voor de toekomst. En voor de luchtvaart zijn dit soort rapporten gewoon hele goede wake-upcalls. We moeten in de komende jaren naar schoner en stiller. Daarom hebben we ook in het regeerakkoord afgesproken dat we ons in Nederland niet meer gaan blindstaren op totale of maximale aantallen vliegbewegingen, maar dat we in Nederland gaan sturen op beperking van hinder. Daarbij staat de luchtvaartsector zelf aan de lat. De overheid kan daar extra op sturen, bijvoorbeeld door een accijns op kerosine. Daar liggen de uitdagingen. Als we dat voor elkaar krijgen, kan die luchtvaartsector groeien. Wordt het niet schoner en stiller? Ja, dan is die ruimte voor groei gewoon erg beperkt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Steunt de heer Jetten dan ook het voorstel van GroenLinks om aan het kabinet te vragen om echt met een concreet plan te komen om meer internationaal treinverkeer binnen Europa te faciliteren, zodat er minder gevlogen hoeft te worden in Europa? Steun hij dat we een concreet onderzoek krijgen? Aan welke knoppen kunnen we draaien en welke maatregelen moeten worden genomen om dat te bereiken?

De heer **Jetten** (D66):

Ik denk dat analyses over hoe we internationaal treinverkeer verder kunnen verbeteren, nooit kwaad kunnen. Ik kijk dus uit naar de beantwoording van de staatssecretaris op dat punt.

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

Toen D66 nog voor een vleestaks was, is er een congres geweest dat heeft gezegd: we moeten geen vleestaks hebben. De heer Pechtold heeft in dit huis toen ook gezegd: ja, het congres is nu eenmaal het hoogste bestuursorgaan, en dat volgen wij. Dat was voorlopig het einde van de vleestaks. Nou heeft het D66-congres ook een motie aangenomen over de herindeling van het luchtruim en de opening van Lelystad. Die luidt dat Lelystad niet kan worden geopend voordat het luchtruim zodanig is ingedeeld dat de overlast minimaal is. Dat betekent in gewonemensentaal dat het de herindeling betreft van na 2023. Dus is de heer Jetten het eens met het congres van D66, dat heeft gezegd dat Lelystad, als het al opengaat, niet eerder open kan gaan dan na 2023? Of legt de heer Jetten de uitspraak van het hoogste

orgaan van D66 naast zich neer en gaat hij dus selectief shoppen in de uitspraken van het congres?

De heer **Jetten** (D66):

Deze Kamer heeft dit najaar volgens mij een tiental moties aangenomen over Lelystad Airport. D66 was bij veel van die moties een van de mede-indieners. Die moties hebben, toen nog de staatssecretaris, een aantal opdrachten meegegeven voor de opening van Lelystad Airport. Daarbij gaat het erover dat er alleen maar vliegbewegingen vanaf Schiphol naar Lelystad verplaatst mogen worden, zodat je daar niet weer die gekke autonome groei krijgt die we de afgelopen jaren op Schiphol hebben gezien. We hebben moties aangenomen over versnelling van de herindeling van het luchtruim. We hebben moties aangenomen over het beperken van de hinder boven Oost-Nederland. Sinds dat debat in het najaar is een hoop gebeurd. Sinds dat debat is er nieuwe informatie naar buiten gekomen over de MER voor Lelystad en hebben wij een aantal heel interessante analyses gekregen van onder andere HoogOverijssel. Dat heeft ertoe geleid dat onze fractie opnieuw kritisch aan het kijken is naar Lelystad Airport. Daarom houdt de Kamer op dit moment ook een aantal technische briefings. U weet ook dat die technische briefings op initiatief van D66 en het CDA worden voortgezet. De minister komt binnenkort met de vliegroutes voor Lelystad. Wij zullen heel kritisch gaan beoordelen wat de overlast is van die vliegroutes en of de MER voldoende goed is uitgevoerd. Dan zullen wij waarschijnlijk in januari een uitgebreid debat met de minister voeren over de vraag of de voorwaarden voor Lelystad voldoende zijn ingevuld of niet.

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

Dank voor het antwoord. U geeft eigenlijk antwoord op een andere vraag, namelijk: zijn er moties ingediend door D66 in dit huis? Dat klopt, maar de vraag was: gaat D66 de op het eigen congres aangenomen motie overnemen? Gaat de D66-fractie in dit huis de aangenomen motie van het D66-congres overnemen, ja of nee?

De heer **Jetten** (D66):

Wij zien als fractie de motie van ons congres als in lijn met de inzet die wij al maanden plegen op Lelystad Airport, namelijk de lijn dat wij heel erg kritisch zijn op de mogelijke overlast en hinder die door Lelystad Airport ontstaan. De motie die door het congres is aangenomen, is een belangrijke duw in de rug voor onze lijn. Dat betekent dat wij bij de komende debatten, bij de nieuwe informatie vanuit de MER, bij de vaststelling van de vliegroutes heel kritisch zullen kijken of er aan de voorwaarden is voldaan.

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

Dat is een verheugend antwoord, want met D66 zullen wij ook kritisch kijken of D66 inderdaad die motie van het eigen congres uitvoert.

De heer **Jetten** (D66):

Dat is mooi.

Voorzitter. Mijn laatste blokje is goederenvervoer. Nederland is het meest gewilde EU-land voor transportbedrijven

om zich te vestigen. Om die positie in de wereldtop te behouden moeten onze mainports, brainports en greenports goed kunnen blijven concurreren. Dit kabinet zorgt voor een eerlijker speelveld voor onze havens en zet fors in op het stimuleren van binnenvaart en spoorgoederenvervoer. Dat biedt kansen voor duurzaam en slim vervoer en voor ontlasting van ons wegennet.

Belangrijk is ook de invoering van de Maut. Transport houdt zich immers niet aan grenzen en vraagt om een gelijk Europees speelveld. Met Maut betalen alle vrachtwagens eerlijk mee aan onze infra en niet alleen de Nederlandse kentekens. Bovendien is afgesproken dat wij de Maut deels inzetten voor vergroening en innovatie van de transportsector. In het regeerakkoord staat letterlijk dat de Maut zo snel mogelijk zal worden ingevoerd. Wat gaat de minister doen om dat ook echt zo snel mogelijk te doen? Kan zij de Kamer een stappenplan en een grove planning laten toekomen?

Tot slot. Het regeerakkoord stelt ook dat er een green deal met de binnenvaart en de scheepvaart zal worden gesloten. Gezien de duurzame kansen die deze transportvorm biedt, wil D66 dit graag snel oppakken. De Tweede Kamer heeft al het initiatief genomen om hier volgende week een rondetafel over te organiseren. Maar ik hoor ook graag van de minister welke rol zij ziet voor de rijksoverheid in het maken van die green deal.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Van Eijs van dezelfde fractie.

□

Mevrouw Van Eijs (D66):

Voorzitter. Wie dacht dat milieuzaken alleen voor geitenwolensokkentypes zijn, heeft zich vergist. Afgelopen week meldde het AD dat de milieusector bloeit. Het is zelfs een heuse banenmotor geworden. Zorg voor het milieu levert ook banen op, concludeerde het AD. Economen van het CBS concludeerden dat er in 2015 140.000 fulltimebanen in deze sector bij zijn gekomen. Dat zijn mooie conclusies vindt D66. Naast de mensen met geitenwollen sokken is het milieu nu ook iets voor de mensen met vigognewollen sokken in de Oxfords dan wel loafers.

Voorzitter. Er zijn mooie afspraken gemaakt in het regeerakkoord over het milieu. De rijksoverheid blijft verantwoordelijkheid nemen voor gezonde lucht voor inwoners. Daarom wordt er een nieuw nationaal Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld en krijgen gemeentes meer mogelijkheden om te zorgen voor gezonde lucht en mogen zij kiezen voor een milieuzone. D66 ziet de milieuzones als een belangrijk middel om te zorgen dat de inwoners van steden schonere lucht inademen. Daar hebben zij recht op. Ik zie een grote rol voor gemeentes om hier hun eigen keuzes in te maken. Zij weten immers wat het beste werkt in hun stad.

Ook het nationaal actieplan voor schonere lucht speelt een grote rol om de knelpunten op bepaalde plekken op te lossen en zo aan de Europese normen te voldoen. D66 wil haast maken met het nationaal Actieplan Luchtkwaliteit en vraagt de staatssecretaris of zij deze urgentie ook ziet. Daarnaast krijgen wij graag meer duidelijkheid over het

plan van aanpak en wat voor concrete stappen op het gebied van luchtkwaliteit zij op deze drie punten al heeft genomen.

D66 wil dat al het openbaar vervoer zo snel mogelijk uitstootvrij is, op groene stroom of op waterstof rijdt en dat er dus zo snel mogelijk geen dieseltreinen meer rijden in Nederland. Veel ov rijdt ook juist in de steden, waar luchtkwaliteit een knelpunt is. Ziet de staatssecretaris kansen om in het overleg hierover met de lagere overheden de mooie voorbeelden die we nu in het land zien, zoals elektrische en waterstofbussen, breder uit te rollen?

Dat dieselgate aan het licht kwam, is alweer twee jaar geleden. Destijds stelde mijn fractie daar vragen over. Nog steeds houden wij dit nauwlettend in de gaten, ook in Europa. Vandaag ook weer het nieuwsbericht dat de ACM tot een boete voor Volkswagen heeft besloten. In het regeerakkoord is afgesproken dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Europa presenteerde onlangs ook haar ambities ten aanzien van elektrische auto's. Dit lag helaas niet helemaal in de lijn met onze ambities. Daarom vragen we de staatssecretaris of ze mogelijkheden ziet om deze mismatch in beleid op te lossen. Ziet zij mogelijkheden om steun in Europa te vinden voor meer ambitie op dit gebied of de mogelijkheid om op dit terrein een Europese kopgroep te vormen? We horen het graag van de staatssecretaris.

Voorzitter. U zult vast begrijpen dat ik blij was toen ik vernam dat staatssecretaris Van Veldhoven aan de slag zou gaan met de portefeuille circulaire economie. Met haar ambitie en inzet in het verleden op dit terrein heb ik er alle vertrouwen in. Maar ik zal haar natuurlijk ook kritisch volgen en controleren of de afspraken uit het regeerakkoord wel snel genoeg worden uitgevoerd en of het lopende beleid op circulaire economie nog wel ambitieus genoeg is. Het was toch staatssecretaris Van Veldhoven zelf die destijds als Kamerlid een motie indiende die vroeg om een monitoringsprogramma voor het rijksbrede Programma Circulaire Economie? Graag vraag ik daarom aan de staatssecretaris hoe het staat met de uitvoering van deze motie en of we al resultaten kunnen zien.

In 2016 hebben we met elkaar de transitieagenda's bepaald. Als het goed is, mogen we begin 2018 deze agenda's ontvangen. Op dit moment is er een agenda voor biomassa van voedsel, kunststoffen, maakindustrie, bouw- en consumptiegoederen in de maak. Maar er is nog geen specifieke transitieagenda voor textiel, terwijl textiel toch ook een grote impact heeft op het milieu. Wist u dat de productie van een spijkerbroek 8.000 liter water kost en van één kilo katoen 17.000 liter water? D66 wil daarom hoogwaardige recycling van textiel stimuleren. Het Leger des Heils trok hierover onlangs ook aan de bel. D66 vraagt zich af: zijn de huidige transitieagenda's of het convenant duurzame kleding en textiel voldoende middelen om die hoogwaardige recycling ook daadwerkelijk te stimuleren?

Om bij dit onderwerp te blijven: textiel bestaat uit veel verschillende materialen. Het is niet altijd duidelijk welke stof nu goed of slecht is. Wanneer je er meer over wilt weten, is er veel tegenstrijdige informatie. Is biologisch katoen of polyester nu de meest duurzame keuze? Dit is verwarrend voor zowel producent als consument en het helpt niet mee om voor een duurzame textielsoort te kiezen. Daarom vraagt D66 de staatssecretaris of zij kan zorgen dat

er helderheid komt over wat wel en wat niet duurzaam is, zodat duidelijk is wat de duurzame keuze is.

Voorzitter. We hebben met elkaar afgesproken dat Nederland in 2050 volledig circulair wil zijn. En hieronder valt ook het maatschappelijk verantwoord inkoopbeleid. Dit moet zo veel mogelijk duurzaam zijn. De overheid heeft immers een groot inkoopvolume en zo de kracht om op een slimme manier maatschappelijk transities te stimuleren. D66 vindt dat bij alle aanbestedingen duurzaamheid een beoordelingscriterium moet zijn. Dan loont het namelijk ook echt voor bedrijven om duurzaam te zijn. Wij vinden het dan ook logisch dat de overheid rekening houdt met de maatschappelijke kosten van niet-duurzame producten of diensten, zoals maatschappelijke kosten van CO₂-uitstoot. Ook eerder hebben we hiervoor aandacht gevraagd, maar we zetten er graag weer op in en vragen daarom de staatssecretaris, te kijken naar de mogelijkheden om deze maatschappelijke kosten voortaan mee te nemen als criterium bij de inkoop vanuit de overheid en hierbij ook kansen te bieden voor nieuwe maatschappelijk verantwoorde ondernemers, zodat ook zij kunnen meedoen en hun inzet gestimuleerd wordt. Ik hoor graag hoe de staatssecretaris hiernaar kijkt. Ik hoor graag hoe de staatssecretaris hiernaar kijkt.

Voorzitter, tot slot. Een wijs man zei ooit: elk recht impliceert een verantwoordelijkheid, elke kans een verplichting, elk bezit een plicht. We hebben het recht op schone lucht, dus ook de verantwoordelijkheid om deze lucht schoon te houden. De circulaire economie biedt volop kansen en daarom zijn wij verplicht om deze kansen met beide handen aan te grijpen. We bezetten een plek in deze Tweede Kamer en dat brengt de plicht met zich mee dat wij zorg dragen voor onze leefomgeving en de wereld om ons heen. We hebben maar één aardbol; laten we daar zuinig mee omgaan.

Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Gijs van Dijk van de Partij van de Arbeid.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag behandelen we de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet beide bewindspersonen welkom. Het is uw eerste begroting en dat geldt ook voor mij, dus hopelijk scheidt dat een band. Voordat ik begin, wil ik de heer Dijkstra geruststellen, want de bus naar Lienden rijdt ieder uur. Dus u kunt vanavond gewoon naar huis met de bus. Niet met de auto, dat is goed voor het milieu. Dan is dat rechtgezet.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Punt van orde. Ik woon een beetje in het buitengebied. Dat is drie kilometer lopen. Ik ga lekker met de auto vanavond.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Drie kilometer lopen is nog gezond ook. Maar goed, dan is dat punt rechtgezet.

Voorzitter. Als mensen 's morgens van huis weggrijden richting werk of opleiding, willen ze er zeker van zijn dat dit

zo veilig mogelijk kan. Iedereen wil er zeker van zijn dat hij veilig aankomt en dat hij aan het eind van de dag weer veilig thuis komt. Dat lijkt een open deur, maar die zekerheid vraagt veel inzet in een vol en complex land met een overvolle infrastructuur. Onze snelwegen zijn op piekmomenten flink gevuld met verkeer en mensen. En onze treinen en stations zitten vol met reizigers. Allemaal vinden ze natuurlijk comfort belangrijk, maar de veiligheid is van het grootste belang. En het is aan de overheid om de randvoorwaarden daarvoor te creëren. Met deze blik zullen we ook de begroting en de nieuwe plannen van het nieuwe kabinet beoordelen. Je wilt er dus zeker van zijn dat de trein op tijd en veilig rijdt en dat je een zitplaats hebt, ook in de spits. En ook voor de auto geldt dat je veilig onderweg wilt zijn.

Voorzitter. Ik richt me op drie punten: de aanbesteding van het spoor, het vrachtverkeer en, als ik daar nog tijd voor heb, de plasticsoep. Ten eerste, het spoor. In het regeerakkoord staat dat richting 2025, bij het aflopen van de concessie van de NS, op het hoofdrailnet de optie voor marktopening van het spoor wordt opengehouden. Dat betekent potentieel: aanbesteding en meer partijen die op dat hoofdrailnet gaan rijden. Dat brengt het grote risico van duurder reizen en versnippering van het spoor met zich mee. De vraag is voor wie dit bijdraagt aan zekerheden, behalve voor een aantal nieuwe marktpartijen. En voor welk probleem is dit een oplossing? NS en vakbonden zijn er niet voor. Natuurlijk moet de NS kwaliteit leveren, en daar moeten we ook bovenop blijven zitten, maar als ze dat doen is er geen reden om de reizigers en de medewerkers bij de NS in onzekerheid en een versnipperd spoor te storten. De reiziger wil rustig op reis en geen gedoe met overstap en wachttijden. Ons eigen hoofdnet in mootjes hakken, wat schiet de reiziger daarmee op? Wat schieten de medewerkers ermee op? De reiziger wil rust op het spoor. Graag een reflectie van de staatssecretaris.

De heer Jetten (D66):

Ik ben het volledig met de heer Van Dijk eens dat de reiziger centraal moet staan. Maar is hij het ook met mij eens dat in de afgelopen jaren, decennia op een aantal regionale lijnen meer andere vervoerders zijn gaan rijden en dat er op die lijnen, waar de NS vroeger nog één oude stoptrein in het uur liet rijden, nu een goed product is voor de reiziger, met soms wel vier keer per uur een stoptrein, die perfect aansluit op het busvervoer? Dus is de heer Van Dijk het met mij eens dat we juist als het gaat om die regionale bereikbaarheid de regionale overheden in de lead moeten zetten, zodat zij regionale concessies kunnen uitgeven met een slimme combinatie van bus, trein en andere concepten?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Er zijn twee discussies. De ene gaat over de vraag of je ook het hoofdrailnet zou moeten aanbesteden. Dat staat in het regeerakkoord. Dat hoofdrailnet is nu aan de NS. De NS voert dat nu uit en daar kunnen wij als Kamer bovenop blijven zitten. Want wij kunnen via het kabinet, via de staatssecretaris sturing geven aan de NS. Wij kunnen voorwaarden stellen aan de NS. Het klopt dat er in een aantal regio's andere vervoerders rijden en dat die ervoor zorgen — dat zit ook in die aanbesteding — dat ook onrendabele lijnen blijven rijden, want dat is voor de regio van cruciaal belang. Daar voerden we net ook een debatje over. Ook in de regio moet je altijd met het openbaar vervoer

van A naar B kunnen gaan. Je wilt mensen daar niet wegjagen. Wat het kabinet nu doet, of wat het wil voorstellen, is om het hoofdrailnet ook te gaan aanbesteden, in ieder geval na een evaluatie. Daar heb ik grote zorgen over. Ik waar schuw daar dus voor. U heeft terecht al gezegd dat ons spoor hartstikke vol zit. Een aantal andere fracties hebben dat ook gezegd. We moeten er alles aan doen om de capaciteit te vergroten, met nieuw materieel, maar niet met nieuwe aanbieders. Dat is niet de weg die we moeten gaan. Uit de regio van Arriva horen wij van conducteurs van NS dat zij zich zorgen maken over de sociale veiligheid bij Arriva. Wij horen dat Arriva niet met dezelfde voorwaarden en hetzelfde personeel werkt en dat er geen rekening wordt gehouden met de sociale veiligheid. Daar zijn zorgen over en daar moeten we ook bij de huidige aanbesteding op letten.

De heer **Jetten** (D66):

Ik concludeer dus dat de heer Van Dijk een deel van het regeerakkoord steunt, namelijk het voornemen om te onderzoeken of een aantal stoptreinen of stoplijnen ook in de regionale concessies kunnen worden opgenomen. De heer Van Dijk is alleen kritisch over een mogelijke verdere aanbesteding van het hoofdrailnet, maar we vinden elkaar op het punt dat er gewoon heel duidelijke randvoorwaarden aan NS moeten worden meegegeven, dat we kritisch moeten zijn als de prestaties niet worden gehaald en dat we daar dan ook consequenties aan moeten durven verbinden.

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

Ik wil daar nog één ding aan toevoegen dat van belang is. Het gaat namelijk om een integrale verantwoordelijkheid. Dat geldt met name voor de NS. Je hebt het dan ook over de stations en over voortdurend overleg met het ministerie over bijvoorbeeld de sociale veiligheid en het personeel. Die macht, om het zo maar uit te drukken, hebben wij niet ten aanzien van die regionale aanbieders. Ik vind dat zorgelijk. Er zijn op dit moment inderdaad een aantal lijnen uitbesteed en aanbesteed en dat werkt nu goed voor de regio, maar ik vind dat we daarbij wel moeten blijven letten op de veiligheid en dat we daarvoor dezelfde kwaliteitsnormen moeten stellen als voor de NS.

Ik mag verder, hè?

De **voorzitter**:

Zeker.

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

Ik blijf bij het punt van de aanbesteding. Hoe ziet de minister aspecten als veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid bij een versnipperd en verknipt hoofdrailnet met de markt aan zet in plaats van een betrouwbare partner, waarop de overheid kan en moet sturen?

En dan nog dit: gisteren berichtten diverse media dat de provincie Limburg al een aanbesteding van een intercitylijn wil gaan starten, namelijk die van de rechtstreekse intercity Eindhoven-Düsseldorf. Daarmee wordt vroegtijdig al voor marktbenadering gekozen voor een intercitytraject en dus voor het begin van onzekerheid en versnippering. Wat is

de positie van het kabinet en wat is de positie van de staatssecretaris in dezen? Hoe garandeert de staatssecretaris de kwaliteit en de zekerheid voor de reizigers op dit traject?

Dan het vrachtverkeer. In de vrachtwagen op de weg is voor veel chauffeurs in Nederland een way of living. Het is een mooi beroep. De transportsector is niet voor niets een bloeiende sector met trotse medewerkers. Toch ervaren veel chauffeurs dat hun beroep wordt gekaapt door transportondernemingen die de concurrentie aangaan met oude Oost-Europese vrachtwagens met chauffeurs die als beesten worden behandeld. Maandenlang zitten zij in een cabine voor een hongerloon. Dat is niet goed voor deze mensen en dat is niet goed voor de veiligheid. Het is slecht voor de sector en het vergroot de overlast op de parkeerplaatsen in Nederland die vol staan met buitenlandse vrachtwagens.

Strengere Europese regelgeving is daarbij hard nodig. Ik heb hier recent ook vragen over gesteld. Er komen regelmatig signalen over wildwesttaferelen, waarbij er zorgen zijn over de mate van controle en grip op de verkeersdeelname van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs, vooral met betrekking tot de wettelijk verplichte rust- en rijtijden en de controle hierop. Kan de minister ingaan op dit punt? Wil zij voorzien in plekken die verantwoorde omstandigheden en veiligheid dichterbij brengen? Hoe wordt bijvoorbeeld omgesprongen met internationale chauffeurs die nu de betaalde parkeerlocaties mijden en die daardoor lastiger te traceren en te controleren zijn op het punt van de te hantieren rust- en rijtijden? Op welke wijze speelt de Inspectie Leefomgeving en Transport hierop in? Is er voldoende capaciteit bij de ILT? Hoe wordt er samengewerkt met het ministerie van Sociale Zaken en de Inspectie SZW? Is het niet tijd voor een gezamenlijk plan van aanpak van de verschillende inspecties? Ik krijg daarop graag een reactie van de minister.

Ten slotte de plasticsoep. In mei ontving de Kamer een kabinetsbrief over de in de Kamer breed gedeelde ambitie om binnen drie jaar het aantal kleine plastic flesjes in het zwerfafval met 90% terug te brengen. Er wordt gekozen voor deze grote en belangrijke ambitie als het gaat om het terugbrengen van het zwerfafval, omdat het beter is voor het milieu en omdat het bijdraagt aan een verbetering van de leefomgeving van veel mensen. Maar het vraagt een vergaande ambitie om die ambitie waar te maken. De vorige staatssecretaris gaf dat in een brief aan de Kamer ook aan. Ik citeer: "De petitie van de Plastic Soup Surfer vraagt om effectieve maatregelen en stelt een hoge ambitie van reductie van kleine flesjes in het zwerfafval met 90% binnen drie jaar. Zonder goede onderbouwing kan de haalbaarheid momenteel onvoldoende worden ingeschat. Ik verwacht eind 2017 een onderbouwde uitspraak te kunnen doen over de haalbaarheid van de ambitie." Hoe staat het met de uitvoering van deze ambitie, die mede gesteund wordt door diverse partijen van de huidige coalitie? Hoe wil het kabinet vanuit het regeerakkoord en vanuit deze begroting bijdragen aan de ambitie om dit binnen drie jaar te realiseren? Hoe zou een plan om dit waar te kunnen maken eruitzien? Wat gaat de Nederlander hiervan merken en hoe betrekken we de industrie hier goed bij? Ten slotte: welke budgettaire keuzes is dit kabinet bereid te maken om deze noodzakelijke ambitie te financieren?

Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel.

Ik schors voor een paar minuten, opdat de dames uit vak-K hun handen kunnen wassen. Dan gaan we straks weer verder. Ik hoop dit debat voor de dinerpauze af te kunnen maken.

De vergadering wordt van 18.38 uur tot 18.45 uur geschorst.

De voorzitter:
We gaan vrolijk verder. We gaan luisteren naar mevrouw Dik-Faber van de fractie van de ChristenUnie.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter. "Vrolijk verder" zelfs!

Ik begin met de minister en de staatssecretaris van harte welkom te heten in de Kamer. Voor beiden is het parlement natuurlijk bekend terrein. Het is goed dat beide bewindspersonen ervaring hebben met de dossiers waarmee ze zich gaan bezighouden: infrastructuur, mobiliteit, milieu en water.

Voorzitter. De ChristenUnie zet zich in voor verbetering van de lucht- en waterkwaliteit in ons land. We moeten ervoor zorgen dat onze kinderen en kleinkinderen schone lucht kunnen inademen en voldoende en veilig drinkwater hebben. De ChristenUnie wil ook dat mobiliteit slim, duurzaam en integraal wordt. Dat betekent schoner vervoer en slimme mobiliteitsoplossingen. Dat is hard nodig, want Nederland loopt vol. De filedruk is hoog en de treinen zijn overvol. De ChristenUnie wil daarom investeren in lightrail in de Randstad en in kortere reistijden en meer directe verbindingen op het spoor. De ChristenUnie zet zich ook in voor een circulaire economie.

Voorzitter. Met dat laatste wil ik beginnen. Het is niet voor niks dat ik SDG 12 heb omarmd, een van de duurzame doelen van de Verenigde Naties. Dat doel betreft duurzame consumptie en productie. Ik begin met de circulaire economie. Producten en materialen eindigen nog te vaak als waardeloos afval. Het is goed dat er sinds kort een grondstoffenakkoord is. Ik hoop dat de transitieagenda's die nu worden uitgewerkt ook echt leiden tot het sluiten van kringlopen en bovendien leiden tot minder zwerfafval. De pilot Schoon Belonen is net geëvalueerd. Vandaag hebben we die evaluatie ook van de staatssecretaris ontvangen. Wat vindt de staatssecretaris van de uitkomsten? Hoe wil de staatssecretaris met deze resultaten een vermindering van 90% van het zwerfafval in drie jaar bereiken, zoals dat ook is opgenomen in de petitie van de Plastic Soup Surfer?

Voorzitter. Ook op het gebied van kleding liggen er heel veel kansen om te hergebruiken. Onder meer het Leger des Heils zamelt veel kleding in, jaarlijks 27 miljoen kilo textiel. Ook de overheid moedigt het inzamelen aan. Het grote probleem blijkt de hoogwaardige recycling van de ingezamelde textiel, onder meer door de grote hoeveelheid fast fashion in de winkels. Mij is ook ter ore gekomen dat de labeling vaak niet klopt. Dat is niet echt behulpzaam voor consumenten die wel een duurzame keuze willen maken,

maar dat dus niet kunnen omdat ze de informatie niet hebben.

Voorzitter. Ik ben daarom blij met de antwoorden op mijn Kamervragen. De staatssecretaris gaat in overleg met de kledingbranche en andere betrokkenen, ook over concrete afspraken over het percentage gerecycled textiel. Wanneer gaat de staatssecretaris hierover in overleg? Daarnaast wordt via het eigen inkoopbeleid van de geüniformeerde diensten daadwerkelijk gebruikgemaakt van gerecycled textiel. Mijn vraag is of dit ook overheidsbreed gaat gebeuren, dus niet alleen door de rijksoverheid, maar ook door andere overheden.

Voorzitter. Ik vind het opvallend dat 76% van de gemeenten het wagenpark niet duurzaam inkoop en niet om minimale randvoorwaarden voor milieu vraagt. Dat blijkt uit onderzoek van Natuur & Milieu, dat ons afgelopen week bekend is geworden. Omdat op de laagste prijs wordt gegund, komt het vaak neer op de inkoop van diesels. Wat vindt de staatssecretaris van deze uitkomst? Is zij bereid om met de VNG hierover in gesprek te gaan? Hoe zit het met de inkoop van auto's door de rijksoverheid zelf?

Voorzitter. Een onderwerp waar mijn fractie de laatste jaren vaak aandacht voor heeft gevraagd, zijn de brom- en snorfietsen. Per 1 januari mogen de meest vervuilende brommers en scooters niet meer worden verkocht. In de beantwoording van eerdere vragen antwoordde de toenmalige staatssecretaris dat zij de suggestie om de snorfiets uit te faseren een interessante optie vindt die zij zou gaan verkenen. Rond de jaarwisseling zou hierover meer informatie komen. Kan de nieuwe staatssecretaris hier al meer over melden?

Dan de fiets. De ChristenUnie is verheugd dat het nieuwe kabinet 100 miljoen uittrekt om te investeren in fietsinfrastructuur, zodat we fietssnelwegen en fietsenstallingen kunnen uitbreiden. Hoe gaat de minister hiermee aan de slag, samen met de provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen? Er is een bestuurlijk akkoord genaamd de Tour de Force, maar er zijn ook maatschappelijk belangrijke partners, zoals de ANWB en de Fietsersbond. Is de minister bereid om een investeringsplan te maken samen met al deze partners, dus met overheid en maatschappelijk middenveld?

Voorzitter. Ook door anderen genoemd is de veiligheid van het verkeer. Het gebruik van een smartphone in de auto is letterlijk levensgevaarlijk, niet alleen voor jezelf, maar vooral ook voor andere weggebruikers. In het verkeer moet je je bezighouden met wat er op de weg gebeurt. We willen daarom dat het kabinet sterker inzet op het aanpakken van smartphonegebruik achter het stuur en op het voorkomen van ongelukken. Wat gaat de minister hieraan doen?

Voorzitter. Ik kom op de binnenvaart. De binnenvaart levert een belangrijke bijdrage aan het ontlasten van het wegverkeer en het beperken van de uitstoot van transport.

De voorzitter:
Mevrouw Kröger, u heeft al drie interrupties gehad. Nou, we doen er nog eentje, maar heel kort dan en in één keer. Ik ben een zwakke voorzitter. Ik zet ook nog uw geluid aan; zover gaat het vandaag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Nog heel even over het blokje van de circulaire economie. De ChristenUnie is altijd voorstander geweest van statiegeld. Ik wil even helder hebben of mevrouw Dik-Faber er nog steeds een voorstander van is dat we snel een statiegeldsysteem voor flesjes en blikjes gaan invoeren in Nederland.

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

De ChristenUnie is inderdaad altijd voorstander geweest van uitbreiding van statiegeld. Dat blijven we ook, maar ik denk dat we wel even moeten kijken wat de logische volgorde der dingen is en welke afspraken we met elkaar gemaakt hebben. Er is een raamovereenkomst en er is een pilot Schoon Belonen. Die heb ik vandaag gekregen. Ik heb daar eerlijk gezegd nog niet naar kunnen kijken. Ik heb al wel geluiden gehoord dat de resultaten tegenvallen. Daar wil ik dus eerst een kabinetsreactie op. De Kamer heeft zelf ook nog een rondetafel afgesproken, waarvan GroenLinks een van de initiatiefnemers is. Dat proces gaan we dus allemaal doorlopen en dan gaan we kijken wat de slimste oplossing is om het zwerfafval op straat tegen te gaan.

De voorzitter:

Heel goed. U continueert.

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

Oké. Ik was bij de binnenvaart. De binnenvaart levert een belangrijke bijdrage aan het ontlasten van het wegverkeer en het beperken van de uitstoot van transport. Het is goed dat het regeerakkoord ook inzet op een green deal met de sector voor verduurzaming van de zeevaart, de binnenvaart en de havens. De sector is zich al zeer bewust van de noodzaak tot vergroening. Op welke wijze gaat de minister de sector en de brancheverenigingen betrekken bij het opstellen van deze green deal?

Voorzitter. Er zijn veel mogelijkheden om de binnenvaart te verduurzamen, bijvoorbeeld door hybride motoren te stimuleren. Het varen op elektromotoren binnen havengebieden vermindert de uitstoot enorm. Daar zijn oplaadpunten voor nodig, maar ook kunnen wachttijden verminderen door in de Rotterdamse haven meer kadekilometers te realiseren. Is de minister bereid om ook deze maatregelen mee te nemen in de green deal? Ik overweeg op dat punt een motie.

Mijn laatste punt is al vaak in de Kamer aan de orde geweest: de sluis bij het Kornwerderzand. Verbreding en de verdieping van de sluis bij het Kornwerderzand is van groot belang voor de maritieme sector en de regionale economie. Het geeft een impuls aan de scheepswerven, mogelijk tot 2.600 extra banen, en het draagt bij aan de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water. Vorig jaar is een motie aangenomen over een rijksbijdrage van 30 miljoen. Kan de minister toezeggen dat zo snel mogelijk gestart kan worden met de realisatie nadat de financiering rond is? En ziet de minister kansen om de werkzaamheden aan de Nieuwe Afsluitdijk tegelijkertijd met verbreding van de sluis te laten plaatsvinden?

Voorzitter, dank u wel. Ik zie uit naar de beantwoording van al mijn vragen.

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

Ik heb het niet in de bijdrage van mevrouw Faber gehoord, maar ik ben benieuwd naar de ratio van het mogelijke aanbesteden van het hoofdrailnet vanaf 2025. Dat staat in het regeerakkoord. Dat betekent dat de NS wellicht niet meer de vaste vervoerder zal worden, maar wellicht een andere vervoerder. Hoe staat de ChristenUnie in dit debat?

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

Laat ik eerst vaststellen dat het nu nog geen 2025 is. We hebben dus nog een hele tijd te gaan. In het regeerakkoord staat ook niet dat we gaan aanbesteden, maar dat we dat als optie achter de hand houden. Waarschijnlijk loopt de Partij van de Arbeidfractie nu dus te ver en te fors op allerlei zaken vooruit.

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

Ik hoop het. Ik hoop dat ik mij onnodig zorgen maak over die mogelijke aanbesteding, maar ziet mevrouw Faber ook dat diverse privatiseringsacties in het verleden vaak niet hebben geleid tot beter vervoer en meer efficiëntie maar juist tot het tegenovergestelde en dat dat voor veel mensen een goede reden is om zich zorgen te maken, bijvoorbeeld de mensen die werken bij de NS en die zich afvragen waarom dit überhaupt als optie in het regeerakkoord staat? Deelt u die zorgen van die mensen van de NS maar ook van de reizigers?

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

Bij het openbaar vervoer vind ik het in de allereerste plaats van belang dat er goed, adequaat en betaalbaar openbaar vervoer is voor de openbaarvervoerreizigers in ons land. Wat is er de afgelopen jaren gebeurd? Van bepaalde lijnen hebben we gezegd dat we die gaan aanbesteden. Dan is het niet meer de NS die daar rijdt maar dan is de aanbesteding gewonnen door een andere maatschappij. Dat levert vaak betere prestaties op. Dat was niet dankzij de steun van de Partij van de Arbeid, maar wel met de steun van de meerderheid van de Kamer. Het heeft gezorgd voor werkgelegenheid. Het heeft gezorgd voor betere ov-prestaties en voor een betaalbaar ov voor mensen. Op plaatsen waar eerst geen treinen reden of waar dreigde dat er geen treinen meer zouden rijden, zijn vervolgens wel treinen gaan rijden, soms wel vier keer per uur. U kent allemaal de Valleilijn, die door mij als woordvoerder vaak naar voren is gebracht. Dat was allemaal niet dankzij de Partij van de Arbeid, maar dankzij onder andere de ChristenUnie, met steun van de meerderheid van de Kamer. We gaan elkaar dus nog spreken over dit onderwerp.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren.

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

Dank u wel, voorzitter. Ook wij zullen onze bijdrage in tweeën doen. Collega Ouwehand gaat in op schadelijke stoffen. Ook ik heb een verhaal in drie blokjes. Dat is mij goed bevallen.

De voorzitter:

Dat is de trend van vandaag: blokjes.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, het thema van vandaag is "blokjes". Dat had ik eerst niet, maar nu wel. Het eerste blokje is "een mooi vergezicht". Het tweede blokje is "een moeilijke spagaat". Het derde blokje is "een elegante uitweg".

Eerst het vergezicht: zou het niet mooi zijn als we leven in een wereld met schone lucht, duurzame mobiliteit en duurzame omgang met grondstoffen en als we schadelijke stoffen zouden uitbannen? Dat zijn precies de speerpunten uit de beleidsagenda die staan op pagina 9 van de voorliggende lenW-begroting. Dat schetst een mooi beeld. Tot zover ook het blokje "een mooi vergezicht".

We gaan nu naar het blokje "moeilijke spagaat". Als we de elementen uit de lenW-begroting in samenhang zien, dan ontstaat er een heel ander beeld. De coalitiepartijen zien heel graag "de samenhang", "het totaalbeeld". We zagen dat ook in de discussie over het Belastingplan: "het totaalpakket". Dat andere beeld is het beeld van de moeilijke spagaat. Een van de speerpunten is: naar een schone lucht. Nou, hartstikke mooi, maar tegelijkertijd wordt dwangmatig ingezet op groei van de luchtvaart, waaronder de uitbreiding van Schiphol en de opening van Lelystad Airport, met grote gevolgen voor veiligheid, milieu, klimaat en de leefomgeving van de omwonenden. Er worden geen maatregelen genomen tegen de toename van ultrafijnstof die gepaard gaat met de groei van de luchtvaart. Dat is een bekend verschijnsel. Onderschrijft de minister onze conclusie dat als de resultaten van het onderzoek, dat wel wordt uitgevoerd, pas over drieënhalve jaar bekend worden, een mogelijke uitbreiding allang geschied zal zijn? Het zou heel vervelend zijn als je er dan achter komt dat die fijnstofuitstoot heel schadelijk is. Graag een mening.

Tegelijkertijd heeft de Staat hoger beroep ingesteld in een zaak van Milieudefensie waarin juist meer inzet voor schone lucht wordt geëist. De Staat is gesommeerd om per direct alles te doen of na te laten wat nodig is om de luchtkwaliteit te laten voldoen aan de EU-normen. Toch bleef "uitstel" het magische woord. Een nieuw actieplan luchtkwaliteit laat nog weer een extra jaar op zich wachten, zo hebben we gehoord. De Staat heeft al twaalf jaar uitstel gehad op het gebied van uitstoot van fijnstof. Genoeg is genoeg, dunkt ons. Graag in dezen een reactie van de staatssecretaris.

Een ander speerpunt is: naar een duurzame mobiliteit. Maar tegelijkertijd wordt de btw op treinkaartjes verhoogd. Dagelijks zal dit, niet volgens ons maar volgens de NS, duizenden mensen de trein uit jagen. Het speerpunt is "naar een duurzame mobiliteit", maar tegelijkertijd wordt juist het wegverkeer gestimuleerd. "Van A naar B" noemt de VVD dat. Wij noemen het "van A naar afgrond", want we weten dat meer asfalt niet werkt. Los van de onwenselijkheid van opoffering van grond voor extra asfalt is meer asfalt geen oplossing voor het fileprobleem. Meer wegen leiden immers niet tot minder files. Graag een reflectie daarop.

En dan: duurzaam omgaan met grondstoffen. Maar tegelijkertijd lijkt de nadruk bij de circulaire economie nog steeds te liggen op recycling, terwijl we eigenlijk toe moeten naar

een verminderde consumptie. Zelfs als het gaat om recycling laat de regering haar oren hangen naar conservatieve brancheorganisaties, die zich blijven verzetten tegen noodzakelijke ingrepen, zoals het uitbreiden van het statiegeldsysteem.

Mijn collega Esther Ouwehand gaat straks wat dieper in op het laatste punt: de uitbanning van schadelijke stoffen.

Voorzitter. Het is dus een uiterst moeilijke spagaat: aan de ene kant schitterende voornemens en aan de andere kant zaken uitvoeren die die voornemens om zeep helpen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit gebied.

En dan het blokje "de mooie uitweg". Om dit gespleten beleid recht te trekken is, zacht gezegd, overduidelijk nog heel wat werk aan de winkel. Een mooi uitgangspunt om uit dat doolhof, die spagaat te komen, zou zijn te beseffen dat het systeem van oneindige groei op een eindige planeet ons gevangen houdt. Is de minister het met ons eens dat wat eens een goed systeem leek, inmiddels achterhaald en vastgelopen is, en dat we onze basisvoorzieningen zullen moeten halen binnen de grenzen van het ecosysteem? Misschien hoort zij hierin al een beetje het boek Doughnut Economics van Kate Raworth. Als zij het niet kent, kan zij te rade gaan bij minister Kaag, want die heeft inmiddels een exemplaar van het boek. We moeten onze basisbehoeften halen binnen de grenzen van de planeet.

Als we vaststellen dat het huidige systeem is vastgelopen, wil ik inzoomen op twee voorbeelden. Die gaan over wat de staatssecretaris in haar vorige rol als Kamerlid zo mooi zei, bijvoorbeeld over luchtkwaliteit: in haar Actieplan Gezonde Lucht breekt D66 een lans voor het invoeren van milieuzones, het beperken van snelheidsverhogingen en het verkleinen van de veestapel. Is de staatssecretaris het met ons eens dat we hier nog steeds op in moeten zetten en we daar vandaag een eerste stap in kunnen zetten? De tweede zaak is zwerfafval en de langverwachte uitbreiding van het statiegeldsysteem. Er ligt hier een prachtige doelstelling om het aantal flesjes in het zwerfafval in drie jaar tijd met 90% terug te dringen. Onderzoek heeft uitgewezen wat hiervoor de beste methode is, namelijk uitbreiding van het statiegeldsysteem. Nederland is hierin allang niet meer de koploper die het wel wenst te zijn. We vertrouwen erop dat de staatssecretaris hierin de juiste vervolgstappen zal zetten. Wat is in haar ogen de juiste vervolgstap?

Wij hebben in tweede termijn nog een aantal prachtige moties, die de staatssecretaris en de minister zeker zullen aanspreken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Daar zien wij nu al naar uit. Het woord is nu aan mevrouw Ouwehand. Zij gaat drie minuten het woord tot ons richten. We zijn erg benieuwd hoeveel blokjes dat zullen zijn.

□

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Allereerst welkom aan de bewindslieden, die we nog kennen uit een vorig leven hier in de Kamer.

Er is een glyfosaatorlog gaande. Gisteren is in Europa iets besloten over glyfosaat, het meest gebruikte landbouwgif ter wereld. Het zit ongeveer in al onze lichamen; zo veel wordt het gebruikt. Je kan geen biertje drinken of boterham eten zonder glyfosaat binnen te krijgen. Europa was van plan om te zeggen dat het nog tien jaar lang gebruikt mocht worden. Het goede nieuws is dat dit nu gereduceerd is tot vijf jaar. Het slechte nieuws is dat vijf jaar natuurlijk nog veel te lang is. We voerden daar in deze Kamer al heel veel debatten over. Samen met D66 heeft de Partij voor de Dieren in 2014 al een motie aangenomen gekregen waarin stond: laten we dan in elk geval dat omstreden landbouwgif niet meer aan particulieren verkopen. Een verbod dus op Roundup van Monsanto en een verbod op de verkoop van glyfosaat aan mensen die hun boodschapjes doen in een tuincentrum of waar dan ook. Het kabinet heeft toen gezegd dat die motie niet helemaal uitgevoerd kon worden en is overgegaan tot het volgende compromis: het mag nog wel verkocht worden, maar mensen mogen het dan niet op de tegels gieten. Wij zeiden toen al dat dat een tikkie onhaalbaar was. We weten inmiddels uit de verhalen van de heer Dijkstra van de VVD dat hij dat glyfosaat gewoon nog steeds op zijn tegels giet, omdat hij daar lekker zijn algen mee weg kan halen. Dus dat het niet handhaafbaar was, blijkt uit de verhalen van de VVD-fractie.

Ik zie een interruptie.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, inderdaad een interruptie. Bent u niet bij het verkeerde debat aanwezig? Volgens mij heeft u de verkeerde bewindspersonen voor u, want mevrouw Schouten gaat over gewasbeschermingsmiddelen. Daar heeft u het nu over, volgens mij.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Jazeker, maar de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, voorheen Milieu, gaat over het gebruik van landbouwgif buiten de landbouw. Dat betreft dus de verkoop van chemische bestrijdingsmiddelen aan particulieren, maar ook het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen door gemeenten om onkruid te bestrijden. Haar voorganger heeft verschillende initiatieven in gang gezet. Als het goed is, wordt het gebruik fors teruggedrongen, maar we zijn er nog niet helemaal. Ik wil daar dus wel een paar vragen over stellen, hopelijk met steun van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dit onderwerp is al zo vaak besproken. Ik weet niet hoe vaak u het nog onder de aandacht wilt brengen, maar als dat wekelijks is dan denk ik op een gegeven moment: volgens mij is er nu genoeg over gezegd. In Europa is men tot de conclusie gekomen met vijf jaar te verlengen. Wij conformeren ons daar in Nederland aan, zeker ook omdat ook de minister dat standpunt heeft ingenomen.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dat is hartstikke leuk, maar het mooie is dat er rond glyfosaat heel spannende dingen gebeurd zijn. In het Europees Parlement hebben verschillende partijen, die ook in dit huis vertegenwoordigd zijn — en niet in de laatste plaats het CDA — gestemd vóór een resolutie die zegt: binnen vijf jaar moeten we van dat spul af, zowel binnen als buiten de

landbouw. Zelfs Esther de Lange van het CDA blijkt het met ons eens te zijn. Ik had nooit gedacht dat ik het zou zeggen, maar hulde voor Esther de Lange, die voor die resolutie heeft gestemd. Een andere CDA-collega in het Europees Parlement heeft ook voor die resolutie gestemd. Dat wilde ik maar voorleggen aan dit kabinet. Het is grappig, want de huidige minister was op dat moment, denk ik, in gesprek met premier Rutte over haar aanstaande post. Zij heeft die stemming dus gemist, maar bij mij hangt-ie op mijn prikbordje achter mijn bureau. De enige partijen die niet vinden dat je glyfosaat zou moeten uitfasen en ervan af zou moeten, zijn de VVD en de SGP. Dat waren de enige twee partijen die tegen waren. De rest zegt met elkaar: kom op jongens, maak een einde aan glyfosaat. Dat is toch een unicum?

Dus mijn vraag aan de staatssecretaris — want die gaat daar wel degelijk over — zou zijn: moeten wij niet het voorbeeld van Frankrijk volgen? Dat zegt er binnen drie jaar vanaf te zijn. Klaar. Dan gaat het vooral over haar portefeuille buiten de landbouw. Dat is ook van groot belang voor wat we aan boeren gaan vragen. We vragen ook aan boeren om het gebruik echt fors te minderen. Dan zou je zeggen: we geven buiten de landbouw als eerste even het goede voorbeeld. En dan moeten we dus niet naar de heer Dijkstra kijken, die het alsnog gewoon op zijn tegeltjes giet.

De green deals die zijn gesloten over de uitzonderingen op het verbod op glyfosaat buiten de landbouw lopen in 2020 af. Kunnen we met elkaar afspreken dat er, als het met vrijwillige maatregelen niet gelukt is, binnen drie jaar wel een wettelijk verbod komt op het gebruik van glyfosaat op al die uitzonderingen die nu nog zijn toegestaan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik moet even iets rechtzetten. Ik stak weliswaar mijn duim op, maar ik gooi geen glyfosaat op mijn tegeltjes. Simpelweg omdat ik niet vaak thuis ben.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Oké, dan weersta ik de verleiding om te vragen of iemand anders dat in huize Dijkstra misschien toch doet. Het kabinet vertelt consumenten dat zij eigenlijk geen chemische bestrijdingsmiddelen mogen gebruiken, geïntegreerde gewasbeschermingsmiddelen moeten toepassen en pas in uiterste nood zo'n middelje mogen gebruiken in eigen tuin. Het lijkt er dan toch niet op dat de VVD-fractie die aanpak van het kabinet goed ter harte heeft genomen.

Ik zou dus met de staatssecretaris het volgende willen afspreken: in 2020 zijn we buiten de landbouw helemaal af van het gebruik van glyfosaat. De verkoop aan particulieren zou in 2018 geëvalueerd worden. Er is al een hele poos een wetsvoorstel in voorbereiding om de juridische grondslag te bieden om dat verbod daadwerkelijk te kunnen effectueren. Kunnen we dat wetsvoorstel op korte termijn tegemoetzien, zodat we dat verkoopverbod, waar de Kamer al in 2014 om heeft gevraagd, daadwerkelijk snel in gang kunnen zetten?

Dank u wel.

De voorzitter:

U bedankt. Dan mevrouw Van Brenk van de fractie van 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. 50PLUS kijkt uit naar vele goede debatten en een vruchtbare samenwerking met deze beide nieuwe bewindslieden. Uit cijfers blijkt dat het aantal oudere verkeersslachtoffers toeneemt. Daar is een veelheid aan oorzaken aan te verbinden, maar belangrijk is dat niet bij voorbaat van het negatieve wordt uitgegaan. Stereotypering ligt op de loer en dat moeten we echt vermijden, zonder onze ogen te sluiten voor problemen die kunnen ontstaan. Niet elke oudere is te traag voor het verkeer en niet elke beginnende bestuurder is roekeloos. Het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt in 2018 gepresenteerd als opvolger van het huidige plan. Het is goed dat aan groepen met een relatief hoog ongevallencijfer specifieke aandacht wordt besteed.

Wij nemen als voorbeeld de scootmobiel. Daar vragen wij ook echt aandacht voor. Het aantal scootmobielen in het straatbeeld neemt sterk toe. In 2013 reden er al 250.000 rond en er bestaan schattingen dat dit er in 2030 zo rond de 600.000 zullen zijn. Het is geweldig dat mensen mobiel blijven, maar gezien het aantal is er genoeg reden om hier aandacht aan te besteden. Scootmobielen worden toegevoerd door gemeenten. Het ministerie heeft een handleiding scootmobielgebruik aan gemeenten ter beschikking gesteld, maar wij vinden dit echt te vrijblijvend.

Ten eerste moeten we maar afwachten of gemeenten deze gebruiken; lang leve de beleidsvrijheid! Te vaak gebeurt het dat scootmobielen bij wijze van spreken voor de deur worden gezet: hier is het sleuteltje, dit is de rem, dit is het gashendel en veel succes ermee! Ten tweede worden mensen nergens op getoetst. Een scootmobiel kan zich met 30 km/u voortbewegen. Het is een machine die je moet kunnen bedienen en er bestaan speciale regels voor. Het is dus helemaal niet gek om wat meer eisen te gaan stellen, niet alleen in het belang van de bestuurders zelf, maar ook voor de veiligheid van andere verkeersdeelnemers. We weten dat Veilig Verkeer Nederland lokale cursussen geeft. Maar is het niet verstandig om een cursus scootmobielrijden te verplichten, gefinancierd vanuit de Wmo? Daarbij moet een certificaat van goed gevolg worden toegekend voordat iemand de scootmobiel daadwerkelijk gaat gebruiken. Te overwegen is ook om op bepaalde intervallen een opfriscursus te laten volgen.

Wij vragen ook aandacht voor het gebruik van spiegels. Kunnen die niet verplicht gesteld worden, net zoals een hoor- en een zichttest? Daarnaast valt te overwegen om de zogenaamde driewielers uit te faseren en om vier wielen tot standaard te maken. In 2015 moesten er 2.700 mensen naar de spoedeisende hulp door een ongeval met een scootmobiel. Heel vaak kwam dat door kanteling. Als je vier wielen als standaard hebt, is het veel stabiel en betrouwbaarder. Graag krijg ik een reactie van de minister hierop.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Slaat mevrouw Van Brenk van 50PLUS hier niet een beetje door? Op het moment dat je zo'n scootmobiel krijgt of als die jou gegund wordt, krijg je toch ook een gebruiksaanwijzing daarbij? Pleit zij nu daadwerkelijk voor een soort scootmobielrijbewijs? Waar eindigt dit? Oudere mensen rijden ook op elektrische fietsen. Moeten die mensen zo meteen ook een diploma gaan halen?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben blij dat de VVD dit vraagt, omdat er welgeteld maar één leverancier is die een handleiding meeleverd en daar toevallig ook nog bijlevert wat de verplichtingen in het verkeer zijn. Misschien is het onbekend, maar wij horen heel veel verhalen van ouderen die nooit in een auto gereden hebben of dergelijke. Zij waren gewend om hun boodschappen om de hoek te doen met een fiets. Nu gaan zij met de scootmobiel gewoon het verkeer in. Dat is echt wel heel zorgelijk.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben toch bang. Waar eindigt dit? Waar begint en eindigt de eigen verantwoordelijkheid van mensen? Mensen zijn toch niet gek en beseffen toch ook dat ze hier verantwoord mee moeten omgaan? Dat is toch niet zo ingewikkeld?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Het is toch helemaal niet gek als mensen leren hoe ze hiermee om moeten gaan? Wij pleiten voor een certificaat. We praten niet over een rijbewijs of dergelijke. Het is een kwestie van even een cursus volgen die Veilig Verkeer Nederland aanbiedt. Als mensen deze faciliteit aangeboden krijgen vanuit de Wmo, lijkt het ons verstandig dat ze dat andere er ook even bij krijgen.

Voorzitter, ik ga door. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is in februari 2005 een diepgravend onderzoek gestart naar de veiligheid van scootmobielen, maar er is nog geen enkel resultaat bekend. Kan de minister ons informeren over de voortgang? Is zij het met 50PLUS eens dat hier meer prioriteit aan gegeven moet worden?

Ik ga door naar het openbaar vervoer. In Amsterdam gaat een proef plaatsvinden met gratis openbaar vervoer voor ouderen. In Rotterdam is dit al het geval. Gepensioneerden kunnen daar na de ochtendspits gratis reizen en in Eindhoven ook. Dat gebeurt in het kader van armoedebestrijding. Inmiddels ligt dat onderdeel ook al op het bordje van de gemeente. 50PLUS juicht deze proef toe. Het kan wat ons betreft niet zo zijn dat mensen thuisblijven omdat zij een buskaartje niet kunnen betalen. Volgens ons kan openbaar vervoer ook een bijdrage leveren aan het verminderen van eenzaamheid, want die is ook groot onder 65-plussers. Dat weet de minister ook, want in het regeerakkoord wordt klip-en-klaar gepleit voor bestrijding van eenzaamheid. Er is zelfs geld voor vrijgemaakt. 50PLUS vraagt zich af of een kortingskaart, buiten de spits en gebonden aan inkomen, niet belangrijk is om mensen vanwege die armoede te ondersteunen. 50PLUS vraagt wat de minister denkt van een bredere pilot, op meer plaatsen in het land, met als doel om dit landelijk in te voeren.

Voorzitter. Wij maken ons zorgen over de bereikbaarheid van de minder dichtbewoonde gebieden. We zien steeds vaker gebeuren dat men lokaal voor de keus wordt gesteld: of vrijwilligers gaan de buurtbus bemannen of het openbaar vervoer vervalt helemaal uit de kernen. Juist door deze ontwikkeling verdwijnen er reguliere banen en worden mensen de auto weer ingejaagd, of men blijft noodgedwongen thuis. Voor ouderen is dit rampzalig. 50PLUS vindt dit een slechte ontwikkeling en wil weten wat de minister gaat doen om dit te verbeteren, zeker in het licht van die eenzaamheidsbestrijding. Om die laatste reden is openbaar vervoer ook belangrijk voor ouderen en mensen met een beperking. Hoe houdt de minister de toegankelijkheid, ook in verband met het VN-verdrag, en de betaalbaarheid van openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer in stand?

Enige weken geleden heeft 50PLUS de antwoorden ontvangen op vragen inzake een kwestie waaruit bleek dat het zonder medische onderbouwing mogelijk was bij het CBR een geloofwaardige melding te maken van slecht rijgedrag. In dat geval wordt het rijbewijs per direct opgeschort. Het is goed als er snel kan worden ingegrepen, maar dit kan ook leiden tot misbruik van de regeling. Als iemand een slechte verhouding heeft met zijn bejaarde moeder of gewoon iemand een hak wil zetten, dan kan dat dus. Er moeten wat ons betreft duidelijk omschreven criteria worden vastgesteld op basis waarvan iemands rijbewijs kan worden opgeschort, anders leidt het tot willekeur. Is de minister hiertoe bereid?

Daarbij geeft de Regeling rijvaardigheid een nogal brede visie op de bedrevenheid om aan het verkeer deel te nemen; slecht kijkgedrag bijvoorbeeld. Ik geef een citaat uit onderdeel II, artikel 1: "Hanteren van een verkeerde kijktechniek en een slecht kijkgedrag al of niet met gebruikmaking van spiegels waardoor in gevaarlijke situaties niet of niet voldoende op het overige verkeer wordt gelet."

Zo bekeken kom je op een willekeurige ochtend in de file veel kandidaten voor opschorting tegen. Het is ongelofelijk hoeveel mensen er zitten te appen achter het stuur. Formeel mag dat niet, maar het neemt hand over hand toe en is een bedreiging voor de verkeersveiligheid. Hoe verbeteren we de handhaving op dit punt? Hoe maken we appen achter het stuur sociaal onacceptabel? Kan de minister aangeven welke aandacht er in de rijopleiding bestaat voor de gevaren hiervan? 50PLUS steunt het voorgenomen verbod op appen voor fietsers en wat ons betreft kunnen we andere deelnemers daaraan toevoegen. De vorige minister heeft een voorstel aangekondigd. Wanneer kunnen we dit verwachten?

Voorzitter. De luchtvaart loopt links en rechts tegen grenzen aan: geluid, uitstoot, een overvol luchtruim. De dilemma's zijn legio. In het regeerakkoord wordt de invoer van een vliegtaks als optie genoemd. Dat moet natuurlijk in EU-verband, want anders gaan Nederlandse passagiers naar Düsseldorf en Dortmund. In hoeverre acht de minister deze maatregel in EU-verband haalbaar? Is zij bereid hier eerder dan in 2019 mee te starten? Waarvan is een eventuele heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen afhankelijk?

In de luchtvaartparagraaf wordt verder gewag gemaakt van slimmer en schoner vliegen. Wat wordt er precies met slimmer bedoeld? 50PLUS pleit in dit verband voor meer inzet op stillere en schonere methoden van vliegen, bijvoorbeeld

beeld elektrisch. D66 vertelde dat ook al. Welke methoden ziet de minister om dit te stimuleren?

Daarnaast vraagt 50PLUS de minister dringend haast te maken met de herindeling van het luchtruim. Deskundigen laten ons weten dat je echt niet tot 2023 hoeft te wachten. Het kan ons heel veel winst opleveren in de geluidsbelasting. Graag een reactie.

Over luchthaven Lelystad is het laatste woord nog niet gezegd. HoogOverijssel toonde opnieuw aan wat al langer aan het rondzingen was: er is veel misgegaan rondom de milieueffectrapportage. Sowieso heeft de hele gang van zaken rondom de uitbreiding van deze luchthaven een gevoel van "het moet en het zal", alsof de uitkomst al vaststaat en daarvan niet afgeweken mag worden. Het lijkt erop dat de verkeerde gegevens over geluidsbelasting zijn gebruikt. De verschillen zijn zo groot dat een nieuwe milieueffectrapportage wat 50PLUS betreft onvermijdelijk is. Deze keer moeten vanaf het begin alle relevante partijen erbij betrokken worden. Grote beslissingen met grote consequenties moeten op de juiste feiten gestoeld zijn. Hoe is het toch mogelijk dat deze grote fouten gemaakt zijn en dat dit zo lang onder tafel is gebleven? Graag een reactie.

De Provinciale Statenfracties van D66 en 50PLUS in Zuid-Holland hebben een motie ingediend, die door de gedeputeerde besproken zou worden met de vorige staatssecretaris. Het gaat hierbij over het onderzoeken van de mogelijkheden voor een vliegveld voor de kust in zee. Kan de minister aangeven of zij bekend is met dit initiatief en hoe zij daartegen aankijkt?

Dank u wel.

De voorzitter:

We gaan luisteren naar de heer Bisschop van de Staatskundig Gereformeerde Partij.

De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Gisteren heb ik reeds mijn vreugde uitgesproken over de samenwerking met de minister, die we gespannen tegemoet zien ... Nee, vol verwachting tegemoet zien; de tijd van het jaar is ernaar. Nu mag ik dezelfde verwachting uitspreken in de richting van de staatssecretaris. Ik zie uit naar de samenwerking en heb daar veel verwachtingen van.

Voorzitter. Het is een bekend gezegde: wie snel wil reizen, reist alleen; wie ver wil reizen, reist samen. Als je dat gezegde even op je laat inwerken, realiseer je je dat het een oud gezegde moet zijn. Een hedendaagse variant zou iets worden in de trant van: wie snel wil reizen, reist samen; wie alleen reist, staat stil. Dat moet even indalen, maar dan snapt u 'm ook. Dit is een link naar de enorme filedruk waar we in onze samenleving mee te maken hebben.

Ik wil als eerste stilstaan bij de waterwegen. De passeertijden bij sluizen voldoen bij belangrijke vaarwegen niet aan de streefwaarden. De capaciteit van de Volkerak-, Kreekrak en Krammersluizen verdient uitbreiding. Hoe gaat de minister dit aanpakken?

De Algemene Rekenkamer constateert dat er in 2020 een tekort van bijna een half miljard euro dreigt te ontstaan voor beheer en onderhoud van hoofdwegen en vaarwegen. Dat baart zorgen. Chauffeurs en schippers zijn steeds meer tijd kwijt door storingen bij bruggen en sluisen. Onderhoud moet op orde zijn. Hoe gaat de minister een budgettekort voorkomen? Of gaat het ten koste van de 2 miljard extra infraeuro's uit het regeerakkoord?

Het is overigens goed dat het kabinet inzet op een vergroening van de scheepvaart. Voor binnenvaartschippers zijn deze investeringen echter nogal eens lastig. Daarom pleit de SGP voor een werkbare reeks aan emissie-eisen en inzet op innovatie. De scheepvaart heeft allerlei eigen bedrijfs-economische ritmes. Als daarbij aangesloten zou kunnen worden, dan denk ik dat vergroening op een goede en economisch haalbare manier gerealiseerd kan worden. Daarnaast komt er een green deal. Mijn vraag aan het kabinet is: komt hier budget voor beschikbaar?

Ik wil ook graag onderzoeksinstituut MARIN genoemd hebben. Pas geleden heb ik daar nog een werkbezoek aan gebracht en ik was onder de indruk van wat dat onderzoeksinstituut presteert in de sfeer van de scheepvaart. Nu is het budget voor maritiem praktijkonderzoek gedaald. De Kamer heeft daarom bij motie verzocht om het budget substantieel te verhogen. Hoe gaat de minister dit doen?

Vervolgens wil ik stilstaan bij de asfaltwegen. Daarbij ga ik allereerst in op het punt van de verkeersveiligheid. Collega's hebben er al aan gerefereerd dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers sinds jaren is toegenomen en dat het aantal ernstig gewonden is gestegen. Het is goed dat dit in het regeerakkoord ook wordt benoemd en dat het regeerakkoord ook het manifest Verkeersveiligheid omarmt, maar het Haagse papier is nogal geduldig. Het moet wat ons betreft een nationale prioriteit worden. Het ligt niet alleen op het bordje van de gemeenten of de provincies maar ook op dat van het Rijk. Daarom is mijn vraag aan de minister of zij werk wil maken van een bestuursakkoord verkeersveiligheid. Is zij bereid om in dat kader er bij haar collega van Justitie en Veiligheid op aan te dringen dat er flink meer staandehoudingen in het verkeer plaatsvinden en meer alcoholcontroles worden gehouden in plaats van minder? De cijfers daarover baren nogal wat zorgen. Gaat het kabinet ook ruimte geven voor meer inzet van gemeentelijke boa's, buitengewoon opsporingsambtenaren, bij verkeershandhaving? Hun bevoegdheden zijn op dit moment namelijk wel erg beperkt.

In de MIRT-prioritering moet niet alleen gekoerst worden op de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse maar moet ook rekening gehouden worden met verkeersveiligheid en belangrijke regionale verkeersaders. In dat verband noem ik twee punten en ik doe dat omdat ik bij het uitgestelde MIRT-debat helaas niet aanwezig kan zijn; ik breng ze daarom nu graag in. Het gaat om twee concrete trajecten. Dat is in de eerste plaats de N50 bij Kampen. Daar zijn afspraken over gemaakt maar het lijkt erop dat de minister hier een beetje in de vertraging gaat, ondanks de aangenomen motie die vraagt om snelheid. En dan bedoel ik niet snelheid op die weg maar snelheid om die weg veiliger te maken. Het kan toch niet zo zijn dat er geld op de plank blijft liggen door een personeelstekort? De minister verwijst naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse maar die houdt geen rekening met het ongevalrisico. Ik dring er namens mijn fractie dan ook graag op aan om meer vaart te maken.

Als tweede concrete traject noem ik de N59, een belangrijke verkeersader voor Zuidwest-Nederland. Voor het Hellegatsplein is relatief vaak sprake van filevorming en ongelukken. De regio wil zelf meer dan 10 miljoen uittrekken voor verbreding. Ziet de minister mogelijkheden om met gecombineerde middelen dit traject versneld te verbeteren?

Bij de begroting voor 2014 heb ik een motie ingediend die Kamerbreed gesteund is, om de prijs voor de verplichte tachograafkaarten sterk omlaag te krijgen. Er is inmiddels veel gepraat maar er is nog niet zo veel gebeurd. We zien verwachtingsvol uit naar het optreden van de minister, daadkrachtig en doortastend. Wij constateren dat de tarieven nog steeds hoger liggen dan de daadwerkelijke kostprijs en de tarieven in de omliggende landen. Het zou natuurlijk mooi zijn als de minister als eerste daadkrachtige daad stelt om de tarieven naar beneden te brengen en ze netjes in overeenstemming te brengen met andere tarieven.

Voorzitter, ik zie dat de tijd vliegt. Ik maak nog een korte opmerking over de spoorverbinding kleinere steden. Er lijkt een tendens te zijn waardoor kleinere steden een beetje losraken van het spoorwegennet. Ik noem Woerden-Utrecht en Zeeland, dat nauwelijks een intercityverbinding behield. Is dat inderdaad een tendens en wat gaat de staatssecretaris eraan doen om ook kleinere plaatsen voldoende aangehaakt te houden bij de snelle ov-verbindingen?

Tot slot een opmerking over Schiphol en Lelystad. Mijn vraag is tweeledig. Het lijkt ons verstandig om met de openstelling van Lelystad te wachten tot het luchtruim opnieuw is ingedeeld. Laagvliegherrie moet zo mogelijk worden voorkomen. Is de minister daartoe bereid? Is de minister bereid om de herindeling van het luchtruim in nauwe samenspraak met Defensie voortvarend op te pakken? Op welke termijn kunnen we afspraken daarover tegemoetzien?

Voorzitter, ik dank u zeer.

De voorzitter:

Ik dank u. De laatste spreker van de zijde van de Kamer voor vandaag is de heer Azarkan van de fractie van DENK.

□

De heer Azarkan (DENK):

Voorzitter, dank. Laat ik beginnen met mijn gelukwensen over te brengen aan de minister en de staatssecretaris. Ik hoop uiteraard op een vruchtbare samenwerking en wens hun beiden veel succes.

Voorzitter. Als volksvertegenwoordigers is het onze taak en onze plicht om te zorgen dat we niet alleen ergernissen van mensen constateren, maar ook kijken hoe we die in het parlement kunnen oplossen. Zo'n beetje de allergrootste ergernis van de burgers in het land op het gebied van infrastructuur is het aantal files; daar is al een paar keer over gesproken. Uren wachten op de snelweg onderweg naar het werk of onderweg naar huis kost ongelofelijk veel tijd en ergernis en kan onze economie ook enorm schaden. Dat kan oplopen tot 3,7 miljard euro. Dit probleem wordt de komende jaren alleen maar groter. Volgens cijfers van de ANWB nam het afgelopen jaar toe met 12%. Met het aantrekken van de economie valt te verwachten dat de

logistieke aderen van Nederland verder zullen dichtslibben. Actie is dus nodig.

Volgens DENK valt de meeste winst te boeken met het attractiever maken van het openbaar vervoer. Daarmee ontzien we onze snelwegen en maken we Nederland ook duurzamer. Investerings in het openbaar vervoer zijn keihard nodig. Te veel treinen rijden te laat, er zijn nog te weinig zitplaatsen en veel treinstellen zijn nog niet voorzien van de nodige voorzieningen. Waarom zouden mensen de trein pakken als de reis van Den Haag Centraal naar Amsterdam Centraal een uur duurt en zij de hele tijd moeten staan? Daarom is DENK in zijn verkiezingsprogramma en de doorrekening daarvan kampioen investeren in het openbaar vervoer. Daarmee willen wij verbeteringen aanbrengen en zorgen voor gratis openbaar vervoer voor bijstandsgerechtigden en ouderen. Wij willen het kabinet oproepen om hetzelfde te doen. Volgens de bestaande verdeelsleutel gaat op dit moment 53% van de investeringen in infrastructuur naar wegen en slechts 39% naar het openbaar vervoer. Wat DENK betreft, passen we die verdeelsleutel zodanig aan, dat er veel meer geld naar het ov gaat. Met dit geld moet de landelijke overheid regionale proeven met gratis openbaar vervoer in spijtstijden gaan stimuleren. Want die files moeten echt verdwijnen. Het ov moet aantrekkelijker en Nederland moet duurzamer.

Niet alleen het openbaar vervoer moet aantrekkelijker; ook de fiets moet een reëel alternatief zijn voor de auto. Dat begint bij betere en veiligere fietspaden. Maar ook een ander probleem moet worden opgelost, namelijk dat mensen hun fiets niet kwijt kunnen bij het station of in de trein. ProRail gaf vandaag aan dat er een tekort dreigt van 150.000 fietsplekken bij treinstations. Wij willen dan ook aan de minister vragen hoeveel van de 100 miljoen die het kabinet investeert in de fietsinfrastructuur gebruikt zal worden voor het realiseren van meer fietsplekken bij stations en in de treinen.

Voorzitter. Ik wil graag afronden met een zeer groot punt van zorg voor de DENK-fractie. Een groep die DENK zeer aan het hart gaat, zijn de taxichauffeurs. Het zijn keiharde werkers die van vroeg in de morgen tot laat in de nacht klaarstaan om mensen van A naar B te brengen. Ze hebben de afgelopen jaren al veel voor hun kiezen gehad: verlies van een vaste baan, verlies van omzet, verlies van een goede concurrentiepositie. Wij zijn dan ook erg teleurgesteld dat het kabinet voornemens is om de taxichauffeurs opnieuw keihard te pakken door de teruggaaf van de bpm voor taxichauffeurs af te schaffen. Hiermee wil het kabinet 37 miljoen euro weghalen uit de taxisector, die nu al zo enorm onder druk staat door bijvoorbeeld oneerlijke concurrentie met Uber-chauffeurs. DENK heeft hier eigenlijk alleen het volgende over te zeggen tegen de minister: verslechter de concurrentiepositie van taxichauffeurs niet, vergroot de rekening van de passagiers van taxi's niet, stop ermee en pak de taxichauffeurs hun belastingteruggave niet af.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Azarkan. De heer Azarkan was de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Tot zover het debat van vandaag, althans de eerste termijn van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Morgen om 17.00 uur gaan we luisteren naar de antwoorden van de bewindspersonen. Tot zover de vergadering van vandaag. Ik sluit de vergadering.