

12

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019 en Infrastructuurfonds

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019 (35000-XII)**;
- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019 (35000-A)**.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de begroting Infrastructuur en Waterstaat. We zijn bezig met de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Nogmaals welkom aan de bewindspersonen, aan de Kamerleden en aan de mensen op de publieke tribune en degenen die dit debat op een andere manier volgen.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter:

Ik geef graag nu het woord aan mevrouw Kröger, die spreekt namens de fractie van GroenLinks. Het woord is aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, voordat ik begin aan mijn inbreng zou ik toch graag een punt van orde willen maken over het feit dat we zeer veel vragen hebben gesteld over de ILT en het meerjarenplan maar dat de antwoorden daarop nog niet naar de Kamer gestuurd zijn, terwijl het volgens mij wat betreft de commissie toch echt de bedoeling was om die te hebben voor dit debat. Dus ik constateer dat ik die niet heb kunnen betrekken bij mijn inbreng, wat wel de bedoeling was. Ik denk dat we als commissie zullen moeten besluiten hoe we die vragen wel behandelen, als dat nu niet kan.

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat de antwoorden vanmiddag nog naar de Kamer komen, maar u maakt het punt terecht. Ik denk dat het dan aan de commissie is om in een procedurevergadering te beoordelen hoe verder wordt gegaan met de schriftelijke vragen die gesteld zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké.

De voorzitter:

Mag ik u uitnodigen om te beginnen met uw betoog in eerste termijn?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Of het nou om Schiphol gaat, de auto-industrie, de vervuilende chemiereuzen of de afvalcowboys, bedrijven worden in ons milieubeleid te veel uit de wind gehouden.

Dit gaat ten koste van de natuur, onze gezondheid en de kwaliteit van leven van mensen in heel Nederland. Als we nou echt naar een klimaatneutrale, circulaire en giftvrije samenleving willen — dat willen we volgens mij met z'n allen — dan moeten we als overheid bereid zijn om vaker in te grijpen, regels te stellen en vooral te handhaven. Schone lucht, bodem, water en natuur: dat is publieke rijkdom voor ons allemaal en dat moeten we actief beschermen.

Ik wil vandaag in dit debat drie punten aankaarten: luchtvaart, een veelplegersaanpak van milieucriminelen en mobiliteit. Ik begin met luchtvaart. In het afgelopen jaar is het debat over luchtvaart gekanteld. Dat kunnen we volgens mij met z'n allen constateren. De groei van Schiphol en de regionale vliegvelden staat flink ter discussie. Jarenlang waren de belangen van mens en milieu ondergeschikt aan de groei van de luchtvaart. Komend jaar staan we voor een aantal grote besluiten: Lelystad Airport, Schiphol en de Luchtvaartnota. En dan is de vraag: gaan we door op de heilloze weg die uitgaat van groei of kiezen we voor een luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat en een gezonde leefomgeving?

Wat GroenLinks betreft is het duidelijk: de luchtvaart kan niet verder groeien als we het klimaat en de gezondheid van omwonenden serieus nemen. De gezondheidseffecten van ultrafijnstof worden nu onderzocht. De eerste resultaten verwachten we binnenkort. Maar de luchtvaart draagt ook stevig bij aan de concentratie stikstofdioxide. Wij hebben als Nederland zojuist van Europa een stevige tik op de vingers gekregen over ons stikstofbeleid. Mijn vraag is eigenlijk of de minister al kan reageren op de implicaties die dit kan hebben voor de plannen voor de luchthavens Lelystad Airport en Eindhoven. Welke scenario's moeten we hiervoor gaan uitwerken? En wat doet dit met name voor die vluchten, de laagvliegroutes boven de Natura 2000-gebieden, die gepland staan vanaf Lelystad Airport?

Ook is een vraag — het is eigenlijk een verzoek om een toezegging — om de luchtvaartemissies van de minister ook mee te nemen in het Schone Lucht Akkoord van de staatssecretaris. Dit heb ik eerder gevraagd aan de staatssecretaris, maar zij verwees mij door naar de minister. Vandaar.

Dan geluid. De nieuwe WHO-advieswaarden zijn zeer veel strenger dan wat nu in Nederland gehanteerd wordt. Hoe reageert de minister op dit advies? Wij streven als Nederland de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit na. Ik verwacht dat wij dat ook voor geluid gaan doen. Wordt dit ook de inzet van het beleid van de minister in de Luchtvaartnota 2020-2050?

Dan de belevingsvlucht. Ik denk dat er geen vliegtuig in Nederland zo goed gemonitord en gevolgd is als die roemruchte belevingsvlucht. En toen had de minister vijf maanden nodig om de Kamer te laten weten dat de extreme geluidspieken van de belevingsvlucht binnen de marges van het model vallen. Wat mij dan schokt, is dat de minister schrijft dat de modelberekeningen stelselmatig lager uitvallen dan de metingen. Het leek bijna alsof de minister zelf ook geschokt was. Is dan toch niet een logische conclusie dat het vigerende model niet voldoet?

In antwoord op de Kamervragen die wij samen met vijf andere partijen stelden, erkent zij dat meten nodig is en dat het model eigenlijk tekortschiet, maar anderzijds wil ze hier vervolgens geen conclusies aan verbinden. Alles gaat immers volgens de regels. Dit is precies wat er niet uit te leggen valt aan omwonenden, de inwoners van vijf provincies die zich nu zorgen maken over de plannen voor Lelystad Airport. De minister geeft toe dat de geluidsoverlast veel meer zal zijn dan is berekend en verwacht vervolgens dat mensen zich hierbij neerleggen. Nee, dat gaan ze niet. Wat GroenLinks betreft, stelt dit de MER opnieuw ter discussie. Ik wil de minister dan ook verzoeken om de Commissie voor de m.e.r. formeel om advies te vragen. Is het gebruikte model wel voldoende accuraat om de milieueffecten in kaart te brengen nu de praktijk structureel afwijkt? En had Doc29, wat nog steeds niet ideaal is maar in ieder geval beter, zoals de minister schrijft, niet beter gebruikt kunnen worden? Waarom zou dit rekenmodel nog niet gebruikt kunnen worden voor regionale vliegvelden? Dat is wel in de toekomst de bedoeling. Kunnen we dat niet versnellen, zodat we gewoon inzicht hebben en ten minste werken met het best mogelijke model? Net als bij auto-emissies baseren we ons luchtvaartbeleid nu voornamelijk op gegevens die vanuit de industrie zelf komen. En net als bij de sjoemeldiesel moeten we hier zelf zeer kritisch op zijn. Een adequaat systeem om de modellen te valideren en te kalibreren op basis van metingen is een belangrijke stap om het vertrouwen te herstellen. Ik denk dat dit zowel geldt voor de omwonenden van Lelystad als voor die van Schiphol en van andere regionale vliegvelden. Ik verwacht van de minister hierop dan ook snel een plan. Het lijkt mij dat wij tot die tijd echt een pas op de plaats moeten maken.

Maar goed, het echt heikele punt blijft natuurlijk de groei van de luchtvaart, zoals ook het PBL vorige week in de sessie over het klimaatakkoord concludeerde met de commissie I&W. Als we klimaatverandering serieus nemen, dan kunnen we de groei van de luchtvaart niet verder faciliteren. Voorstanders van groei stellen dan dat de vraag naar vliegtickets blijft stijgen, en dat klopt. Maar die vraag wordt aangejaagd door veel te goedkope tickets. GroenLinks wil af van die ploftickets. Ploftickets: voor €19 naar Barcelona. Het zou niet moeten kunnen en daarvoor zijn maatregelen nodig.

Allereerst de tickettaks. GroenLinks vindt het heel positief dat dit kabinet werk maakt van de tickettaks. Maar dan moeten we hem wel slim inzetten. Op dit moment lijkt het vooral een maatregel om 200 miljoen op te halen voor de rijksbegroting, terwijl het beleidsdoel toch voorop zou moeten staan. Dat beleidsdoel is wat GroenLinks betreft het terugdringen van de klimaatimpact van de luchtvaart en het stimuleren van de schoonste en stilste technieken en het actief ontmoedigen van overbodige vluchten en transfers.

Dat betekent dat de taks zowel gerelateerd moet zijn aan het type vliegtuig als aan de bestemming. Uitstoot per kilometer belasten zou een manier kunnen zijn waarbij je juist korte vluchten die makkelijker vervangbaar zijn relatief zwaarder belast of, beter nog, per verstookte liter kerosine. Mijn verzoek aan de minister: kan zij met de staatssecretaris van Financiën een voorstel voor die beleidsdoelen vaststellen en dat met ons als Kamer bespreken? En kunnen we dan ook kijken dat we niet onder die Duitse tarieven gaan zitten? Want waarom zouden wij maar €3,85 vragen, terwijl dat in Duitsland het dubbele is?

Een tweede uitgangspunt bij de aanpak van ploftickets is het streng handhaven van het Nederlands arbeidsrecht. Het is echt bizar dat de situatie met Ryanair zo uit de hand heeft kunnen lopen. Een prijsvechter die de schaarse ruimte opsoupeert met stuntprijzen ten koste van het personeel.

Hier is door de Kamer, met name door mijn collega Laçin, veelvuldig aandacht voor gevraagd en eigenlijk verwees de minister consequent terug of door naar de minister van Sociale Zaken. Maar dat is me echt te makkelijk. Als we nu ons luchtvaartbeleid gaan herzien, dan moet daar ook bij dat we zeer streng optreden tegen prijsvechters die de prijs drukken door hun personeel uit te buiten. Dit hoort ook onderdeel te zijn van ons luchtvaartbeleid. Heel graag krijg ik de toezegging dat ook de arbeidsomstandigheden van andere luchtvaartmaatschappijen onder de loep genomen worden en gemonitord blijven.

De voorzitter:

Een vraag van mevrouw Dik-Faber. Ga uw gang.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb een vraag aan mijn collega van GroenLinks. De ChristenUnie is het er van harte mee eens dat de beleidsdoelen hier voorop moeten staan en dat we vervuiling ook eerlijk moeten gaan belasten. Maar voor ons is ook belangrijk dat de Belastingdienst een en ander kan uitvoeren. Geldt het ook voor GroenLinks dat we die beide opdrachten meegeven aan het kabinet?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker. Het lijkt me heel belangrijk dat als we een belasting voorstellen, de Belastingdienst die ook kan uitvoeren. Ik zou denken dat dat evident is bij beleid dat we maken.

De voorzitter:

Er komt nog een vraag van mevrouw Van Brenk. Ga uw gang.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben benieuwd naar de vliegtaks. In mijn bijdrage zal ik er ook op terugkomen. Zou het ook voor GroenLinks mogelijk zijn dat die belastingheffing ingezet gaat worden om juist internationaal treinverkeer te bevorderen? Dat lijkt ons een stuk zinvoller dan het gewoon overhevelen naar de schatkist. Hoe staat GroenLinks daarin?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat het heel belangrijk is dat we die tickettaks slim inrichten, juist om maximale concurrentie met de trein te krijgen bij afstanden die je ook goed per trein kan afleggen. Vandaar dat we zeggen: kijk bijvoorbeeld naar de uitstoot per kilometer. Volgens mij doelt mevrouw Van Brenk meer op het idee dat je vervolgens de opbrengsten alloceert aan een bepaald doel. Daar zijn wij minder een voorstander van. Het staat bijna haaks op de vraag die de collega van de ChristenUnie stelt. Het maakt het in de begroting wel heel lastig als je precies de ene heffing weer inzet voor het volgende gebruik. Dan krijg je allerlei lijntjes. Volgens mij is het wel heel belangrijk om in te zien dat we, als we van

internationaal treinverkeer echt een serieuze concurrent willen maken, daar flink in moeten gaan investeren. Dat zal ik ook aan de orde stellen in mijn bijdrage aan het debat dat op mijn initiatief in december plaatsvindt. Dat is zeker belangrijk. Dan is die 200 miljoen heel mooi meegenomen.

De heer Laçin (SP):

Ik ben het heel erg eens met het pleidooi van mevrouw Kröger over Ryanair en de aanpak daarvan. Ik heb een vraag over de vliegtaks. Die zal ingevoerd worden door dit kabinet als een aantal andere maatregelen niet willen lukken. Wat betreft de inrichting van de vliegtaks zitten wij met het volgende. Allereerst vinden we dat we mensen niet naar andere landen moeten jagen. Maar we vinden ook dat de groep mensen die keihard werken en sparen en die één keer per jaar op vakantie kunnen, niet de groep is die we moeten pakken — om het maar even grof te zeggen — met de vliegtaks. Zou GroenLinks in het kader van "de vervuiler betaalt" ook kunnen nadenken over het idee dat we de zakelijke reiziger die 20, 30, 40 keer per jaar vliegt of een directeur die heel vaak naar een zomerhuisje in Zuid-Spanje vliegt, extra belasten en dat we juist de mensen die weinig te besteden hebben en die met moeite op vakantie kunnen, niet gaan treffen met de vliegtaks?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Laçin zit nu op een denkpak waarbij we inkomenspolitiek en zo'n milieuheffing gaan vermengen. Dat lijkt me heel lastig. Dan sluit ik wel een beetje aan bij de vraag van de ChristenUnie: hoe zou je het voor je zien? 40% van de vluchten in Nederland wordt gemaakt door 8% van de mensen. Dus in de praktijk zullen mensen die veel vliegen, veel vervuilen. Op het moment dat je naar de CO₂-uitstoot per kilometer gaat kijken, moeten zij dus ook veel gaan betalen. Ik zie niet helemaal in dat je zou kunnen differentiëren in het type reis dat iemand maakt: een zakenvlucht of een vakantievlucht.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ter aanvulling: het gaat ons ook niet per se om het type reis maar om het type reiziger. De reiziger die één keer per jaar op vakantie kan gaan, betaalt per saldo natuurlijk minder, maar ik vind dat we die niet moeten weren uit het vliegtuig. Ik vind dat we die 8% waar mevrouw Kröger het over heeft, dus de groep mensen die heel vaak zakelijk of privé vliegen, het meeste zouden moeten belasten. Dan kijken we niet alleen naar het aantal kilometers, maar ook naar het aantal keren dat iemand vliegt. Laten we dat ook gaan belasten. De uitvoering heb ik ook nog niet scherp, maar ...

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat het principe van de "vervuiler betaalt" inhoudt: hoe meer je vervuult, hoe meer je betaalt. Als bedrijven hun personeel continu laten vliegen terwijl skypen of het maken van een conferencecall ook echt een alternatief is, dan moeten bedrijven dat merken in de prijzen die ze betalen. Er zijn proeven gedaan met bedrijven die gezegd hebben:

we gaan inderdaad actief ontmoedigen dat er bij korte afstanden gevlogen wordt. Dan zie je gewoon dat het aantal keren skypen of het aantal conferencecalls een vlucht neemt en dat er ook niet meer gevlogen wordt. Dus hier zijn er volgens mij veel meer dingen te doen die niet allemaal in de tickettaks hoeven te zitten. Daarom heb ik eerder een voorstel gedaan voor een soort green deal, waarbij je als overheid actief met de grootste bedrijven in Nederland afspraken maakt over hun reiskostenvergoedingsbeleid. Dat zou een methode kunnen zijn.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Dijkstra. Gaat uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het wordt wel heel duur, met name voor de mensen met een kleine portemonnee, als de plannen van GroenLinks bewaarheid worden. Dan wordt zo'n ticket naar Zuid-Europa wel erg duur. De vraag die ik wil stellen is: wat vindt mevrouw Kröger van GroenLinks van het volgende citaat van een docent van de NHTV, de heer Paul Peeters, die onderzoek heeft gedaan naar treinen en vliegen? Hij zegt: de mensen die GroenLinks stemmen zijn eigenlijk de mensen die het meeste gebruikmaken van het vliegtuig. Hoe kijkt mevrouw Kröger daarnaar?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik niet helemaal weet waar de heer Dijkstra precies naar vraagt. Volgens mij zeggen wij heel duidelijk: de vervuiler betaalt. Dat zou in alle beleid moeten zitten, ook bij het vliegen. Ik denk dat het heel erg opvallend is om te zien dat 40% van de vluchten door 8% van de mensen wordt uitgevoerd. Er zijn heel veel mensen in Nederland die niet vliegen en die er ook voor kiezen om niet te vliegen. Ik denk dat het heel goed zou zijn als wij met zijn allen zouden constateren dat vliegen en de groei van de luchtvaart absoluut niet kunnen binnen de afspraken die we hebben voor het klimaat en dat wij serieus naar alternatieven moeten gaan. Wij moeten het inderdaad voor mensen aantrekkelijk maken om met het hele gezin met de trein naar Zuid-Frankrijk te kunnen gaan. Dat is helaas op dit moment relatief erg duur.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het laatste op dit punt, over de ploftickets. Aan de ene kant hebben we een tickettaks en aan de andere kant strenge handhaving op het arbeidsrecht. Ten derde zou ik ook willen vragen of het mogelijk is om te onderzoeken of we kunnen optreden tegen luchtvaartmaatschappijen die tickets aanbieden onder de kostprijs. Het zijn eigenlijk dumpsprijzen, die de markt verstoren en de vraag naar vliegtickets verder aanwakkeren. Voor €9,99 worden tickets aangeboden: dat kan niet. Wat zijn de mogelijkheden om hiertegen op te treden in het kader van antidumpingmaatregelen?

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een interruptie van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Wat bedoelt mevrouw Kröger met de kostprijs? Laatst werd ik even getriggerd. Er wordt altijd gesproken over lage prijzen. Natuurlijk is dat goed om vliegen ook toegankelijk te houden voor gezinnen. Maar de heer Paternotte twitterde volgens mij: naar Frankrijk toe tientje heenweg. Ik dacht: hé, dat is interessant, een tientje. Ik ging even verder kijken. Als je ernaartoe gaat, moet je ook terugkomen. Maar de terugweg was €300. Er zit natuurlijk een verdienmodel in. Als u het heeft over de kostprijs, heeft u het dan over de kostprijs van een individueel ticket, of heeft u het over de kostprijs, over wat zo'n vliegtuig mag kosten als het naar Marseille gaat en terug? Dat is wel heel belangrijk om te weten. Je betaalt een tientje heen en €300 terug.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij wordt de heer Paternotte verleid tot een reactie, maar wellicht kan hij dat straks in een interruptie alsnog tot uiting brengen.

De voorzitter:

Eerst mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij gaat het er inderdaad om dat vliegmaatschappijen reizigers lokken en de markt aanjagen met tickets die onder de kostprijs liggen. Ik denk dat wij echt moeten kijken naar bedrijven die dat structureel doen. Een Ryanair doet dat ten koste van de werknemers. Wij moeten echt bekijken hoe wij dat kunnen aanpakken en of wij ertegen kunnen optreden als een bedrijf structureel een soort dumprijzen aanbiedt. Hoe je dat precies doet, is inderdaad interessant. Welke kosten neem je daarin mee? Dat moeten we volgens mij goed uitzoeken. Ik wil eigenlijk dat de minister daarnaar gaat kijken.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als we de mensen voor de korte afstand echt uit het vliegtuig willen krijgen, dan moeten we ook zorgen dat het alternatief aantrekkelijk is, zoals ik net al zei. Het is hier al vaker gezegd: concurreren op prijs, tijd en gemak. Op mijn verzoek zullen wij hierover binnenkort een apart debat voeren. Ik zie daar echt naar uit. Ik hoop voor het debat ook nog te horen hoe mijn motie over aansluiting bij het Europese nachtnet wordt uitgevoerd. Het is wat mij betreft echt hoog tijd dat internationaal treinverkeer echt een prioriteit wordt in ons beleid. Ik zou daarom de staatssecretaris willen vragen of het internationaal spoor ook onderdeel kan worden van de beleidsprioriteiten voor de NS voor het komend jaar. Kan dit vervolgens ook verankerd worden in een programma binnen de concessie? Graag een reactie.

Voorzitter. Dan een geheel ander onderwerp: milieucriminaliteit. Er zijn bedrijven die keer op keer de mist ingaan en die de samenleving met gigantische milieuschade en kosten opzadelen. GroenLinks wil een veel hardere aanpak van dit soort vervuulende veelplegers, van grote spelers als Chemours, waar wij het hier te vaak over gehad hebben, tot een kunstgrasrecycler als TUF, die in vlammen opging. In de afgelopen jaren is flink bezuinigd op de inspectie en ook zijn veel bevoegdheden gedelegeerd naar gemeenten en provincies, waar vaak niet de kennis en capaciteit aanwezig zijn. De Omgevingswet maakt deze kwesties eigenlijk alleen nog maar nijpender. Ook lijken overheden wel bang dat bedrijven uiteindelijk failliet gaan en dat de kosten bij hen terechtkomen. Het bedrijf Vink in Gelderland kon jaren onder een gedoogconstructie opereren en nu blijkt dat het tonnen vervuilde grond op de plek van een nieuwe woonwijk heeft gestort.

GroenLinks wil een veelplegersaanpak met als uitgangspunt wederom "de vervuiler betaalt". Bedrijven die keer op keer de mist ingaan, krijgen steeds hogere boetes. Als het achter elkaar misgaat, kan een vergunning ook worden ingetrokken. Het is een variant op "three strikes you're out". Vergunningen moeten allemaal gedigitaliseerd worden, waardoor de handhaving veel makkelijker en kosteneffectiever kan. Controle- en handhavingsacties worden eveneens digitaal inzichtelijk, zodat verschillende diensten en instanties van elkaar weten wie wanneer waarmee bezig is.

De kosten van die handhaving moeten verhaald kunnen worden op de aanvrager van de milieuvergunning. Dit zou bijvoorbeeld kunnen via de leges op milieuvergunningen. Daarbij willen we dan ook de kosten van reguliere handhaving betrekken en niet alleen de kosten van het uitschrijven van een vergunning. Hierdoor worden vergunningen voor bedrijven die keer op keer de milieuregels overtreden en activiteiten die veel handhavingscapaciteit vergen, relatief duurder.

Ook moeten bedrijven makkelijker financieel aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de vervuiling die ze veroorzaakt hebben, bijvoorbeeld voor de extra kosten die waterbedrijven maken voor het filteren en schoonhouden van ons drinkwater. We hadden een regeling waarbij bedrijven die saneringskosten van een potentieel ongeluk in kas moesten hebben. Die wet zou gewoon kunnen terugkomen. Ik ben blij dat de staatssecretaris vanochtend liet weten hier hard aan te werken. Ik vraag haar dan ook met klem om dit onderdeel te maken van een veelplegersaanpak, waarbij juist die bedrijven die keer op keer de fout ingaan, financieel aansprakelijk gehouden kunnen worden. Ik hoop dat de staatssecretaris een dergelijke veelplegersaanpak hier vandaag wil toezeggen.

Ons milieubeleid is zo goed als het wordt gehandhaafd. En daar gaat het vaak mis. Op onze inspecties is zwaar bezuinigd en de risicogerichte aanpak lijkt vooral te betekenen dat de ILT steeds minder kan doen. De inspectie beschrijft haar eigen rol als: de oren en de ogen van de minister. Maar die cruciale rol is moeilijk vol te houden als de taken zich blijven opstapelen. In het debat over de Stint hebben we kunnen zien dat de ILT deze rol in het geheel niet heeft gespeeld. Maar ook bij Chemours, TUF en Schiphol komt keer op keer naar boven dat de ILT niet bij machte is om haar rol goed waar te maken.

De staatssecretaris verwees in het debat naar de systematiek van de risicogestuurde aanpak. Heel graag zouden we daar een second opinion op krijgen. Ik heb die aanpak goed gelezen en ik vond het een zorgelijk verhaal. In een snel veranderende markt en samenleving is het ongelofelijk belangrijk dat de inspectie potentiële risico's kan signaleren en bij het ministerie aan de bel kan trekken, zoals we bij de Stint hebben gezien. Deelt de minister mijn mening dat hier onvoldoende ruimte voor is en steunt ze mijn oproep dat de Algemene Rekenkamer onderzoek zou moeten doen naar de vraag of de huidige capaciteit en aanpak van de ILT in lijn is met de taken en doelstellingen die de inspectie heeft vanuit de overheid? Ook overweeg ik een amendement voor het terugdraaien van de bezuinigingen op de ILT.

Ten slotte ons mobiliteitsbeleid. De afgelopen weken was er veel nieuws over files en ook de cijfers van het KiM werden bekend, waaruit bleek dat het gebruik van de trein veel harder is gestegen dan het gebruik van de auto. Uit andere cijfers blijkt dat in Nederland steeds minder autokilometers per persoon gereden worden, en toch blijven we het grootste deel van ons infrastructuurgeld inzetten op asfalt. "Fossiel denken" zou ik het willen noemen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Hoeveel mensen zitten dagelijks in de auto en hoeveel mensen zitten er dagelijks in de trein?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Het is de stijl van de heer Dijkstra dat hij hier een schooloverhoring van maakt. Ik nodig hem uit de antwoorden zelf te geven. Ik heb de trendanalyses van de KiM gezien, waaruit blijkt dat het treinverkeer met 21% gegroeid is sinds — zeg ik uit mijn hoofd — 2012. Het autoverkeer is ook gegroeid, dat klopt, maar veel minder hard en het aantal personen per auto is in Nederland aan het afnemen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Mevrouw Kröger moet een beetje uit haar schuttersputje komen, denk ik. We zien met elkaar dat de opgave enorm is en dat de mobiliteit groeit, over alle manieren van transport, of dat nou de fiets is, de bus, de trein of de auto of wat dan ook. Maar dan moet je ook kijken waar die groei het meeste effect heeft. Is mevrouw Kröger dat met mij eens? Is het dan ook logisch om te gaan kijken hoeveel reizigers gebruikmaken van een bepaalde modaliteit en hoeveel ze terugkrijgen voor wat ze betalen en wat de kosten per reizigerskilometer zijn? Zijn dat goede uitgangspunten? Of zegt mevrouw Kröger: dat is allemaal onzin, investeer maar blanco in de trein, want daarmee ... et cetera?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Ik zou het beleid van dit kabinet willen schetsen als dat asfalt altijd op één staat en ook altijd op één heeft gestaan onder kabinetten waar de VVD in zat. Dat is niet meer conform de realiteit, waarbij je ziet dat het treinverkeer veel harder groeit en dat we een gigantische opgave hebben qua CO₂-besparing en borging van de luchtkwaliteit in Nederland. Die lucht moet schoner. Ik nodig de heer Dijkstra uit om uit zijn schuttersputje te komen en om te kijken hoe we, als we die miljarden al hebben voor infrastructuur —

die hebben we — ze het beste kunnen gaan inzetten om al die doelen te bereiken.

Ik vervolg mijn betoog. Ik was bij "fossiel denken". Op bereikbaarheid, klimaat en luchtkwaliteit ligt er voor dit ministerie een megagrote uitdaging. Dat ben ik geheel met de heer Dijkstra eens. Nederland slibt dicht, met name in en rond de steden, en de wethouders van die steden smeken dan ook om investeringen in regionaal ov. Meer asfalt betekent meer auto's, maar die kunnen ze eigenlijk helemaal niet kwijt in de steden. Ook vanuit de Mobiliteitstafel ligt er een forse opgave om CO₂ te besparen. Als we alle bestaande projecten die nog niet aanbesteed zijn, eens heel kritisch tegen het licht houden, met daarbij kosten en baten voor CO₂ en luchtkwaliteit als criterium, zijn er dan geen betere alternatieven? Ik noem als voorbeeld een verlaging van de maximumsnelheid, zoals mijn collega Jetten van D66 die heeft voorgesteld in het klimaatdebat. Voor veel verkeerssituaties is het plan-Jetten, zoals ik het hier maar even doop, de beste manier om zowel file te voorkomen als de veiligheid te vergroten en geluidsoverlast te bestrijden. Het is ook meteen een manier om uitstoot van CO₂ en luchtvervuiling tegen te gaan.

Dan een concreet voorbeeld waar het eerder al over is gegaan, het zeer omstreden project van de A27 bij Amelisseweerd. Met een iets lagere snelheid op een kort traject en slimme ingrepen binnen de bestaande bak is die hele verbreding niet nodig. Honderden miljoenen kunnen we besparen. Het is beter voor het klimaat en voor de gezondheid van wonen, er komt geen jarenlange bouwoverlast en het is heel, heel veel goedkoper. Dat geld kan dan mooi geïnvesteerd worden in de versterking van het regionale ov, waar de gemeenten en de provincie om roepen. Gezien de uitspraken van Europa met betrekking tot de PAS hoop ik echt dat we die A27 nog eens heel kritisch onder de loep gaan nemen. Vandaar dan ook deze oproep: laten we de MIRT-gelden openbreken en alle onomkeerbare projecten nog eens kritisch tegen het licht houden. Dat is de richting die de minister en de staatssecretaris na 2030 sowieso uit willen, dus gegeven de klimaaturgentie die we volgens mij allemaal, of bijna allemaal, hier in deze Kamer voelen: waarom geen toekomstcheck voor alle infraprojecten die nog niet aanbesteed zijn?

Ik rond bijna af, voorzitter. Het is voor mij echt niet uit te leggen dat mede door de btw-verhoging de kosten van het ov stijgen, terwijl we in het kader van het klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid proberen de mensen de auto uit en het ov in te krijgen. Zijn de minister en de staatssecretaris dit met GroenLinks eens? En kan de minister in kaart brengen hoe we die stijging van de ov-prijzen toch nog kunnen voorkomen? Wat ons betreft is het terugdraaien van die btw-verhoging uiteraard de meest logische stap.

Naar aanleiding van vanochtend moet ik mijn teleurstelling uitspreken over de reactie op mijn motie over de hsl. We willen een plan en dan een rolverdeling over wie wat gaat doen, en daarna komt de vraag wie wat gaat betalen. Omdat zij die laatste vraag wil vermijden, zegt de staatssecretaris eigenlijk dat zij die eerste ook niet gaat beantwoorden. Maar goed, hier kom ik op terug in het AO MIRT.

Voorzitter, ik rond af. Ik realiseer me dat beide bewindspersonen voor een grote, grote uitdaging staan en ik hoop dat

zij zich er ondanks het feit dat milieu niet meer in de naam van het ministerie zit beide van bewust zijn dat dit ministerie, ons ministerie, misschien wel het groenste ministerie is dat wij hebben. Bodem, lucht, water, gif, luchtkwaliteit, vervoer: de bescherming van ons leefmilieu is wat mij betreft de kerntaak van dit ministerie en daar is een hele hoop werk op te verzetten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Von Martels, die spreekt namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.



De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook dit gaat een coproductie worden. Met mijn collega Mustafa Amhaouch gaat u het spoor op en de lucht in en met mij gaat u de andere modaliteiten behandelen.

Ik begin met het afgelopen jaar. We kunnen terugkijken op veel zaken die in gang zijn gezet. Ik noem het werk aan het manifest "Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit" met de Mobiliteitsalliantie, de uitrol van ERTMS, smart mobility en internationaal treinvervoer. We zien goede eerste stappen, maar het is van groot belang om nu door te pakken. In het wetgevingsoverleg is toegezegd dat we een compleet inzicht krijgen in de besteding van de 2 miljard euro die extra beschikbaar is gesteld voor een inhaalslag in infrastructuur en bereikbaarheid. Dank voor dat inzicht. Dat hebben we hard nodig. Vanaf de Voorjaarsnota 2018 is een structurele onderuitputting van 20 miljoen euro taakstellend ingeboekt op de begroting. Over de jaren heen loopt dit dus aardig op. Een belangrijke vraag is of wij dit ook zouden kunnen gebruiken bij de dekking van amendementen. Ik denk bijvoorbeeld aan Kornwerderzand, maar zo zijn er meer voorbeelden te noemen.

Dan de Nederlandse wegen. We mopperen heel veel op de files en de eerste drie kwartalen van dit jaar hebben helaas maar liefst 20% meer files opgeleverd. De meest files stonden op de A27 van Utrecht naar Breda, de A4 van Amsterdam naar Den Haag en de A58 van Breda naar Eindhoven. Je zal die route maar iedere dag moeten gebruiken voor je werk. Toch behoort ons wegennet tot de allerbeste ter wereld. Als het gaat om de kwaliteit staan we op de derde plaats, net achter Singapore en Zwitserland, maar voor bijvoorbeeld Duitsland, Oostenrijk en Engeland. Anders wordt de score als we kijken naar het gemak waarmee je van A naar B komt en de snelheid waarmee je je bestemming bereikt. Daar komt Nederland op een 24ste plaats. Die slechte klassering is dus te wijten aan de files.

Grote uitbreiding van capaciteit op korte termijn is niet mogelijk. Daarom ligt het voor de hand om te kijken naar mogelijkheden om de beschikbare capaciteit beter te benutten. Technologie kan ons daar onder andere bij helpen, maar er zijn meer voorbeelden naar voren te brengen. Snellere berging, ook al genoemd door de VVD, is een belangrijk punt. Dat wil ik niet onbenoemd laten. Het vorige week verschenen rapport van het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, stemt ons niet bepaald optimistisch.

Het reistijdverlies voor het wegverkeer zal in 2023 met 35% toenemen ten opzichte van 2017. Hoe heeft de minister dit rapport geïnterpreteerd? En welke mogelijkheden ziet zij om dit doemscenario te voorkomen?

Dan iets over de vrachtwagens. Vrachtauto's vormen op een aantal wegen naar Duitsland en België een groot deel van de verkeersstroom. Vrachtwagens rijden langzamer door de lagere maximumsnelheid en zijn dus een obstakel in het verkeer. Het ledenpanel van de ANWB noemde dit vorig jaar als het grootste probleem voor de files. De Ruit van Rotterdam kent een systeem van aparte rijstroken voor vrachtwagens. Het CDA zou graag willen dat we starten met een uitgebreidere pilot om op de belangrijke vrachtcorridors separate rijstroken in te richten voor vrachtverkeer. Die rijstroken moeten vervolgens ook benut worden voor de uitrol van truck platooning. Ik denk aan belangrijke vrachtcorridors zoals de A1, de A15 en de A67. En bij truck platooning rijden twee of drie vrachtwagens op heel korte afstand van elkaar. De trucks zijn geautomatiseerd en communiceren digitaal met elkaar. Daardoor kunnen de vrachtwagens op 0,3 seconde afstand van elkaar rijden. TNO doet daarnaar onderzoek en er valt veel te winnen met, zoals je het zou kunnen noemen, deze trein van vrachtwagens: brandstofbesparing, verbetering van de verkeersveiligheid en betere doorstroming van het verkeer, wat ook weer een kostenbesparing betekent. Een andere vraag: hoe staat het met de voorbereidingen van de invoering van de Maut voor vrachtwagens en wanneer kan deze definitief worden ingevoerd? We hebben er gisteren wel stukken over gekregen, maar ik heb ze nog niet allemaal tot me kunnen nemen.

Veilige vrachtwagenplekken. Door Europese regels moeten vrachtwagenchauffeurs op veilige plekken kunnen rusten. Het CDA zou graag een compleet en dekkend plan zien, waarbij exact de vraag naar dergelijke beveiligde parkeerplaatsen in beeld wordt gebracht. Naast de vraagkant willen we dan zien hoe de minister de noodzakelijke plaatsen gaat realiseren. Er wordt Europees geld in het vooruitzicht gesteld. Des te prangender is deze vraag.

Milieu. Als het over het milieu gaat, wil het CDA graag aandacht vragen voor een aantal onderwerpen. In mei jongstleden is een CDA-motie aangenomen die de regering verzoekt om een analyse te doen naar hoe voorkomen kan worden dat hoge saneringskosten voor rekening van de overheid en dus de samenleving komen. Die vraag hoorden we ook al bij andere sprekers naar voren komen. Dus hoe zorgen we ervoor dat bedrijven niet alleen de winst opstrijken en de samenleving met de milieukosten laten zitten? Ik verwijs naar de debatten die we recent gevoerd hebben over het verondiepen van plassen met verontreinigd slib en de situatie met het niet recyclen van kunstgrasmaten, maar ook het voorbeeld van Barneveld werd al naar voren gehaald. Graag wil ik van de staatssecretaris weten hoe het met de uitvoering van de motie staat die we samen met D66 enkele maanden geleden hebben ingediend, over de financiële zekerheidsstelling. Daarnaast wordt het bij steeds meer mensen duidelijk dat we naar een situatie toegaan waar men steeds minder aardgas moet gaan verbruiken. Het lijkt erop dat hierdoor veel mensen overwegen over te gaan op een hout- of pelletkachel. Dit kan voor burelen tot serieuze gezondheidsklachten leiden door de rook. Graag hoor ik hoe de staatssecretaris deze ontwikkeling ziet en wat zij wil gaan doen met de zorgen van deze mensen.

Onlangs hebben we de discussie met betrekking tot de asbestsanering gevoerd. Richting de toekomst zijn hierover wat ons betreft goede afspraken gemaakt. Maar één aspect zit ons nog wel degelijk dwars en dat is de in het verleden gedane uitspraak dat saneringen in 2018 en 2019 in aanmerking zouden komen voor een subsidie van €4,50 per vierkante meter. Maar het subsidiepotje blijkt ruim veertien maanden voor afloop van deze periode al de bodem te hebben bereikt. Dat is een flinke streep door de rekening voor mensen die zich wel al hadden ingesteld op deze stimuleringsregeling. In het kader van een betrouwbare overheid is het naar mijn mening en die van het CDA niet te verkopen dat de eerder in het vooruitzicht gestelde bijdrage van €4,50 per vierkante meter vanaf nu meer moet worden gezien als een loze belofte. De staatssecretaris heeft dus wat ons betreft de morele plicht om voor een oplossing te zorgen.

Verkeersslachtoffers. Het aantal ongelukken op snelwegen is volgens de ANWB in de eerste helft van 2018 met een kwart gestegen ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. In het eerste halfjaar van 2018 ging het om 12.800 ongelukken. Dat zijn er 35 per dag. Het zorgelijke is dat het aantal ongelukken harder is gegroeid dan het verkeer. De stijging past in een hele trieste trend: sinds 2013 is het elk jaar gestegen, denken we. "Denken we", want er is geen goede registratie. Slechts een op de zes ernstig verkeersgewonden staat volgens de Vereniging Verkeersslachtoffers geregistreerd bij de politie. Meten is weten, dus hoe kun je beleid maken als je de cijfers niet op orde hebt?

Binnenkort spreken we met de minister over verkeersveiligheid: een nationale prioriteit. Een onderwerp waarvoor ik dan in ieder geval aandacht wil vragen, is de helmplicht. Wij zijn van mening dat je bij alles wat gemotoriseerd is, en waarbij je niet zelf hoeft te trappen boven de 25 km/u, een helm op zou moeten. Dus dat betekent: ook voor de snorfiets. Nederland is wat de helmplicht betreft een uitzondering ten opzichte van alle andere Europese landen waar een snorfiets voorkomt. Een groot aantal medici, SWOV en VVN pleiten er ook voor. Gezien het aantal ernstige ongelukken met onherstelbaar hersenletsel zou een helmplicht wat ons betreft tot hoofdzaak verheven moeten worden.

De voorzitter:

Voordat u overgaat naar een volgend punt wil de heer Ziengs graag het woord, naar ik aanneem over een eerder punt. Gaat uw gang.

De heer Ziengs (VVD):

Dat is volledig terecht, want ik ben het volstrekt eens met de heer Von Martels als hij zegt dat de helmplicht ook een hoofdplicht is — of een hoofdzaak; het past goed bij elkaar. Maar het ging mij om de opmerking rondom het asbestpotje. Ik hoorde u toch echt zeggen dat de staatssecretaris kennelijk een morele plicht had. We hebben met elkaar afgesproken dat die asbestpot gebruikt kon worden totdat hij op was en dat deze tot doel had om versnelling te creëren. Ik heb er in mijn bijdrage ook iets over gezegd, maar niet dat de staatssecretaris een morele plicht had, want ik vind dat collega Von Martels dan ook aan moet geven wat die morele plicht is. Als daar geld aan hangt, moet hij ook aangeven waar dat geld dan vandaan moet komen.

De heer Von Martels (CDA):

Het is inderdaad heel duidelijk dat dat potje leeg is. Dat is in het vooruitzicht gesteld, maar daar was altijd aan gekoppeld: in 2018/2019 gaan we in ieder geval de mensen die plannen hebben om te saneren, belonen — zo zeg ik tussen aanhalingstekens — met die €4,50. Dus in die zin vind ik wel degelijk dat we natuurlijk wel een morele plicht hebben — dat woord noemde ik met opzet omdat ik dat inderdaad ook zo voel — om al die mensen die de intentie hebben om te saneren de komende jaren of in 2019 toch nog de mogelijkheid te geven om voor die subsidie in aanmerking te komen. Dat zou ik graag willen en ik doe een beroep op de creativiteit van de staatssecretaris om met een oplossing te komen. Ik zeg niet hoe ze dat moet doen, maar ik denk wel dat er mogelijkheden zijn, dus daar vraag ik naar en dan ben ik erg benieuwd naar het antwoord.

De heer Ziengs (VVD):

Dit is echt een potje gebakken lucht. U noemt het een "morele plicht" en vervolgens zegt u dat de staatssecretaris creativiteit moet gaan tonen. Ik vind ook dat collega Von Martels op dit moment gewoon moet aangeven waar dat geld dan vandaan komt en hoe we die pot dan vullen. Dan moet hij ook aangeven hoe je dan gaat schuiven binnen de begroting, en niet met gebakken lucht komen.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben er toch van overtuigd dat ik nooit direct bewindslieden iets op wil leggen. Ik wil hun juist de mogelijkheid bieden om daar goed over na te denken. Ik wil best nog een paar handreikingen doen, maar voor dit moment wil ik het hierbij laten.

De heer Stoffer (SGP):

Ik wil toch even ingaan op het punt van de asbestsanering. Met die morele plicht ben ik heel blij, want die voel ik ook. Die voelt u ook, maar stel nu eens dat de staatssecretaris zegt dat zij die niet voelt. Wat doet u dan met de morele plicht die u voelt?

De heer Von Martels (CDA):

Dan moet ik zelf ook nog een keer heel goed kijken waar de financiële middelen zijn. Het gaat tenslotte wel om financiële middelen die beschikbaar gesteld moeten worden. Waar liggen dan de mogelijkheden? Maar ik hoop ook dat er openingen worden geboden om, om nogmaals het woord te gebruiken, "creatief" te schuiven met gelden om de oplossing voorhanden te hebben. Als die opening er niet op dit terrein is, dan hoop ik dat uit de beantwoording van de staatssecretaris of de minister blijkt dat er op een ander terrein wel mogelijkheden zijn.

De heer Stoffer (SGP):

Dit klinkt goed. Ik ga daarvan uit. Stel nu dat de staatssecretaris onverhoopt toch ... Ik schat in dat ze creatief zal zijn, maar als ze dat niet is, dan zal de heer Von Martels dat zijn. Ik denk graag creatief met hem mee, maar ik ben blij dat we er in ieder geval op z'n minst samen in staan. Dank.

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

De **voorzitter**:
De heer Von Martels, u vervolgt uw betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):
Ik zie dat de klok op 22 seconden staat, maar ik neem aan dat de totaliteit van de tijd bepalend is. Dat gaat wel ten koste van mijn collega, maar die heeft ook iets minder spreektekst.

De **voorzitter**:
U heeft zich voor acht minuten ingeschreven in de eerste termijn. U mag inderdaad tijd van uw collega ...

De heer **Von Martels** (CDA):
We hebben ons ingeschreven voor een bepaalde tijd en we maken zelf een verdeling in de tijd.

De **voorzitter**:
22 minuten in totaal. Anders gaat het ten koste van een collega.

De heer **Von Martels** (CDA):
Excuus bij voorbaat, collega!

Ten aanzien van de verkeersveiligheid willen we ook dat de effectiviteit van de EMA, de Educatieve Maatregel Alcohol, wordt onderzocht. Nu is het zo dat wanneer er sprake is van een alcoholpromillage tussen 1 en 1,8, men verplicht is om de EMA-cursus te volgen. Voor een beginnende bestuurder en voor hen die al eerder een EMA-cursus hebben gevolgd, zijn de promillages nog wat strenger. Ook indien er op het politiebureau is geweigerd om mee te werken aan een ademanalyse of in geval van twee aanhoudingen met lagere promillages kan de EMA worden opgelegd. Maar is de EMA wel effectief? Wat is de recidive? Kan het beter en effectiever? Zijn er notoire drinkers die de cursus vier of vijf keer krijgen opgelegd maar voor wie het nog niet helpt? Nu het alcoholslot niet meer kan, zullen we toch andere maatregelen moeten treffen om de dronken rijders een halt toe te roepen.

Dan nog één onderwerp, een heel ander onderwerp, namelijk de apk. De fiets laat ik maar even zitten. Auto's met benzinemotor krijgen de eerste apk na vier jaar en auto's met diesel na drie jaar. Wij vinden dat wonderlijk. Het heeft kennelijk te maken met de aanname dat dieselmotoren meer kilometers afleggen. Andere landen gaan uit van de feitelijk gereden kilometers. Dat lijkt mij rechtvaardiger. Kan dat in Nederland ook? Kan de startdatum voor diesels en benzineauto's gelijkgetrokken worden en op vier jaar gesteld worden?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Amhaouch. Ook de heer Amhaouch spreekt namens de fractie van het CDA. Gaat uw gang.



De heer **Amhaouch** (CDA):
Bij dezen wil ik de heer Von Martels afmelden voor de tweede termijn op donderdag.

Voorzitter. Ik ga verder met het spoor en de luchtvaart. Ten eerste de expertise. We hebben aan het begin van de kabinetsperiode gezien dat er veel discussie was over expertise op ministeries. Ik vraag de staatssecretaris en de minister hoe het nu is gesteld met de kennis en expertise binnen het ministerie van IenW als het om luchtvaart en spoor gaat. In de brief van november 2017 geeft de minister aan dat de werkdruk hoog is en dat de rol die van de overheid wordt gevraagd in het luchtvaartdossier, vraagt om extra inzet en aanvullende kennis en vaardigheden. Er gebeurt heel veel op deze twee terreinen en het wordt steeds internationaler, technischer en complexer. Wat is er nu geregeld, vragen we de minister. Wat gaat goed en wat kan en moet beter? Welke plannen hebben de minister en de staatssecretaris hiervoor nog in het verschiet liggen? Is hier rekening mee gehouden in de begroting?

De heer **Paternotte** (D66):
De heer Amhaouch had het over expertise. Dan moet ik natuurlijk toch eventjes terugkomen op zijn recensie van mijn tweets toen hij mevrouw Kröger aansprak. Ik heb inderdaad gezegd dat ik een vliegticket van €10 voor Eindhoven-Athene een vliegende kiloknaller vind. De heer Amhaouch zei dat de terugvlucht dan €300 kostte. Dat moet dan zijn omdat de heer Amhaouch alleen maar naar businessclass tickets heeft gezocht, want mijn idee was om op 15 december voor €17 terug te vliegen van Athene naar Eindhoven. Dan ben je voor €27 op en neer. Is de heer Amhaouch bereid om ook te kijken naar economyclass tickets? Vindt hij dit een normale prijs voor een vliegticket?

De heer **Amhaouch** (CDA):
Volgens mij is hier een klassenverschil. Volgens mij vliegt de heer Paternotte alleen met de KLM. Ik vlieg regelmatig met Ryanair en ik heb nog nooit een businessclass gezien bij Ryanair. Ik ben alleen uitgegaan van wat u twitterde: €10 heen. De goedkoopste vlucht terug is dan €274. U kunt naar €300 opplussen met een extra koffertje. Businessclass bij Ryanair ken ik niet, meneer Paternotte.

De **voorzitter**:
De volgende vraag, de heer Paternotte. Nee? Dan vervolgt de heer Amhaouch zijn betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):
Er is altijd klassenverschil, voorzitter.

Voorzitter. Dan het volgende. Andere collega's hebben het reeds aangekaart: het aanslaan van andere geldbronnen, investeringen of financieringen. De Tweede Maasvlakte en de Westerscheldetunnel konden grotendeels met private

financiering of investeringen gerealiseerd worden. Het Rijk bracht eigen vermogen in, had als aandeelhouder zeggenschap en maakte een redelijk rendement. Het CDA vindt dat we de kansen van private financiering weer opnieuw in de volle breedte moeten onderzoeken. Nederland kampt met grote mobiliteitsvraagstukken voor de toekomst. Deze kunnen wat ons betreft niet alleen beantwoord worden met rijksmiddelen, want dan worden we door de werkelijkheid ingehaald. VNO-NCW heeft onlangs gesuggereerd om een paar concrete voorstellen uit te werken. Zij noemen nieuwe snelle spoorverbindingen naar bijvoorbeeld Duitsland en betere internationale verbindingen naar de Brainport Eindhoven. Ook elke tien minuten een trein wordt genoemd, net als snelle lightrailverbindingen in de Randstad. Het CDA wil dat de minister meer projecten met privaat kapitaal gaat financieren of dat zij investeringen erbij haalt, bijvoorbeeld van Nederlandse pensioenfondsen.

Met name in het openbaar vervoer liggen kansen omdat een kaartje een deel van de financiering kan zijn. Daar kunnen we versnellingen mee bewerkstelligen. Wil de minister dat eens breed onderzoeken? Hier moet toch een oplossing voor te vinden zijn? Hoever zijn de minister en de staatssecretaris met deze onderzoeken, mochten ze er al aan begonnen zijn? Of wachten we tot we met de rug tegen de muur staan en onze openbare infrastructuur afhankelijk gaan maken van bijvoorbeeld de Chinezen, zoals die dat in vele andere landen reeds doen? Willen zij daar de provincies bij betrekken? Geld van provincies kan goed besteed en geïnvesteerd worden in infrastructuur. Dat is beter dan het geld op de bankrekening laten staan. We zijn overigens ook benieuwd waar het geld van de brede doeluitkering is gebleven toen dat van de stadsregio's naar de provincies werd overgeheveld. Wil de minister daar onderzoek naar doen?

Voorzitter. Dan het volgende punt. Het CDA wil dat de hyperspits in het openbaar vervoer kleiner wordt gemaakt. Dat kan door college- en schooltijden aan te passen. De Hogeschool van Arnhem en Nijmegen (HAN) en de Radboud Universiteit hebben na gezamenlijk onderzoek met onder andere de NS de college tijden aangepast om de drukte in de spits op en rond de campus in Nijmegen te verminderen. Sinds 3 september 2018, nog zeer recent, start het eerste college-uur bij de HAN, zowel in Nijmegen als in Arnhem, om 9.00 uur in plaats van 8.45 uur. Een kwartiertje later. Door deze college tijden aan te passen is de verwachting dat het aantal reizigers in Nijmegen tijdens die hyperspits die piek om 8.20 uur in de bus kan afnemen met ongeveer 27%, in de trein met ongeveer 19% en zelfs op fietspaden met 19%. Er studeren maar liefst 42.000 studenten op de campus in Nijmegen. Binnenkort worden de eerste resultaten verwacht. Een kwartiertje later levert dus al 20% minder studenten op. Wil de minister dit plan omarmen en met alle hogescholen en universiteiten deze strategie uitrollen? We overwegen daarbij een motie.

Voorzitter. Dan kom ik bij grensoverschrijdend spoorvervoer. Wij krijgen signalen dat ERTMS in België echt anders gedaan wordt dan in Nederland. Wij willen dat de gigantische investeringen die we in Nederland doen echt op alle fronten aansluiten bij onze buurlanden. Het is zinloos als het spoor in België en Duitsland niet aansluit. Nu is het al zo dat België de Nederlandse treinen niet goedkeurt tot Luik omdat de treinen nog geen ERTMS hebben. Volgens de EU-richtlijn hoeft dit ook niet, maar toch stelt België die hoge eis. Het wonderlijke is dat de Belgische treinen zelf

nog niet helemaal van ERTMS voorzien zijn en zelfs geen ATB hebben, terwijl dit wel een Nederlandse eis is voor treinen. Klopt het dat wij de Belgen een uitzondering geven en de Belgische treinen zonder ATB toelaten, terwijl de Belgen onze treinen zonder ERTMS niet toelaten? Volgens mij hebben de Belgen ERTMS nog niet eens operationeel. Graag een reflectie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Dan alternatieven. Spoor is na het traditionele busvervoer het duurste gesubsidieerde openbaar vervoer per passagier. Als je daar de getallen bij pakt van bijvoorbeeld CE Delft en de afgeleiden daarvan, zou je bij de bus ongeveer €0,40 per passagier per kilometer kunnen rekenen en bij de trein zelfs €0,26 per passagier per kilometer. Het CDA wil dat we meer gaan experimenteren met snelle, moderne elektrische snelbusverbindingen op speciale asfaltstroken of doelgroepstroken in plaats van dure rails, bovenleidingen en materieel. Dan hebben we het nog niet eens over de ERTMS-kosten. Er zijn goede voorbeelden bij de Zuidtangent tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam-Zuidoost. Wil de minister dit onderzoeken, bijvoorbeeld bij Utrecht-Breda? Daar komt die A27 ook weer om de hoek kijken. Dit zou ook goed kunnen in regionale vervoersconcessies in de provincies om belangrijke knooppunten te verbinden. In combinatie met het huidige potentieel in de corridorcapaciteiten van rail kunnen we voor dezelfde euro veel meer waarde aan de infrastructuur in Nederland toevoegen. Het is goedkoper, betrouwbaarder, milieuvriendelijker en flexibeler. Als dit een reëel alternatief is, zijn we toch gek als we dit niet doen?

Voorzitter. Dan kom ik bij een punt dat vele duizenden mensen elk jaar weer vervelend vinden in de winterperiode. Vorig jaar werkte de landelijk uitgedunde dienstregeling, de LUD, niet goed. De uitgekilde dienstregeling werd een enkele keer ingezet, maar leidde ertoe dat grote delen van het land echt niet bereikbaar waren. Elk jaar opnieuw worden duizenden reizigers geraakt door de blaadjes op het spoor of de wisselstoringen bij winterweer. Belangrijke knooppunten in Nederland zijn dan niet meer bereikbaar. De staatssecretaris gaf onlangs in een AO aan dat zowel ProRail als de NS klaar zijn voor de winter. Kan zij aangeven waarom zij ervan overtuigd is dat de reizigers deze winter wél veilig thuis kunnen komen? Zijn daarbij ook alle aanbevelingen van Locov integraal overgenomen?

Ten slotte Schiphol. Hoe staat het met de vliegveiligheid rondom Schiphol en de uitvoering van de adviezen van de OVV? Onlangs kwam de luchtvaartsector met een roadmap Veiligheidsverbetering Schiphol. Kan de minister hierop reflecteren en duidelijk aangeven wat de taken en verantwoordelijkheden van het Rijk zelf zijn? En wat zijn de belangrijkste resultaten die we tot en met 2020 willen behalen?

De voorzitter:

Dank u wel. Dat is keurig binnen de tijd, maar ik zie dat u nog een paar minuten extra spreektijd krijgt. Allereerst heeft de heer Laçin een vraag. Gaat uw gang.

De heer Laçin (SP):

De heer Amhaouch begon over Schiphol. Wij zijn ook benieuwd naar de plannen. We wachten al heel lang op de map van Schiphol, die al een aantal keren uitgesteld is; daar

zal ik ook in mijn opbrengst op terugkomen. Mijn nieuwsgierigheid betreft Lelystad Airport. Er is een motie aangenomen op het CDA-congres, die uitspreekt dat Lelystad Airport alleen open mag als er een garantie is dat de laagvliegroutes in 2023 zijn verdwenen. Vindt de CDA-fractie de garanties die er nu liggen voldoende?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik was niet begonnen met Schiphol; ik was begonnen met de expertise op het departement in het kader van de luchtvaart en het spoor. Dat wilde ik even rechtzetten. Nee, garanties zijn er niet. Dat heb ik ook op het congres gezegd. Garanties kun je heel makkelijk krijgen op een stofzuiger. Als je die in een winkel koopt en als die niet goed is, kun je die inruilen. Wat wij wel kunnen doen, is hier aan de minister vragen om er alles aan te doen dat in 2023 — dat is over vijf jaar; we hebben vijf jaar de tijd — die herindeling wel degelijk gerealiseerd is. Dat hebben we al vaker gedaan en daar kom ik later ook op terug. Als ik nu zie welk projectteam opgesteld is en als ik terugdenk aan de technische briefing die we hebben gehad, durf ik ook zelf als coalitiepartij te zeggen dat dit kabinet het luchtruim gaat herindelen. Er zijn meerdere kabinetten geweest die dat niet hebben gedaan. Wij gaan dat dit keer wel doen.

De **voorzitter**:

Uw zesde vraag; gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij regeert dit kabinet tot 2021 en niet tot 2023, maar dat terzijde. Het gaat mij erom dat de minister heeft gesteld dat ook bij de luchtruimherziening het verdwijnen van die laagvliegroutes een keiharde randvoorwaarde was. Dat waren de letterlijke woorden van de minister. Nu hoor ik de CDA-fractie zeggen: "Er zijn geen garanties". Waar neemt u genoegen mee in 2023?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het enige waar wij genoegen mee nemen, is dat wij hoger gaan vliegen. We hebben de belofte gedaan — dat hebben we in het begin gedaan, dat doen en we nu en dat blijven we doen, ook de komende vijf jaar; of ik er nou ben of niet, mijn partij zal daarvoor instaan — dat de vliegtuigen na de herindeling hoger gaan vliegen. Daar hebben wij ons aan gecommitteerd en daar blijven we bij.

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

Mijn vraag gaat over hetzelfde onderwerp. De heer Amhaouch zegt: "Garanties bestaan niet." Uw achterban in Overijssel was er nou juist zo blij mee dat er nu keiharde garanties zijn dat het laagvliegen na de herindeling voorbij is. Eigenlijk zegt de heer Amhaouch dat die garantie er eigenlijk helemaal niet is. Wat zegt de heer Amhaouch dan tegen zijn achterban? Zijn die garanties er nou wel of niet?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nogmaals, de achterban — en dat geldt volgens mij niet alleen voor de achterban maar voor heel Nederland — heeft uitgesproken dat er na 2023 hoger moet worden gevlogen. Daar gaan we voor. Dat gaan we realiseren. Ik heb er alle

vertrouwen in dat we alles op alles zetten, dat er voldoende capaciteit is, dat er voldoende expertise is en dat door deze middelen nooit gezegd kan worden dat wij uitlopen. We komen er nog op terug. De minister mag het dalk nog eens bevestigen in de tweede termijn. Dus in 2023 gaan we hoger vliegen.

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

Dat begrijp ik. Dus dat zijn garanties voor zover die mogelijk zijn. Ik denk dat de achterban van het CDA daar ook wel begrip voor heeft. Maar het kan dus zijn dat die garanties er niet zijn in het proces dat de heer Amhaouch net zelf beschreef en waarin we nog gaan uitvinden hoe het allemaal gaat werken. Ik denk dat het goed is dat we dat gezamenlijk vaststellen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als je aan programmamanagement doet, dan reken je vanaf een bepaalde datum terug. Als ik terugkijk dan zie ik dat mijn vertrouwen dat we goed op weg zijn, is gesterkt. Dat wil niet zeggen dat we achterover kunnen gaan leunen. We hebben een technische briefing gehad. Daarbij zat LVNL aan tafel, daarbij zat de NLR aan tafel, daarbij zat Defensie aan tafel, daarbij zat het ministerie aan tafel. Volgens mij heeft die elke partij een goed gevoel gegeven — ik wil het horen als er een is die dat niet heeft — over waar zij mee bezig zijn en welke stappen zij aan het zetten zijn. En we zullen ook afwachten: er is ons verteld dat in het tweede kwartaal volgend jaar het startbesluit komt en dat er alternatieven om hoger te vliegen gaan komen, en hoe we het participatieproces gaan inzetten en hoe we de internationale contacten met onze buurlanden gaan managen.

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

Voorzitter, dank u wel; fijn dat ik hierop nog even mag terugkomen. Nogmaals, dit betekent dat de garanties er zijn voor zover die mogelijk worden. Maar misschien is het goed om te markeren dat het ook betekent dat, als Lelystad opengaat — of "wanneer" Lelystad opengaat, als het aan het CDA ligt — er drie jaar laag wordt gevlogen. En dat geldt dan voor de aantallen die Lelystad gaat herbergen. Ik denk dat het ook goed is om dat tegen de CDA-achterban te vertellen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Juist dat punt is heel duidelijk aan de orde geweest op het congres: wat doe je in de eerste drie jaar? Als je nu keihard zegt dat je er geen vertrouwen in hebt en Lelystad drie jaar gaat uitstellen, dan is er geen Lelystad meer. Dat zegt de achterban ook niet. De achterban zegt: wij willen dat jullie hoger gaan vliegen. Het compromis waarvoor nu is gekozen — in het eerste jaar 4.000 bewegingen, in het tweede jaar 7.000 en in het derde 10.000 — is een compromis om de overlast te minimaliseren. Men komt bij elkaar om samen naar oplossingen te zoeken en niet om het beeld te schetsen dat er inderdaad vanaf dag één elke dag 10.000 vluchten boven hetzelfde huis komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als ik de heer Amhaouch zo hoor, dan begrijp ik echt heel goed dat de CDA-afdelingen van Heerde, van Apeldoorn,

van Ede — het hele rijtje — ongelukkig zijn met het feit dat er zo'n afgezwakte motie heeft voorgelegen. Want eigenlijk hoor ik de heer Amhaouch zeggen: ja, er is een garantie dat het hoger wordt. Maar wat is dan "hoger"? Dat was natuurlijk ook de aard van een motie die ik eerder heb ingediend: definieer nou voor mensen in Klarenbeek en in Wezep wat dat "hoger" na 2023 is. De heer Amhaouch zegt dat we allemaal heel veel wijzer zijn geworden van de technische briefing, maar op dit punt — hoeveel beter wordt het nou gegarandeerd voor mensen in Klarenbeek? — heb ik geen duidelijk antwoord gekregen. Dus mijn vraag aan de heer Amhaouch is: wat is voor u "hoger"?

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij hebben wij een heel goed en levendig congres gehad. Iedereen heeft zich daar kunnen vinden in het voorstel dat daar vanuit Gelderland, Overijssel en vanuit hier samen is gekomen. Daar kan iedereen zich in vinden. U heeft het over "hoger". U noemt nu precies waar het fout gaat. Als u denkt dat u kunt garanderen dat u nu al voor elk individueel dorp precies de hoogte kunt definiëren, dan schetst u een verkeerd beeld. We hebben gezegd: we gaan hoger. De level flight is dalijk op 6.000 voet, oftewel 1.800 of 2.000 meter. Dat is wat we nu gaan doen. Iedereen zegt dat we dalijk hoger gaan vliegen. Hoeveel hoger weet je nooit. Dat weet je niet precies. Dat moet je ook nu niet gaan specificeren, want dat is niet ... Ik spreek ook piloten of oud-LVNL'ers. Zij zeggen: waar jullie in de Kamer over spreken, over 6.000 voet, dat is nog niet relatief laag; op die hoogte wordt op meer plekken gevlogen. Dat zijn hun woorden. Natuurlijk begrijpen we de mensen in Gelderland en Overijssel wel als ze zeggen: jullie gaan kilometers lang op 6.000 voet vliegen en dat willen we niet. Dat moet afgelopen zijn na 2023.

De voorzitter:

Nog een aanvullende vraag van mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De aanvullende vraag of opmerking is toch wel dat het heel makkelijk is voor de minister om te beloven aan de mensen dat laagvliegen na 2023 voorbij is en voor de heer Amhaouch om te beloven dat ze hoger vliegen, als je niet eerder of helder bent over wat dat nou betekent. Is dat 50 voet of 100 voet hoger? Wat verandert er echt voor mensen? Dat is voor mensen in Wezep of Klarenbeek van belang. Ik noem specifiek twee voorbeelden omdat het echt maar de vraag is of het voor de mensen daar na 2023 beter is. Dus nogmaals de vraag aan de heer Amhaouch: kunt u eerlijk zijn over wat er gegarandeerd kan worden over hoe het beter wordt na 2023?

De heer Amhaouch (CDA):

Wat wij kunnen zeggen, is dat we hoger gaan vliegen en dus van de lange laagvliegroutes af zijn. Hoe hoog dat wordt, zullen we dadelijk zien als het startbesluit komt en als het uitgewerkt wordt. Wat u wilt, is een proces overslaan dat vijf jaar gaat duren en dat leidt tot een uitkomst voor het herindelen van het gehele luchtruim van Nederland waarbij Defensie gelukkig ook samen gaat werken met de burgerluchtvaart en waar ook ruimte komt. U wilt vandaag

een oplossing. U weet ook goed dat je in geen enkel bedrijf of in geen enkel project, ook geen rijksproject, nu al exact kunt aangeven waar je over vijf jaar staat. Er moet ook een bepaald vertrouwen zijn. Als Kamer zijn we zelf ook betrokken bij een bepaald vertrouwen in de feiten en de processen. Als we nou verkeerde processtappen zouden nemen als Kamer of als kabinet dan heeft u een punt, maar volgens mij zijn wij vanaf de start van dit kabinet heel zorgvuldig en stap voor stap door dit proces heen gegaan. De MER heeft dubbelchecks gedaan. Er zijn kantelbureaus ingeroepen. Er is een belevings ...

De voorzitter:

Dank u wel

De heer Amhaouch (CDA):

Maar, voorzitter, ik wil er toch heel even kort op ingaan.

De voorzitter:

Maar de bedoeling van een interruptie is dat een korte vraag wordt gesteld, waarop een kort antwoord komt.

De heer Amhaouch (CDA):

Maar er wordt hier wel een bepaald beeld geschetst. Ter Kuile is er bij gehaald. De belevingsregiegroep is er bij gehaald. Iedereen heeft mee kunnen doen. Dus laten we ook niet het wantrouwen vanuit de Kamer voeden.

De voorzitter:

Dank u wel. Nog een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

De heer Amhaouch haalt het woord "vertrouwen" erbij. Dat is nou net het hele punt. Ook de regiegroep heeft het vertrouwen opgezegd. Dus er is helemaal geen vertrouwen. Waar we vaststellen dat dat vertrouwen er niet is, is mijn vraag waarom het CDA er niet voor kiest om eerst te herindelen en te kijken of het allemaal gaat lukken met die hoogvliegroutes. Dan heeft u namelijk de garantie. Dan kunt u die garantie ook gewoon nu geven, want we gaan immers eerst herindelen en dan zien of we hoog kunnen vliegen. Als dat dan allemaal lukt, kunnen we Lelystad opendoen. Waarom kiest het CDA er nou voor, in de wetenschap dat dat vertrouwen er niet is, om die volgorde om te draaien? Dat is echt heel bizar.

De voorzitter:

Uw vraag is duidelijk.

De heer Amhaouch (CDA):

Het kan goed zijn dat bij een aantal mensen het vertrouwen er niet is en dat is ook geschonden door de fouten die geconstateerd zijn in de MER, maar we moeten wel vanaf een bepaald punt de correctiestappen zien. In zijn rapport schetst de heer Ter Kuile een evenwichtig beeld. Hij geeft aan waar we nog kritischer moeten zijn en doet tevens een aantal aanbevelingen. Een van onze moties strekte ertoe die aanbevelingen allemaal over te nemen, ook die van de

Commissie voor de m.e.r., onder andere voor een extra monitoringprogramma voor Overijssel en Gelderland, maar die motie heeft geen steun gekregen van GroenLinks en heeft het helaas niet gehaald.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

De heer Amhaouch heeft het over vertrouwen. Dat was ook het punt waarmee deze minister begon toen zij minister werd, namelijk dat zij het vertrouwen zou gaan herstellen. Dat was het beginpunt omdat er al heel veel kwaad was geschied in dit dossier. De heer Amhaouch heeft het over de milieueffectrapportage. Die is gedubbelcheckt of geüpdatet nadat bewoners de fouten hadden ontdekt, niet het kabinet, niet het ministerie. Vervolgens is de milieueffectrapportage nog een keer gedaan.

De voorzitter:

Uw vraag?

De heer Laçin (SP):

Nu zien we in de resultaten van de belevingsvlucht dat er 3 dB tot 6 dB meer is gemeten dan in de MER is aangegeven. Vindt het CDA dat in het kader van dat vertrouwen, de minister met die 3 dB tot 6 dB aan de slag moet gaan en daaraan iets moet veranderen of vindt het CDA dat zij dit gewoon aan de kant moet schuiven, zoals zij dat nu eigenlijk doet?

De heer Amhaouch (CDA):

Op één punt geef ik de heer Laçin gelijk. Dat betreft de fouten die door de bewoners geconstateerd zijn in de eerste MER. Dat heeft de heer Adegeest naar boven gebracht. Volgens mij is ook duidelijk gemaakt dat daarin fouten zijn gemaakt. Ik vind dat er vanaf dat punt continu zorgvuldig is opgetreden.

Dan komt u bij het rapport over de metingen. De bewoners zelf wilden een belevingsvlucht. Wij wilden als Kamer een belevingsvlucht. Ik heb de rapporten, ook van DGMR, en alles wat daarbij zat en ook de brief van de minister van voren naar achteren en van achteren naar voren gelezen. Als je alle meetpunten bij elkaar optelt, scheelt het 1 dB. Zelfs op 1.800 meter level flight, op de meting van de belevingsregiegroep zit 5 dB tot 6 dB. Dat kan, dat wordt geconstateerd. Ik denk dat het goed is wat de minister zegt: als wij het model dat de MER conform de Europese richtlijn toepast en het meten in de toekomst dichterbij elkaar willen brengen, zullen we een fatsoenlijk meetplan moeten maken. Dat kun je dan niet doen met alleen die belevingsvlucht. Ik heb altijd geleerd — dat is het voordeel als je meet- en regeltechniek heb gestudeerd — meten is weten als je weet wat je meet. Ik denk dat dat het uitgangspunt moet zijn. We moeten niet bagatelliseren. Het geeft een indicatie. Maar laten we er in de toekomst dan ook heel zorgvuldig meetplannen op zetten, zoals ze dat ook in Engeland doen. Dan zul je zien dat de berekeningen en de metingen dichterbij elkaar komen. Maar ze zullen nooit op elkaar komen.

De voorzitter:

Uw laatste vraag?

De heer Laçin (SP):

Daar ben ik het mee eens: meten is weten. Laten we ...

De heer Amhaouch (CDA):

Als je weet wat je meet! Dat hoort erbij.

De voorzitter:

Ik heb het woord gegeven aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Laten we dat vooral naar elkaar toe brengen. En of het dan tot op de decibel gelijk wordt, dat zien we dan wel. Maar ik heb het over verschillen van 5 dB tot 6 dB op bepaalde plekken, met een belevingsvlucht, met het nieuwste vliegtuig, zonder passagiers en lading en tijdens prachtig weer op 30 mei. U was er zelf misschien ook bij. Ik was er in ieder geval wel, ik was in Nijbroek en Klarenbeek. Dan vrees ik het ergste als het straks wel volle vliegtuigen zijn, als het oudere vliegtuigen zijn. Dan wordt die 5 dB tot 6 dB veel groter. Ik wil het volgende aan de heer Amhaouch meegeven en vragen. Als we weten dat 3 dB meer tot twee keer meer geluidshinder leidt, wat betekent dat dan voor de mensen die onder die laagvliegroutes wonen?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik word nu gedwongen om de techniek in te gaan. 3 dB betekent twee keer zo veel geluidssterkte. Dat is niet hetzelfde als de geluidsbeleving van het oor. Als je 10 dB verschild, dan is het een verdubbeling voor het oor. Ik wil het volgende zeggen. De metingen die gedaan worden, hoeven we niet te bagatelliseren. Het is een indicatie. Maar ze zullen nooit op elkaar komen te liggen. Ik heb mijn telefoon voor me liggen. Als je je bezighoudt met luchtvaart, dan ga je kijken wat er allemaal boven ons vliegt. Dan ga je ook nog een app downloaden om decibellen te meten. Maurits heeft die decibelmeter. Toen mevrouw Kröger vandaag aan het woord was, zat ze al tussen de 60 dB en 70 dB. GroenLinks creëerde dus heel veel geluid in deze zaal.

Ik was in Zwolle en ik was in Oene. Ik ben zeer betrokken bij dit thema, dus ik ben ook wezen luisteren. En laten we ook eerlijk zijn. Er waren mensen die de beleving hadden dat er veel overlast was. Er waren ook mensen, waar ik zelf bij stond, die zeiden: is dit het? Dus laten we het niet bagatelliseren, want dan doen we mensen tekort. Maar laten we dit proces in vertrouwen samen doorlopen.

Dank u wel. Ik heb nog 37 seconden over.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat betekent dat ik nu graag de heer Laçin namens de fractie van de SP het woord geef.



De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik hoop dat de heer Von Martels mijn decibellen niet gaat meten.

Voorzitter. We spreken vandaag over de begroting Infrastructuur en Waterstaat. Daarin worden keuzes gemaakt over hoe we het geld verdelen en welke prioriteiten we kiezen. In het maken van die keuzes gaat het kabinet een andere weg op dan de SP had willen zien. Ik zal op verschillende punten ingaan, onze keuzes uitlichten en met moties en amendementen proberen het kabinet op de goede weg te krijgen.

Het zelfbenoemde groenste kabinet ooit maakt keuzes die niet passen bij het groene profiel dat het zichzelf heeft aangemeten. Vervuilers van ons milieu en klimaat worden niet aangepakt terwijl huishoudens hoge boetes krijgen voor het per ongeluk verkeerd scheiden van hun afval. Steeds meer mensen hebben overlast van vliegverkeer en in verschillende delen van ons land zien mensen buslijnen verdwijnen die zij hard nodig hebben om van A naar B te komen.

Ik wil dan ook beginnen met vervoer en mobiliteit. Het is goed dat er wordt geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur en dat er veel aandacht is voor internationaal treinverkeer als alternatief voor de luchtvaart. Voor de SP kan er echter alleen maar sprake zijn van goed mobiliteitsbeleid als er ook sprake is van rechtvaardig mobiliteitsbeleid. Beleid waar iedereen van profiteert en dat iedereen in staat stelt om verder te kunnen reizen in minder tijd en liefst zo schoon mogelijk. Goed openbaar vervoer is voor de SP daarom cruciaal. We zien doorlopend dat buslijnen verdwijnen, buslijnen die door jongeren gebruikt worden om naar school te gaan, door ouderen om zorg te krijgen en door heel veel mensen om naar hun werk of elders te gaan. Waarom laten wij buitenlandse staatsbedrijven van onze belastingcenten bepalen waar en wanneer onze buslijnen rijden? De SP wil dat het weer mogelijk wordt voor provincies om zelf hun openbaar vervoer te regelen. Dat betekent bijvoorbeeld dat ze weer een provinciaal vervoersbedrijf kunnen opzetten, want buitenlandse staatsbedrijven die hier buschauffeurs uitknippen door pauzes in te korten, te strakke rijtijden in te plannen en te bezuinigen op materieel en onderhoud, die kunnen we missen als kiespijn.

Ook willen wij dat de volksvertegenwoordiging, in dit geval de provincie, betrokken moet worden bij de besluitvorming over nieuwe dienstregelingen als daardoor buslijnen opgeheven, samengevoegd of ingekort worden. Zij kunnen als geen ander het belang van inwoners wegen en waar nodig verdedigen. Veel mensen worden dan niet volledig afhankelijk van de hebzucht van vervoersbedrijven. Wat vindt de staatssecretaris van dit plan? Kan zij dit steunen en hoe kunnen wij dit in dit huis vormgeven?

De SP wil dat bij knelpunten in het verkeer altijd gekeken wordt naar de beste alternatieven om tot een oplossing te komen. Duurzaam vervoer is daar natuurlijk onderdeel van. Daarom is het voor ons onbegrijpelijk dat dit kabinet de btw op ov en treinkaartjes verhoogt. Mensen die niet bijdragen aan het fileprobleem én milieuvriendelijk bezig zijn, worden op deze manier gestraft. Dat is de wereld op zijn kop. Dit kabinet jaagt mensen weer de auto in en denkt dit op te lossen met meer asfalt. De files worden straks daar-

door niet alleen langer maar ook breder. Geen groen beleid, eerder grijszwart. Welke maatregelen gaat het kabinet treffen om openbaarvervoerbedrijven en reizigers te compenseren als de belachelijke btw-verhoging toch wordt doorgezet?

Dan terug naar de luchtvaart, een dossier waarin het jaren rommelt en waar ook al jaren in gerommeld wordt. Uit de metingen van de belevingsvlucht waar we het net over hebben gehad, is naar voren gekomen dat het geluid 3 dB tot 6 dB harder is dan opgenomen in de milieueffectrapportage. Met een van de nieuwste vliegtuigen, geen passagiers en lading en, nogmaals, prachtig weer op 30 mei. Dat kan veel slechter.

Dat kan straks alleen maar erger worden voor mensen die onder die laagvliegroutes wonen. Maar de minister geeft in haar brief van gisteravond aan dat zij de bandbreedtes acceptabel vindt en dat de Commissie m.e.r. hiervan op de hoogte was. Houdt zij er rekening mee dat een toename van 3 dB voor twee keer meer geluidshinder kan zorgen? En wanneer gaat de minister de regiegroep en de honderd-duizenden mensen die in Friesland, Gelderland en Overijssel wonen serieus nemen en naar hen luisteren?

Wanneer gaan we de eindeloos uitgestelde milieueffectrapportage voor Schiphol eindelijk ontvangen? Moeten we net zo lang wachten tot de uitkomsten naar de zin van Schiphol en de minister zijn? En houden we ook rekening met alle 200.000 mensen die wakker liggen van de geluidsoverlast rondom Schiphol, zoals de GGD vorige week stelde? Of blijft de minister vasthouden aan geluidscontouren waardoor ontzettend veel mensen met overlast niet zouden bestaan en dus niet meetellen in de cijfers?

En dan ten slotte Ryanair. Het is goed dat de minister voor een ...

De **voorzitter**:

Ik dacht: ik geef de heer Laçin even de tijd om het hoofdstukje vliegtuig af te maken, maar het ging toch over het vorige onderwerp, begrijp ik. De heer Paternotte voor een vraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik wachtte even af of de heer Laçin nog iets over de vliegtaks ging zeggen, want hij had net een interruptie waarin hij pleitte voor een inkomensafhankelijke vliegtaks. De heer Laçin is een goede vriend van de vrachtlvliegers, want u zegt altijd heel duidelijk dat Schiphol niet verder moet groeien, maar de vracht moet wel de ruimte krijgen, want dat zijn echte banen. Maar die vrachtluchten zijn toevallig ook de oudste toestellen die op Schiphol komen. Die maken de meeste herrie en zorgen voor de meeste uitstoot. Vrienden moet je de waarheid vertellen. Mijn vraag is dan ook of u er voor zou zijn dat die vliegtaks wat meer wordt opgebracht door die meest vervuilende, oude vliegtuigen, waar mensen het meeste last van hebben, zodat inderdaad die mevrouw die één keer per jaar op vakantie gaat misschien iets minder hoeft bij te dragen. Zou u daar voorstander van zijn?

De heer **Laçin** (SP):

De vraag is of ik daar voorstander van ben. Ik durf nog niet met zekerheid te zeggen dat vrachtliegtuigen altijd de oudste en meest vervuilende types zijn, maar voor een deel is dat wel het geval. Ik vind dat we de mensen met een kleine portemonnee die keihard werken en die één keer per jaar op vakantie kunnen, niet moeten pakken. Daarom had ik daar een interruptie over richting mevrouw Kröger. Vrachtluchten zorgen inderdaad voor werkgelegenheid. Dan gaat het om een groot aandeel in de werkgelegenheid op Schiphol. Maar vrachtluchten zorgen ook voor vervuiling. We zouden inderdaad moeten kijken hoe we de vrachtluchten kunnen belasten, waarbij er een eerlijke verdeling moet zijn, gelet op de vervuiling en de werkgelegenheid. Daarnaast moeten we de mensen met een kleine portemonnee niet pakken.

Ik ga verder, voorzitter.

De **voorzitter**:
Graag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik was bij Ryanair. Het is goed dat de minister pleit voor een Europese aanpak van deze maatschappij, die structureel arbeidsrechten schoffeert en daarmee ook de vliegveiligheid in gevaar brengt. Wat gaat deze minister doen om Ryanair aan te pakken, nu het bedrijf uitspraken van de rechter aan zijn laars lapt? Of blijft het bij grote woorden in Europa, zonder daden in Nederland? Piloten en cabinepersoneel zijn ontslagen of gedwongen overgeplaatst. Wat gaat de minister samen met haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid doen voor deze mensen? Hoe voorkomen we dit in de toekomst? Graag een uitgebreide reactie. De minister kan vandaag nog met haar collega van SZW overleggen over het antwoord dat ze morgen kan geven.

Tot slot heb ik op het punt van mobiliteit een paar zinnen over de binnenvaart. Meerdere keren heeft de Kamer gezegd dat goede schepen niet gesaneerd mogen worden door achterhaalde eisen. We hebben de binnenvaart keihard nodig. Kan de minister uitleggen wat de stand van zaken is met betrekking tot het beschermen van onze binnenvaartvloot, zoals gevraagd wordt in de aangenomen motie-Van Aalst/Laçin (31409, nr. 187) met betrekking tot de CCR-regels? Wanneer kan de Kamer de evaluatie rondom het boetebeleid in de binnenvaart ontvangen? Lukt dat voor het AO Maritiem op 6 december?

Voorzitter. Dan ons milieu, want het milieu heeft het ontzettend zwaar te verduren. Ik maak even een opsomming om het scherp te stellen. Chemours in Dordrecht loodst GenX en de verboden stof PFOA nog altijd in ons milieu en in het water. PFOA is in hoge concentraties gevonden bij metingen rondom Chemours, in de bodem rond Custom Powders in Helmond, dat stoffen voor Chemours verwerkt, en in de Alblasserwaard. Hoe kan dit? Deze stof zou al vijf jaar niet meer gebruikt worden, maar wordt nog steeds in hoge concentraties op verschillende plekken in ons land aangetroffen. Zijn de bewindspersonen hiervan op de hoogte? Weten zij waar het aan ligt?

Alsof de vervuiling van ons drinkwater door bijvoorbeeld GenX en PFOA niet genoeg is, verhoogt dit kabinet ook nog

eens de btw op drinkwater van 27% naar 30%. Drinkwater is een primaire levensbehoefte. Dit is dus ongekennd en schaamteloos. De drinkwaterbedrijven zijn zelfs een actie gestart om dit belachelijke voornemen te stoppen. Die actie steunen wij van harte. Ik heb het amendement op stuk nr. 16 ingediend om dit kracht bij te zetten. Ik hoop op Kamerbrede steun hiervoor.

Er zijn bedrijven die zogenaamd kunstgrasmatten recycleren, maar die in de praktijk helemaal niks recycleren, de berg kunstgrasmatten laten oplopen, ons milieu aantasten en ook nog eens geld verdienen aan de verkoop van die maten. Er zijn chemietankers die allerlei giftige stoffen mengen in stookolie en dat in ons water dumpen. Er zijn tankers die vanuit Duitsland ons land binnenvaren om kankerwekkend benzeen de lucht in te pompen, onder andere in Gelderland. Verbrandingsinstallaties draaien op volle toeren omdat China ons afval niet meer wil hebben en stortplaatsen lopen vol. Toch niet echt circulair, lijkt me. Jaarlijks zijn er 12.000 mensen die vroegtijdig overlijden door blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide. Maar dit kabinet gaat lekker door met asfalteren. En het gaat voor groei van Schiphol en uitbreiding van Lelystad Airport, met een overdosis aan ultrafijnstof als cadeau. Asbest is sinds 1993 verboden, maar het zit nog altijd in producten van Eurogrit, in make-up van Claire's en in producten die zonder toezicht geïmporteerd worden uit bijvoorbeeld China.

Het asbestdakenverbod is met een jaar achteruitgeschoven en het subsidiepotje van 75 miljoen is nagenoeg leeg. De CDA-fractie en de SGP-fractie hadden het daar ook al over. Ik heb een amendement ingediend om wederom 75 miljoen beschikbaar te stellen, omdat we met een enorme opgave zitten tot 2025 en de overheid daarin haar verantwoordelijkheid moet nemen. Ik hoop dat ook het CDA en de SGP hun morele plicht zullen invullen en mijn amendement zullen steunen.

Voorzitter. Ik kan nog wel even doorgaan, maar deze waslijst aan voorbeelden van de afgelopen anderhalf jaar spreekt boekdelen. Dit kabinet doet niks om vervuilers aan te pakken en legt de rekening neer bij de bevolking, die alle kosten mag ophoesten en tegelijkertijd blootgesteld wordt aan gezondheidsrisico's en die het milieu verpest ziet worden. €90 boete voor een lege zak chips in de verkeerde container tegenover bedrijven die vrij spel hebben en alles kunnen doen met tonnen aan afval, dat is het beleid van dit kabinet.

Voorzitter. Ook onze inspectiediensten schieten tekort. Dit blijkt uit alle voorbeelden die ik heb genoemd. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft meer capaciteit en kennis nodig. Zonder strenger toezicht en handhavingsbeleid stellen wetten en regels helemaal niks voor en verdienen vervuilers en milieucriminelen miljoenen ten koste van gezondheid en milieu. Dat moet stoppen en daarom dien ik een amendement in om 15 miljoen vrij te maken voor het versterken van de ILT. Het is onze taak als Kamer om alle Nederlanders op één te zetten en vanuit dat perspectief keuzes te maken. De overheid moet er voor de mensen zijn en niet voor de vervuilende industrie en de milieucriminelen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Van Eijs, die zal spreken namens de fractie van D66. Gaat uw gang.



Mevrouw Van Eijs (D66):

Dank u wel, voorzitter. Namens team IenW van D66, drie topmedewerkers en maar liefst vier Kamerleden, mag ik dit jaar de aftrap doen. Mijn collega Jan Paternotte neemt straks het stokje over voor de onderwerpen luchtvaart en mobiliteit. De collega's Rutger Schonis en Tjeerd de Groot nemen de WGO's Water en MIRT voor hun rekening. Ik richt me vandaag op milieu en de circulaire economie.

Voorzitter. Als ik zeg "een beter milieu begint bij jezelf" dan denkt iedereen aan het Postbus 51-spotje uit de jaren negentig. Maar als ik zeg "circulaire economie", dan heeft nog niet iedereen daar een helder beeld bij. Het is een vaag containerbegrip dat we concreet moeten maken met plannen en investeringen. Gister spraken mijn collega's bij de EZK-begroting al over de maatschappelijke uitdagingen op het gebied van de energietransitie en de klimaatadaptatie. Vandaag vervolmaak ik die heilige drie-eenheid met de circulaire economie. Dat is de kern van mijn D66-inbreng vandaag.

Op het gebied van de circulaire economie draaien we allemaal aan de knoppen: de overheid, het bedrijfsleven, maar ook de consumenten. Denk maar aan boodschappen doen en het daarbij meenemen van je eigen tas. Wij gaan van verbruiken en weggooien naar hergebruik, met als doel een duurzame en gezonde toekomst. Daarin moeten we iedereen meenemen, zowel de consument als de producent. Een beter milieu begint bij ons allemaal. De staatssecretaris zet zich daar volop voor in. Haar inzet zien we in een schone-luchtakkoord, een nieuwe landelijk afvalplan, een uitvoeringsagenda circulaire economie en een totaalaanpak van plastic, ook op het internationale niveau. In 2019 krijgen we de meer concrete maatregelen en kunnen we echt gaan doorpakken.

De circulaire economie draait in essentie om het verminderen van ons grondstoffenverbruik en het voorkomen van vervuiling. Volgens TNO kunnen we met de voorgestelde acties in de transitieagenda's tussen de 7,7 en 13,5 megaton aan broeikasgassen reduceren. Laten we die kans pakken. We zijn dan ook blij met de 16 miljoen euro extra voor circulaire economie in de begroting voor 2019 en 2020. De staatssecretaris heeft tijdens het begrotingsonderzoek al de toezegging gedaan bij de uitvoeringsagenda inzichtelijk te zullen maken welke andere potjes nog meer ingezet kunnen worden voor een meer circulaire economie. Voor D66 is de omschakeling cruciaal. We vinden dan ook dat er uiteindelijk voldoende geld moet zijn om onze ambities ook echt waar te maken. Het is immers echt een investering in onze toekomst.

In de kabinetsreactie stond een hele trits aan acties. Ik zal ze hier niet allemaal opnoemen, maar er komt bijvoorbeeld een versnellingshuis. D66 vraagt zich af hoeveel geld er naar dit project gaat. Hoe monitoren we of het versnellingshuis een echte bijdrage levert aan de transitie naar de circulaire economie. Wat gaan we minder aan grondstoffen

gebruiken en hoe gaan we minder ons milieu vervuilen door dit versnellingshuis?

Om te weten of we echt voortgang boeken, hebben we een monitor van het PBL. Die is deels nog in ontwikkeling. D66 vraagt zich af hoe deze monitor gebruikt kan worden voor het publiek. Is die ook bruikbaar voor de publiekscampagne? Als we echt iedereen mee willen nemen in de transitie, dan moet ook voor de consument inzichtelijk zijn wat de meest circulaire keuze is. Kunnen publiekvoorlichters zoals Milieu Centraal en het Voedingscentrum hier een rol in spelen? Er is echt meer kennis nodig bij burger, consument en producent. Op dit moment lijkt die kennis nog te missen of te veel verspreid te zijn. Ik mis echt nog zicht op hoe we die kennis gaan verzamelen, delen en inzetten. Hebben we daarvoor een leerstoel nodig, een nieuw kennisinstituut of een netwerk? We horen graag van de staatssecretaris hoe zij dit ziet.

Waar we ook nog wel de nodige kennis en bekendheid met circulair missen, is de bouw. Veel bouwmaterialen zijn gebaseerd op minerale, fossiele en metalen bouwstoffen. Zo'n 50% van onze uitstoot in Nederland komt voort uit de productie van primaire producten en de bouw heeft hier een belangrijk aandeel in, vooral nu we veel meer huizen moeten gaan bouwen. Helaas ontbreekt het vaak genoeg aan kennis in de sector om die huizen daadwerkelijk circulair te kunnen bouwen. De staatssecretaris sloot wel recent het betonakkoord, waarbij een flink milieubelastend materiaal een tweede leven kan krijgen. D66 zou graag zien dat er voor veel meer materialen in de bouw een goede circulaire toepassing komt. Wat ons betreft komt er een onderzoek naar de vijf meest gebruikte materialen in de bouw en hoe circulaire toepassingen daarvan ook gangbaar gemaakt kunnen worden in de praktijk. Kunnen we naast het betonakkoord ook een asfalt- of een piepschuimakkoord tegemoet zien?

Een van de andere belangrijke stappen is hoe we omgaan met afval, in het bijzonder plastic. Mooie stappen zijn de Ocean Cleanup, een uitvinding van Boyan Slat die inmiddels rondrijft, en de Bubble Barrier die in rivieren drijft. Maar er valt ook nog heel veel te doen in Nederland en Europa. Er komt een exportheffing op afval met een buitenlandse bestemming. Nu landen als China ons afval niet meer willen hebben, moeten we aan de slag met onze eigen overvloed aan plastic. Nu wordt er nog veel te veel verbrand. Hoe kunnen we dit ontmoedigen? Hoe voorkomen we fraude en illegale dumping in rivieren zoals in het Verenigd Koninkrijk gebeurt? Hoe voorkomen we deze Britse praktijken in Nederland en kunnen we hier iets aan doen in Europees verband?

Een andere belangrijke stap is het streven naar een single-use plastics oftewel verbod op wegwerpplastic. We vragen ons wel af in hoeverre onze ambities overeind blijven. Een van de doelen is om in 2025 een reductie te bewerkstelligen van 25% van het plastic waar nog geen alternatieven voor zijn. Maar hoe kunnen we nu al stimuleren dat we dergelijk plastic verminderen en dat die alternatieven er ook echt gaan komen? Het op één na meest voorkomende product in marien zwerfafval zijn sigarettenfilters. Die hebben een sterke milieu-impact. Een filter kan 500 tot 1.000 liter water vervuilen. Kan de staatssecretaris hier al stappen nemen? En hoe staat het met de discussie in Europees verband?

Onlangs lazen we ook over microplastics die hun weg naar het menselijk lichaam vinden. Dat zijn zorgelijke berichten, want over de impact is nog erg weinig bekend. We weten dat een deel van die plastics van onze synthetische kleding afkomt. Hoe kunnen we het gebruik van alternatieven zoals wol, katoen en hennep stimuleren?

Ook lokaal is er veel winst te behalen. We spraken eerder over het verbeteren van de kwaliteit van ons afval. Ook de kwaliteit van onze afvalinzameling moet omhoog. Meer voorscheiding, minder nascheiding en soms gewoon meer afvalscheiding. Hoe krijgen we achterblijvende gemeenten mee in het apart inzamelen van bijvoorbeeld plastic?

Als laatste onderwerp voordat ik het overdraag aan mijn collega nog even kort de luchtkwaliteit. Iedereen heeft recht op schone lucht. Daarom streven we ook naar de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Daarvoor komt er een schoneluchtakkoord voor de zomer volgend jaar. Het meest effectief is bronbeleid en wij vragen ons af of voor scooters, bromfietsen en snorfietsen, waar er nog niet echt een hard streven is, meer zou kunnen gebeuren. We willen ook graag van de staatssecretaris horen hoe het staat met de pilots die er in Den Haag en Amsterdam zijn geweest om snorfietsen van het fietspad te weren.

Voorzitter. Als u het mij toestaat, heb ik nog één opmerking over de RDW en over sjoemeldiesels. We maken ons zorgen over de positie van de RDW bij het goedkeuren van diesels en vragen ons af of de RDW daarbij niet tegen zijn andere Europese tegenspelers wordt uitgespeeld.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Ziengs. Gaat uw gang.

De heer Ziengs (VVD):

Ja, over een onderwerp dat al even geleden aan de orde kwam: de filtertjes van filtersigaretten. Mevrouw Van Eijs vroeg daar aandacht voor. Het is inderdaad een enorm probleem, omdat de meeste mensen helemaal niet in de gaten hebben dat het een milieurisico betreft. Je ziet dat iedereen zijn sigaret weggooit, waar dat filtertje aan zit. Ik heb in een eerder debat met de staatssecretaris een keer gezegd: neem nou contact op met de tabaksbranche, want wellicht heeft die daar een bepaalde oplossing voor. Zou D66 een dergelijke oplossing ook voorstaan in plaats van de angstcultuur om met die club in gesprek te gaan, simpelweg om dit probleem op te lossen?

Mevrouw Van Eijs (D66):

Als ik het mij goed herinner, was het probleem dat we in principe als overheid geen contact hebben met de tabaksbranche. Dat zou je kunnen zien als alleen een praktisch probleem, maar ik denk dat daar ook wel een principe onder zit. Ik zou dus veel liever horen van de staatssecretaris hoe zij in Europees verband met haar Europese partners, want we roken niet alleen in Nederland, gaat kijken hoe we dat kunnen oplossen en misschien een alternatief kunnen introduceren.

De heer Ziengs (VVD):

Jammer dat ik er nog een interruptie aan moet wijden, maar de werkelijkheid is een heel andere. Als u artikel 5.3 — want daar gaat het om — nog een keer gaat nalezen, ziet u dat dat niet betekent dat per se de overheid dat niet mag. Volksvertegenwoordigers mogen dat bijvoorbeeld wel. Dat is ook vastgesteld hier in de Kamer, weet ik vanuit de tijd dat ik het rookdossier deed. Zou het niet wat zijn om als vaste Kamercommissie wellicht, met de vertegenwoordigers daarvan, een keer in gesprek gaan met de tabaksbranche — want wij mogen dat wel — om ons een oordeel te vellen over hoe je dingen kunt gaan doen? Dan kunnen we dit onderwerp daar ook ter sprake brengen.

Mevrouw Van Eijs (D66):

Ik ga in principe altijd graag het gesprek aan, maar ik hoor ook graag of dat alternatief er niet gewoon al lang is en of de staatssecretaris daar misschien al stappen op kan zetten.

De voorzitter:

Dank u wel. U was aan het eind van uw betoog. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Paternotte en ook hij spreekt namens de fractie van D66. Gaat uw gang.



De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik zie dat de tijd wordt opgeplust. Ik richt me vandaag op alles wat rijdt, rolt of vliegt of wat juist veel te lang stilstaat in het filemonster. Want hoe D66 aankijkt tegen mobiliteit is overzichtelijk: we moeten zo snel, veilig en duurzaam mogelijk van A naar B kunnen. Of dat nou in de toekomst met de trein is, met de fiets of met de elektrische auto, elk vervoermiddel is een middel en er zijn geen heilige koeien. Nederland moet klaar zijn voor een toekomst met nog veel meer beweging, want stilstaan in files is nergens goed voor. Daarom moet het schoner, slimmer en veiliger.

Laat ik beginnen met het oer-Hollandse vervoermiddel dat een speciale plek in het hart van D66 heeft en dat is de fiets. Een doorslaand succes wereldwijd: gezond, milieuvriendelijk en met genoeg oefening kun je er als Limburger tweede in de Tour mee worden. Vroeger vonden mensen fietsen iets voor die gekke Nederlanders met hun platte polders en tegenwoordig zie van Malaga tot Montreal en van Budapest tot Buenos Aires tweewielers het straatbeeld veroveren. Maar toch lopen we weer voorop, want als eerste land hebben we met staatssecretaris Van Veldhoven een bewindspersoon voor fietsbeleid. In het buitenland noemt men haar neem ik aan de minister for biking.

Nog belangrijker is dat er nu 100 miljoen euro rijksgeld is voor de fiets. Het doel is om 200.000 mensen extra in het zadel te hijsen. Een groot deel van het geld gaat naar meer en betere fietsenstallingen bij treinstations en een groot deel gaat ook naar die snelfietspaden. Wij zijn erg benieuwd naar de eerste resultaten van deze fietsprioriteiten. Welke fietsenstallingen bij knooppunten zijn nu al gerealiseerd? Welke regio's doen mee? Wanneer wordt dit duidelijk? Want de schoppen moeten de grond in. Kunnen we nu ook zien hoe de fiets beter terugkomt in het brede infrabeleid, oftewel in de afwegingen over andere projecten? Wat ons betreft moet het doel zijn dat er geen project meer is waarin

niet gedacht wordt vanuit de kans voor de fiets en het perspectief van de tweewieler. Een voorbeeld hierbij is dat er met steeds meer e-bikes en ook bakfietsen iets anders nodig is in de fietsinfrastructuur. Als Amsterdammer heb ik vaak in heuse fietsfiles gestaan op weg naar mijn werk. Betekent dat ook ander beleid? Dat zijn allemaal vragen voor de staatssecretaris, net als de vraag hoe we de gemeenten en de provincies hierbij aan de bak gaan krijgen. Want 100 miljoen is mooi, maar het zijn de gemeenten en de provincies die echt de ruimte voor dat fietsen moeten maken. Om meer mensen op de fiets te krijgen, hebben we natuurlijk niet alleen de structuur nodig, maar ook de harten en de hoofden. Daarom heeft de staatssecretaris een elftal fiets-ambassadeurs geworven. Wat gaan zij doen en wat kunnen wij nou van hen verwachten?

Voorzitter. Van het fietspad ga ik naar de grote weg, waar minder files en minder vervuiling nodig zijn. Ik begin bij het tweede. De vrachtwagenheffing is een hele belangrijke maatregel. Die is namelijk dubbel duurzaam. Het is een prikkel voor partijen om minder vaak op de weg te rijden, en om naar het spoor en het water te gaan. En de opbrengst gaat naar de verduurzaming van trucks. De motie-Sienot, dus van mijn collega, heeft deze maatregel versneld en naar voren gehaald. Maar kan de minister al zeggen hoe we de opbrengst gaan investeren in schonere vrachtwagens? Is de minister over dat "hoe" al in overleg met de sector? En wordt hier ook een link met het klimaatakkoord gelegd? Want de uitstoot van vrachtwagens is nu nog gigantisch.

Het klimaatakkoord is duidelijk: de toekomst is uitstootvrij. Alle nieuwe auto's zijn uitstootvrij. Zero emissie in 2030. Vorig jaar al had Nederland de snelste groei in elektrisch rijden van Europa. Wie nu al elektrisch rijdt, voelt zich soms een loterijwinnaar. De weblog Goedkoperrijden liet deze zomer zien hoe je voor €7,20 aan laadkosten met het hele gezin naar de camping in Italië rijdt door slim oplaadplekken te kiezen. Voor €7,20!

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Na al die mooie woorden denk je dat de heer Paternotte zelf vanuit Leiden naar Den Haag fietst, of dat hij zelf in een elektrische auto reist, maar niets is minder waar.

De vraag gaat over de Maut. Is de heer Paternotte het met mij eens dat die wordt opgebracht door de sector zelf? Ook de buitenlandse partijen gaan meebetalen. Ik denk dat dat een goede ontwikkeling is. Is de heer Paternotte het met mij eens dat 100% van de inleg ook terug moet gaan naar die sector?

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij moeten we het eerste debat nog meemaken waarin de heer Dijkstra niet anderen aanspreekt op hun reisgedrag. Ik kom hier weleens met de fiets, ik kom hier ook weleens met de trein en de bus en ik ga ook weleens via de kinderopvang met de auto. En die moet in de toekomst een elektrische auto worden. Nu hoop ik natuurlijk dat de heer Dijkstra, die de hele tijd andere mensen hierop aanspreekt, ook eens vertelt wat hij zelf nou doet om zijn reisgedrag te verduurzamen. Want tussen al die keren dat

we de Instagram posts van andere mensen in deze zaal hebben horen aanhalen, hebben we dat nog nooit van de heer Dijkstra gezien. Ik hoop dat dus toch nog een keer mee te maken.

De heer Dijkstra heeft het over de Maut. Ja, hij noemt het investeren in de sector. We hebben afgesproken dat van dat geld de motorrijtuigenbelasting deels omlaaggaat en dat er wordt geïnvesteerd in verduurzaming van de sector. Maar mijn vraag is inderdaad of we alvast kunnen aangeven hoe we dat gaan doen. Want de reden dat er een kritisch rapport ligt, is dat we dat snel concreet moeten maken zodat we ermee aan de slag kunnen. Want wat ons betreft zou deze maatregel eerder vandaag dan morgen ingevoerd moeten worden.

Voorzitter, ik ga verder. Ik was gebleven bij die €7,20. Dat is nog minder dan wat de heer Amhaouch voor vliegtickets betaalt. We weten inmiddels dus al dat het €300 is omdat hij een flexibel ticket wil. Volgens de ANWB heeft een derde van de Nederlanders interesse om binnen vijf jaar een elektrische auto te gaan kopen. Maar tussen droom en daad staan nu drie zaken in de weg. Het zijn geen wetten of praktische bezwaren, of weemoedigheid die niemand kan verklaren, maar wel drie zorgen bij mensen: de prijs van de elektrische auto, de actieradius en de beschikbaarheid van laadpalen. Dat is vaak gewoon een tekort aan informatie. Want ga maar na: er staan in Nederland meer laadpalen dan je denkt. Het zijn er 33.000 stuks. We zijn daarmee koploper in Europa. Daarom wil D66 voor alle autorijders meer duidelijkheid over waar die palen dan staan en hoeveel elektrisch rijden kost. Er moet meer duidelijkheid komen langs de weg over de tankstations, waar mensen kunnen laden en waar ze waterstof kunnen tanken. Dat versterkt ook de businesscase voor tankstations om die alternatieve brandstoffen aan te gaan bieden, want klanten vinden ze dan makkelijker. En het herinnert al die andere chauffeurs, die nog benzine of diesel tanken, eraan dat er voor hen een schoner alternatief is. De vraag aan de minister is dan ook om een verleidingsoffensief in te zetten door aanwijzingen op de bebording te plaatsen. Hiervoor hebben wij een amendement ingediend.

En dan kom ik op de prijs. De prijs is ook veel gunstiger dan mensen vermoeden. De Volkskrant voorspelde zelfs dat elektrische auto's zo goedkoop worden in het gebruik dat mensen snelwegen gaan overspoelen. Het grote, groene filemonster wordt het dan. Maar voorlopig is het nog niet zover, want wie in de file staat, ziet vrijwel alleen maar die benzine- en dieseldampen om zich heen. Wie het raampje opendoet om van de zon te genieten, ademt ondertussen al die dampen in en doet een aanslag op zijn longen. Dus laat die elektrische revolutie zo snel gaan als maar kan. Daarom wil D66 dat we een prijsvergelijker in het leven roepen, juist op de plek waar we nu nog altijd een fortuin afrekenen voor een volle tank benzine of diesel. Want wanneer de automobilist aan de pomp ziet dat 100 kilometer elektrisch rijden twee derde bespaart ten opzichte van een litertje Euro95, dan komt de elektrische auto een stuk hoger op het wensenlijstje als je een volgende keer in de showroom of bij de occasiondealer staat. Dus onze vraag is: is de minister bereid dit in te voeren?

Voorzitter. We zijn koploper, maar we moeten toe naar echte, landelijke dekking van laadpalen. In elke uithoek van elk dorp tot gehucht moet een laadpaal komen te staan. Je

gaat een auto niet kopen als je alleen maar bij snellaadstations bij tankstations terecht kunt. Publieke laadpalen aan wegen, op parkeerplekken bij het werk, bij de supermarkt en het liefst ook de sportclub en het buurthuis zijn nodig. We moeten een concrete, landelijke visie hebben, waarin alle gemeenten een eigen palenplan hebben. In 2025 moeten we 500.000 elektrische auto's op de weg hebben. Die kunnen we van stroom voorzien als echt elke tiende openbare parkeerplaats zo'n laadpaal heeft. Daarom vraag ik de staatssecretaris naar haar palenplan. Wat doet de staatssecretaris in haar beleid om de verschillende gemeentes bij elkaar te brengen, zodat we echt van Zeeland tot Groningen eenzelfde dekingsgraad hebben bereikt?

Ik ben D66'er, dus ik vraag ook naar Europa. Want waar we naar toe moeten, is dat opladen over de grens net zo makkelijk is als tanken of bellen over de grens, zodat iedereen onbezorgd in de elektrische auto kan stappen om 's zomers de Route du Soleil af te zakken of, zoals ikzelf, mijn schoonmoeder in Denemarken op te zoeken, want mijn schoonmoeder woont erg ver weg. Wat doet de staatssecretaris hiervoor?

De taxi is de meest intensief gebruikte auto van het land. U kent het beeld wel: je komt de trein uit en dan staan daar die taxi's met stationair draaiende ronkende motoren om je te bedekken onder een deken van dieselwalmen.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: ik denk dat de heer Von Martels op het vorige punt iets wil zeggen. Gaat uw gang.

De heer Von Martels (CDA):

Over de inhoud die nog gaat komen kan ik nog geen vraag stellen. Ik ben reuze benieuwd wat er nog meer gaat komen. Maar nog even over die laadpalen: heeft u enig idee hoeveel laadpalen er tot 2025 nodig zijn, met in het achterhoofd het verwachte aantal elektrische auto's waarin we gaan rijden?

De heer Paternotte (D66):

We hebben gezegd: minimaal 500.000 elektrische auto's. Hoeveel laadpalen we daar precies voor nodig hebben? Als voor elke tiende parkeerplaats een laadpaal beschikbaar is, heb je een dusdanig brede beschikbaarheid dat er voor mensen nooit een probleem zal zijn bij het vinden van een laadpaal. Je hebt wel zo'n niveau nodig dat mensen zeker weten dat ze kunnen opladen, want anders kun je niet rijden met die auto.

De voorzitter:

Vervolg vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dat is een enorme opdracht, daarover zal geen misvatting bestaan. Maar het gaat er wel om dat er een realistisch plan wordt gemaakt. Moeten de plannen die nu worden gemaakt, nog binnen het huidige regeerakkoord worden gerealiseerd? Hoe ziet u dat voor u? Want we moeten inderdaad verder kijken dan 2022, vind ikzelf.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij merkt u bij mij enthousiasme om te zorgen dat we dit zo snel mogelijk doen. Ik stel daarom een aantal zaken voor om de vraag naar elektrische auto's verder aan te jagen en om ervoor te zorgen dat die tweedehands elektrische auto's eerder bij de Nederlandse occasionhandelaren terechtkomen dan in het buitenland. Als de vraag toeneemt, moet het aanbod aan laadpalen ook heel snel toenemen. Dat is natuurlijk de reden dat ik vraag naar het palenplan. We hebben 2025 als eerste doel gesteld dat er 500.000 elektrische auto's op de weg zijn, terwijl in 2030 nieuwe auto's alleen nog maar uitstootvrij mogen zijn, dus elektrisch, waterstof of andere mogelijkheden. Dat betekent dat de palen inderdaad snel mee moeten gaan. Maar het punt dat ik hier maak, is dat dat dus niet voldoende is als je dat alleen op bepaalde centrale strategische plekken bij tankstations hebt. Ze moeten echt bij de mensen in de buurt staan.

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb mijn schoonmoeder gelukkig wat klimaatvriendelijker uitgezocht: ze woont tien huizen verderop. Maar ik heb wel een beetje te doen met de heer Paternotte. Want als hij dadelijk met die elektrische auto, waar ik helemaal achter sta, naar Denemarken wil en hij moet ergens na de Nederlandse grens opladen, dan kan ik uit ervaring spreken: ik ben vijf jaar lang Europa in geweest met een auto met benzine en een stekker. Ik was een enorme stekkeraar, maar in het buitenland lukt het mij nagenoeg nooit. Dus hoe doet u dat in Duitsland en Denemarken als u straks naar uw schoonmoeder wilt? Want daar zit nog wel een probleemje.

De heer Paternotte (D66):

Ik vermoed dat de heer Stoffer wel iets vaker naar zijn schoonmoeder toegaat. Dat is puur vanwege de afstand ...

De heer Stoffer (SGP):

Zeker, iedere week!

De heer Paternotte (D66):

Kijk, iedere week. Dan reis ik uiteindelijk toch veel langer naar mijn schoonmoeder. Dat is de reden dat ik daarnaar vraag. Want ik haalde die website Goedkoperrijden aan die liet zien hoe je, als je de juiste plekken opzoekt en vooraf de juiste pasjes regelt, voor €7,20 naar Italië kan. Dat is hartstikke mooi, maar dat is bijna voor de hobbyisten die daarvan een project maken. Wat natuurlijk mogelijk moet zijn, is dat je in de auto stapt en weet dat je op die route voldoende oplaadplekken kunt vinden. En je moet ze niet alleen vinden, maar je moet ook weten dat je niet vooraf geregeld moet hebben dat je daar kan opladen: je moet daar meteen terechtkunnen. Oftewel: het moet net zo makkelijk worden als tanken en bellen. Dat is waarom ik aan de staatssecretaris vraag dat dit wel geregeld moet worden, want dit is ook een belangrijk obstakel voor mensen om te zeggen: wil ik wel een elektrische auto kopen, want als ik die heb, kan ik dan nog wel naar mijn schoonmoeder?

De heer **Stoffer** (SGP):

Kijk, we komen een beetje bij elkaar. Zijn de andere Europese landen net zo ver als wij om die laadpalenplannen enorm uit te rollen of niet? Daar heb ik namelijk geen zicht op. Of vraagt u nu juist aan de staatssecretaris om dat te stimuleren?

De heer **Paternotte** (D66):

Deels wel. We zijn nu koploper, want wij hebben de meeste laadpalen, terwijl we niet eens het grootste land zijn. Dus dat toont inderdaad wel aan dat niet alle Europese landen daar even ver mee zijn en dat wij als koploper dus als nadeel hebben dat wij minder makkelijk over de grens gaan. Maar dat is inderdaad precies de reden dat ik de staatssecretaris vraag daar in Europees verband werk van te maken. De eerste stap is natuurlijk dat je langs de snelwegen meteen terechtkan, want het is ook weer niet zo dat je per se bij elke sportclub in Duitsland of in Denemarken wil kunnen opladen. Dus de eerste stap moet zijn dat de beschikbare laadpalen ook heel makkelijk toegankelijk worden en dat er een Europese visie op komt.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Paternotte** (D66):

Dan over de taxi. Ik had dus het beeld geschetst van die dieselwalmen die je ziet als je dat treinstation uitloopt. En midden in de winter wil zo'n taxichauffeur die moet wachten, niet in de kou zitten; dat snap ik ook. Dan staat die motor aan, soms urenlang. Hoeveel mooier zou het zijn als je op dat station begroet wordt door een rij elektrische taxi's? De chauffeur zit er dan ook warmpjes bij, maar dan zonder dieseldamp. Bij Schiphol is dit al realiteit. Daar staan de zero-emissietaxi's, een samenwerking tussen de overheid en de sector, te wachten. Wij willen dit voorbeeld op veel meer plekken in Nederland. Daarom vraag ik de staatssecretaris om dit op te pakken, en mogelijk met de taxibranche een green deal zero-emissietaxi te starten.

Voorzitter. Naast schoner moeten we ook sneller worden, bijvoorbeeld in Utrecht. In het regeerakkoord is afgesproken dat het kabinet met de regio Utrecht aan de slag gaat met de Noordelijke Randweg Utrecht, de Zuilense Ring. Maar ik kijk nog heel even naar de heer Van Dijk.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk, gaat uw gang.

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

De heer Paternotte had het terecht over meer schone taxi's. Daar zijn wij ook voor, maar is er niet een stap die we eerst moeten nemen, namelijk de aanpak van Uber? We worden, onder andere door de Volkskrant, redelijk opgeschrikt over allerlei bedrijfjes die illegale taxichauffeurs laten rijden, via Uber. Uber zegt eigenlijk: ik heb daar helemaal niks mee te maken. Dus wij zouden graag het kabinet willen oproepen om toch te kijken hoe we Uber netjes volgens de regels in Nederland kunnen laten werken. Is de heer Paternotte hier ook met mij een voorstander van?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, we zijn er een voorstander van om Uber volgens de regels te laten werken. Een aantal jaar geleden had je UberPop. Die liet mensen in hun eigen auto als taxichauffeur optreden zonder enige vergunning. Dat is gelukkig ook aangepakt, want dat kon absoluut niet. Het principe dat Uber gewoon vergunde taxichauffeurs laat rondrijden via de app is prima. Dat moeten ook andere bedrijven kunnen doen; het zou mooi zijn als er wat dat betreft een goede concurrent voor Uber opstaat. En wij zouden Uber willen oproepen om de massa die ze inmiddels hebben opgebouwd ook in te zetten voor de verduurzaming van de taximarkt. Want je ziet dat er wel bedrijfjes opstaan die elektrische taxi's willen neerzetten en we hopen dat dit met een green deal verder gestimuleerd kan worden. Wat dat betreft heeft Uber tot nu toe erg weinig betekend.

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

Ik doel er ook op dat Uber via algoritmes taxichauffeurs laat rijden. Wat bijvoorbeeld heel goed zou kunnen is om via die algoritmes te kijken hoe het met de rust- en rijtijden van de chauffeurs zit. Bij Uber worden deze niet gecontroleerd en bij andere taxibedrijven wel. Dat zouden ideeën kunnen zijn die het kabinet met Uber zou kunnen bespreken. Dan spreken we Uber ook daarop aan: het is goed dat jullie er zijn, maar jullie moeten wel net als andere taxibedrijven voelen dat je een bepaalde vorm van werkgeverschap hebt richting je taxichauffeurs.

De heer **Paternotte** (D66):

Met het principe ben ik het wel eens, alleen worden dit soort discussies vaker in de commissie voor SZW gevoerd, dus ik kan me voorstellen dat we de vragen die u stelt ook aan de minister stellen. We kunnen dan vragen op welke manier het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met taxiaanbieders samenwerkt om, in dit geval, de rij- en rusttijdenregeling te helpen beschermen.

Ik was bij de Zuilense Ring. De draaischijf van Nederland is Utrecht, met het drukste kwartet snelwegen van het land: de A27, de A28, de A12 en de A2. Toch heeft Utrecht nog altijd geen echte volwaardige ring. In 2030 rijden er nog eens 30.000 voertuigen per dag extra langs, waarvan de meeste niet op weg naar de Domstad. De provincie en de stad hebben een plan van eisen opgesteld om met de aanleg van de Noordelijke Randweg Utrecht niet alleen de doorstroming rondom Utrecht, maar ook de leefomgeving van het omliggende gebied sterk te verbeteren. Beide partijen willen fors investeren in het plan: 29 miljoen. Met een bescheiden bijdrage van het kabinet wordt de afspraak in het regeerakkoord versterkt en kan zowel de doorstroming voor Nederland als de leefomgeving ter plaatse in de regio sterk verbeterd worden. Graag een reactie van de minister.

Ten slotte de aangenomen motie van onder anderen collega Sienot, die vraagt om proeven met betalen naar gebruik. Dat is een hele belangrijke. Kan de minister vertellen welke proeven nu voorbereid worden? Wanneer kunnen we die verwachten? De brief die we hierover kregen, was behoorlijk summier, terwijl we merken dat de sector wel echt aan de slag wil.

Voorzitter. Ik kom bij het spoor: de snelste verbinding tussen de centra van de grote steden. Wat ons betreft moet bou-

wen zo veel mogelijk gebeuren in die centra, zodat het groen ook groen kan blijven. Dicht bij de trein wonen is eigenlijk fijn. Guus Meeuwis maakte er ooit een prachtig nummer over. Bouwen boven het spoor is dus wat volgens ons moet gebeuren. De grond wordt dan dubbel benut en de trein is vlakbij. Veiligheid, geluid en trillingen moeten natuurlijk in het bouwplan zitten. Steden kijken op aandringen van D66 al naar nieuwe mogelijkheden in de buurt van stations. Kan de staatssecretaris in kaart brengen waar mogelijkheden liggen om te bouwen boven het spoor, precies daar waar de nood en waar de huizenprijzen nu het hoogst zijn?

Voorzitter. Ik wil van de weg en het spoor de lucht in. Daar willen wij groener vliegen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer Paternotte wou er weer vandoor vliegen. Utrecht-Breda, de A27, is vandaag een paar keer voorbijgekomen, net als de drukte. Hoe kijkt u tegen nieuwe initiatieven aan? Het is al vaker onderzocht, maar een directe spoorverbinding tussen Utrecht en Breda is niet haalbaar omdat het heel veel geld kost. Stel dat er nieuwe, innovatieve methodes zijn. Ik heb busverbindingen genoemd in mijn inbreng. Hoe kijkt D66 daartegen aan? Het is een alternatief voor de trein maar wel openbaar vervoer.

De heer **Paternotte** (D66):

Zelf woonde ik een tijd in de buurt van Utrecht en werkte ik in Breda. Ik heb inderdaad gemerkt hoe bijzonder het is dat twee steden die met de auto eigenlijk vrij snel bereikbaar zijn als je niet in het filemonster vastzit, met het openbaar vervoer zo moeilijk te verbinden zijn. Het lijkt ons heel goed als daarnaar gekeken wordt.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Paternotte** (D66):

In de lucht willen wij groener vliegen en willen wij ook een eerlijkere prijs. Om te beginnen willen wij naast 200.000 nieuwe fietsers ook 2 miljoen mensen uit het vliegtuig, in de trein krijgen. Het is gekkigheid dat er dagelijks vluchten van Schiphol naar Brussel gaan en van Brussel naar Londen. Er gaan er zelfs meer dan 60 per dag van Londen naar Amsterdam. Hoe staat het met de internationale spooragenda en die eerlijke prijs? Sinterklaas klautert binnenkort weer over de daken. Dan maken de mensen weer surprises voor elkaar. Het rijmwoordenboek draait overuren en gadgets die maximaal €10 mogen kosten veranderen van eigenaar. Dan krijg je een glimmende sleutelhanger of een goudvis die je de hele avond op schoot moet houden. Maar je kunt voor €10 een familielid ook een enkele reis Eindhoven-Athene met het vliegtuig geven, een afstand van meer dan 2.000 kilometer. Inderdaad, de terugvlucht is iets duurder, namelijk €17. Maar dan ben je nog steeds voor €27 4.000 kilometer aan het vliegen geweest; een soort vliegende kilonaller. Iedereen kan op z'n klompen aanvoelen dat dat te mooi is om fris te zijn.

In het regeerakkoord hebben we afgesproken dat we een vliegtaks gaan invoeren. Dat is een eerste stap in de richting

van een eerlijke prijs voor vliegtickets. Het draagt bij aan de bewustwording, en de inkomsten worden gebruikt voor lastenverlichting voor alle Nederlanders. Dat is mooi. Ik hoop iedere scepticus nog te kunnen overtuigen. Maar met een vliegtaks alleen lossen we dat probleem natuurlijk niet op. De lowbudgetmaatschappijen groeien en maken ook nog eens winst. Dat komt vooral door het feit dat zij geen belasting hoeven te betalen over hun kerosine. Dat vloeit voort uit het Verdrag van Chigago uit 1944. Dat verdrag moet dringend gemoderniseerd worden. Niemand kan mij uitleggen waarom je bij het aftanken van een Fiat Panda meer accijns betaalt dan Saudia Cargo op Schiphol over de 219.000 liter kerosine voor hun Boeing 747. Accijns op kerosine zou het allerbeste zijn. De vlieger die met het zuinigste toestel vliegt, bespaart dan een bedrag dat perfect gekoppeld is aan de hoeveelheid verstookte brandstof.

Dat lossen we natuurlijk niet op bij deze begrotingsbehandeling, dat weet ik. Dat moet je internationaal regelen, in het verband van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. Die club komt eens per drie jaar bij elkaar, maar voor specifieke doelen kan een buitengewone zitting worden georganiseerd. Als het ICAO-verdrag zo verouderd is, rechtvaardigt dat zo'n zitting. Maar iemand moet het initiatief nemen. Wie kan dat nou beter dan een minister met heel veel internationale ervaring? Zoals staatssecretaris Snel ook zijn Europese collega's verzamelt op een conferentie over een Europese vliegtaks, die natuurlijk nog beter zou zijn dan wanneer we dat alleen doen als Nederland, doen wij ook het voorstel dat de minister het voortouw neemt voor zo'n buitengewone zitting van ICAO om accijns op kerosine mogelijk te maken. Dat voorstel doe ik samen met collega Stoffer. Dat is niet zomaar, want de SGP is niet alleen de langstlevende politieke partij van Nederland, maar het is ook de enige partij in deze Kamer die al bestond toen het Verdrag van Chicago gesloten werd. Dus als één partij kan zeggen dat dit verdrag verouderd is, dan is het de SGP wel. Graag een reactie.

Er is een reden dat wij zeggen: groener vliegen. Want het is nogal wat dat we in Nederland na decennia groei nu jarenlang Schiphol niet laten groeien.

Ik zie dat er twee mensen willen interrumpen.

De **voorzitter**:

Ik zag als eerste mevrouw Kröger opstaan. Het is uw laatste vraag, mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Die besteed ik heel graag aan het onderwerp van een eerlijke prijs voor vliegen. Wat betreft de voorstellen van de heer Paternotte: het lijkt mij heel goed om een stap te zetten richting het einde van de ploftickets. Zo'n internationaal verdrag veranderen kost natuurlijk gewoon ontzettend veel tijd, maar het is heel belangrijk dat onze minister daar vaart mee gaat maken. Alleen, er zou een tussenstap kunnen zijn. Voor binnenlandse vluchten mag er wel accijns geheven worden. Dat doen de Verenigde Staten bijvoorbeeld. Europa zou je ook kunnen opvatten als een binnenlandse markt: de Europese Economische Ruimte. Vluchten binnen Europa zou je als één economische entiteit kunnen beschouwen. Dan zou je wel accijns binnen Europa kunnen heffen. Is dit

een denkrichting waar de heer Paternotte op mee wil? Is het een plan dat wij misschien kunnen uitwerken?

De heer **Paternotte** (D66):

De denkrichting vind ik heel interessant. We hebben binnen Europa natuurlijk ETS, maar in de Verenigde Staten is dat er niet. Die hebben daar binnenlands wel iets voor. Ik ben blij dat u "binnen Europa" zegt, want als we in Nederland iets voor binnenlandse vluchten regelen, schieten we niet heel veel op. Maar over die denkrichting wil ik zeker met u doordenken.

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

Dat is goed nieuws, zeker daar het juridisch in Europa al kan. Het mag gewoon bij landen onderling. Dat is goed om te weten.

Ik wil de heer Paternotte complimenteren, ook voor het gebruik van dezelfde beeldspraak als de Partij voor de Dieren al vaker gebruikt heeft: de Panda en de jumbo. Het is heel fijn dat we elkaar daar vinden. De heer Paternotte kijkt wat verbaasd, maar ik doe hem graag de tekst toekomen. Ik zag het als een compliment aan ons, maar misschien is het dan toch iets anders. Ik heb de volgende vraag. Accijns in ICAO-verband proberen te verhogen of in te voeren, lijkt een goede gedachte. Nu is het wel zo dat de ICAO de organisatie is van de luchtvaartsector, die dus al decennialang aangeeft dat zij alles wil doen, behalve het invoeren van accijns op brandstof.

De **voorzitter**:

Uw vraag?

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

Nu moeten we in Nederland binnenkort beslissen, in december, of wij Europa, de Raad van Ministers, toestemming geven voor het voorstel van ICAO — het is een beetje een ingewikkeld verhaal, voorzitter; ik moet er even de tijd voor nemen; dank u wel — dat de klimaatplannen van de luchtvaartsector door ICAO zelf worden opgelost door middel van CORSIA. Als wij dat doen en tegen Europa zeggen "ja, ICAO, ga het maar oplossen", dan is een accijns waarschijnlijk van de baan. Mijn vraag aan D66 is dus: gaat zij net als de Partij voor de Dieren niet ermee instemmen om die bevoegdheden over te hevelen naar ICAO, willen we dat in Europees verband of als land zelfstandig kunnen blijven regelen?

De heer **Paternotte** (D66):

Twee dingen. Allereerst de beeldspraak van de Fiat Panda. Laat ik eerlijk bekennen dat ik die al gebruikt heb bij het algemeen overleg dat wij voor de zomer hadden, dus eigenlijk herhaal ik hier mezelf. Later zag ik deze inderdaad ook in uw uitingen terug. Maar laten we nog een onderzoek instellen naar wie wie geplagied heeft. Ten tweede over CORSIA. Natuurlijk kijken wij heel kritisch of wij dat voldoende vinden. Ik ben er niet zozeer van overtuigd dat als CORSIA met dat pakket komt, dat ook betekent dat een accijns dan automatisch van de baan is. We hebben in Europa ETS, maar wij kijken daarnaast nog steeds naar een Europese vliegtuigbelasting dan wel een Europese vliegtaks,

die het allermooiste zou zijn. Ik begrijp waarom u zegt dat dit een ingewikkeld verhaal is, want volgens mij moeten we heel goed naast elkaar leggen wat nou wat uitsluit, want ik zie dat niet direct.

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

We kunnen in ieder geval vaststellen dat er een plan is van ICAO, dat "CORSIA" heet. Daar zit geen accijns op brandstof in. We kunnen ook vaststellen dat we volgende maand een besluit moeten nemen: hoe staat Nederland daartegenover? Ik denk dat het goed is dat we daar nog even gezamenlijk over spreken, omdat we daar ook over moeten stemmen.

De **voorzitter**:

Ik hoorde geen vraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, het is goed dat we dat algemeen overleg van 5 december vol verwachting tegemoet treden.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord graag aan mevrouw Van Brenk. Nog een nabrander, meneer Van Raan?

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

Ja, nog een nabrander. De heer Paternotte heeft het over 5 december. Vol verwachting klopt ons hart; dan hebben we een overleg. Maar dat is te laat. We moeten de minister opdrachten meegeven in het AO Transport. Dat weet de minister ook. Voor die tijd moeten we daar dus over spreken.

De heer **Paternotte** (D66):

Oké.

De **voorzitter**:

Maar u gaat over de agenda. Dat doen we niet hier, in deze plenaire zaal. Daar hebben we een procedurevergadering voor.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Het is goed om te horen dat ook D66 vindt dat je een eerlijke prijs moet betalen voor vliegen. Zou het ook mogelijk zijn dat D66 mee wil denken over het belasten van vliegtuigen in plaats van het belasten van het ticket, in die zin dat je een vervuילend of meer vervuילend vliegtuig zwaarder belast?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij is het het allerbeste als we met Europa samen iets doen, want dan heb je ook geen weglekeffecten en onderlinge concurrentieverhoudingen. Daarnaast zou ik het inderdaad het allerbeste vinden als we kijken naar die vliegtuigen. Dat was ook de reden waarom ik die vraag aan de heer Laçin stelde. We hebben nu die vrachtluchten op Schiphol. Sommige toestellen zijn best modern, maar het zijn vaak relatief oude toestellen; soms zijn ze wel 30 jaar

oud. Stel je voor dat onze snelwegen vol staan met 30 jaar oude auto's; dat zou een ramp zijn voor de luchtkwaliteit, maar dat is vaak wel de realiteit van de vrachtlieggers op Schiphol. Cargolux, Saudi Cargo ... Ik kan ze allemaal wel opnoemen. Als je die nou inderdaad relatief veel laat bijdragen aan die luchtvaartbelasting, dan is dat ook een mooie prikkel voor verduurzaming en voor het sneller vernieuwen van die vloot om te zorgen dat je met veel schonere, nieuwere toestellen gaat werken. Dat is precies de reden waarom ik al eerder heb gevraagd om exact hetzelfde te doen met de luchthavengelden op Schiphol. Ik ben heel blij om te zien dat de minister dat heeft opgepakt en dat dit nu ook gaat gebeuren. De meest vervuilende vliegtuigen gaan nu dus fors meer betalen op Schiphol en de nieuwste minder.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Paternotte (D66):

Dat is de reden waarom wij zeggen: groener vliegen. Want het is nogal wat dat we in Nederland na decennia groei Schiphol nu jarenlang niet laten groeien. Ik prijs Dick Benschoop en de minister ervoor dat zij Schiphol uit de ratrace van Europese luchthavens willen halen om de vraag wie de grootste is. Er waait duidelijk een frisse wind door het Schipholgebouw. Laat Schiphol nou de groenste in plaats van de grootste luchthaven zijn. Je kunt daar cynisch over zijn, want luchtvaart is vervuilend en blijft dat ook. In China en India verdubbelt de luchtvaart de komende vijf jaar. Er komen honderden vliegvelden bij. We kunnen in Nederland de luchtvaart laten krimpen, maar uiteindelijk hebben we dezelfde planeet als de Chinezen en de Amerikanen. We moeten hen dus overtuigen ook grenzen aan de groei te stellen. We moeten dus ook vooroplopen in de verduurzaming en we moeten innovaties aanjagen.

Dit betekent ook: elektrisch vliegen. De brandstof van de toekomst is immers niet kerosine. Op de korte afstand, waar je niet zomaar snelle treinen hebt, kunnen die kleine elektrische toestellen aan de bak. De KLM vliegt naar sommige Europese bestemmingen met 88 stoelen. Doe daar drie elektrische vliegtuigen, 30-zitters, voor in de plaats; dan kun je kiezen tussen meer tijden en je hebt minder herrie en minder uitstoot. Nederland loopt al voorop met laadpalen, zoals we zojuist aangeven. Laten we nou hetzelfde doen met elektrisch en hybride vliegen. Heathrow heeft al een stap gezet door een miljoen pond aan havengelden kwijt te willen schelden voor elektrische vliegtuigen. Wat de brexit-Britten kunnen, kunnen wij beter. Daarom wil ik voorstellen om de rem op elektrisch vliegen er tot 2040 af te halen. Zorg dat slotbeperkingen en havengelden niet in de weg zitten en geef elektrisch vliegen ruim baan. Ik hoor graag of de minister dit omarmt.

Over stiller gesproken: op Maastricht Aachen Airport worden sinds vorige week de zware Antonov-vliegtuigen, die veel bewoners uit de slaap hielden, geweerd. Op Schiphol wordt onze motie voortvarend omgezet in meer havengeld voor herriebakken, zoals we zojuist benoemden. Dat is heel goed, maar bewoners zijn niet alleen betrokken doordat ze op die routes wonen. Lelystad heeft laten zien dat bewoners er ook voor kunnen zorgen dat fouten uit een milieueffectrapport gehaald kunnen worden. En dat was heel bijzonder,

want het was misschien wel toeval dat daar bewoners waren die de kennis, de expertise en de tijd hadden om dat te doen.

Wat we wel bij alle luchthavens van nationale betekenis in Nederland hebben, zijn de zogeheten commissies regionaal overleg. Wij willen graag volgend jaar de expertise van die commissies versterken. Uit de evaluatie die we dit jaar kregen, bleek dat meer dan een derde van de betrokkenen een verhoging van het budget wenselijk vindt. Daarom heb ik samen met collega Bruins van de ChristenUnie een amendement gemaakt dat een verdubbeling regelt van de rijksbijdrage aan die commissies. Graag een reactie van de minister hierop. Ziet de minister ruimte om die commissies te versterken?

Dan nog iets anders uit de begroting, voorzitter. In één zinnetje staat: het luchtvaartbegeleidingssysteem van de Luchtverkeersleiding Nederland nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Daar hebben we het afgelopen jaar kennis van kunnen nemen. Schiphol lag een paar keer plat door een storing in het systeem van LVNL. Dat had een enorme impact op passagiers, op luchtvaartmaatschappijen en op de luchthaven. De ene keer was het een technische communicatiestoring en de andere keer was het een kapotte kabel. Wiens verantwoordelijkheid is het om dit systeem te vervangen en wie gaat het betalen? En voor wanneer staat dat gepland? Ik wil namelijk in de toekomst voorkomen dat onze grootste luchthaven stilvalt als er in het Westland ergens een mol aan een kabel knaagt.

Voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Gijs van Dijk. Hij spreekt namens de fractie van de Partij van de Arbeid.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Om de heer Dijkstra voor te zijn: als ik van huis ga, neem ik een van de schoonste veerboten die we in Europa en in de wereld kennen, de TESO-stoomboot en vervolgens ga ik met een kleine, vrij zuinige auto naar Den Haag. Maar wat ik graag zou willen, is dat we meer gaan investeren in het ov. Want dan zou het ov vanuit Den Helder ook heel aantrekkelijk kunnen zijn om hiernaartoe te komen. Dus deze interruptie hebben we bij dezen gehad.

Voorzitter. Deze begroting gaat over belangrijke zaken in het leven van mensen. Want inderdaad, er komt heel veel techniek bij kijken, maar het gaat over hele alledaagse dingen. Het gaat over de auto waarin we rijden, de trein waarin we zitten, de bus waarin we zitten, het water en de lucht. Daarom is het van belang dat we gelukkig met elkaar kunnen constateren dat Nederland een van de meest welvarende landen is als het gaat over infrastructuur en over het water dat uit de kraan komt. Dat komt volgens mij omdat we de traditie kennen dat we al jarenlang een enorm innovatief land zijn, ook in Europa en daarbuiten. Wij willen voortdurend vooroplopen met alle nieuwe ontwikkelingen en dat lukt ons ook. En dan is dit wel een interessante tijd.

Daarbij kijk ik ook naar het kabinet, dat nu een jaar zit. Gaat het kabinet ook op deze wezenlijke onderdelen die koploperrol weer oppakken? Blijven we die voorloper in Europa en daarbuiten? Ik zal een aantal zaken noemen die daarbij voor de Partij van de Arbeid van belang zijn. Dit zijn grote opgaves die wij met elkaar hebben en wij verwachten dat het kabinet daar voortvarend mee aan de slag gaat.

Voorzitter, ik begin dicht bij huis, in het Waddengebied, een van de mooiste natuurgebieden van Europa. Het is een prachtig gebied waar mensen met veel plezier wonen en waar ook heel veel mensen naartoe komen om vakantie te vieren en van de natuur te genieten. Maar de Wadden hebben ook hele specifieke kenmerken. Het kan bijvoorbeeld best moeilijk zijn als je ziek bent op zo'n eiland. Is er dan wel een ambulance? Ook is het voor scholen moeilijk om open te blijven, omdat ze kampen met krimp. Dan heb je wel een specifieke situatie, want je gaat niet even naar een andere school. Ja, dan moet je de boot pakken. Er zijn dus allerlei specifieke onderwerpen die het Waddengebied raken en die ook specifiek aandacht nodig hebben. Dat geldt ook voor natuurontwikkeling en voor hoe we omgaan met de economische ontwikkeling in zo'n kwetsbaar gebied. De Partij van de Arbeid zal ook, niet nu maar binnenkort, het waddenplan presenteren zoals zij dat ziet, met daarin aandacht voor deze belangrijke onderwerpen, die veel meer omvatten dan alleen Infrastructuur en Waterstaat.

Maar, voorzitter, er is één belangrijk punt dat dit ministerie wél aangaat. Dat is de Beheerautoriteit Waddenzee. Dat staat ook in het regeerakkoord. De vraag is: wat gaat die beheerautoriteit nu precies doen? Vanuit de Wadden, alle waddenorganisaties en de waddenbewoners is er grote behoefte aan één aanspreekpunt voor de Wadden en de omgeving daaromheen — dat wil zeggen de provincies, de gemeenten en de Waddeneilanden — om het belang van dat gebied en dat van de inwoners van dat gebied hier in Den Haag te vertegenwoordigen. In mijn eigen woorden is dat de Waddencommissaris. In het regeerakkoord wordt gesproken over de beheerautoriteit. De waddenbewoners zelf vinden dat een nogal bureaucratische naam. Ik zou graag van deze minister horen of deze term definitief is. Gaat deze beheerautoriteit dan ook de bijzondere belangen van de bewoners van de Wadden hier in Den Haag verwoorden? Ik heb gezien dat er een verkenning is uitgezet. Hoe staat het daar nu mee? Gaat die beheerautoriteit er nu echt komen? Is de minister bereid om deze Waddencommissaris, die als duidelijk aanspreekpunt tussen Den Haag en de Wadden zou moeten werken, als olievrouwtje/-mannetje aan te stellen?

Voorzitter. Van de Wadden ga ik naar het ov. Het ov is ook voor heel veel mensen van belang.

De voorzitter:

Voordat u daartoe overgaat, heeft mevrouw Dik-Faber een vraag. Gaat uw gang.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Warme woorden over de beheerautoriteit voor het waddengebied. Ik ben er trots op dat het in het regeerakkoord is opgenomen. Ik heb daarover twee vragen. Vindt de Partij van de Arbeid dat we met die beheerautoriteit vooral integraal moeten kijken naar het gebied? Vindt de Partij van de Arbeid dat het een onafhankelijke organisatie is die integraal

kijkt naar de vraagstukken die daar liggen, juist ook vanwege de samenhang met de Noordzeekust, zonder dat we ook dat gebied daarbij in ogenschouw moeten nemen? Dat zijn mijn beide vragen aan de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is precies wat mevrouw Dik-Faber aangeeft. Dat is precies wat het zou moeten zijn, want er zijn zo veel belangen op de eilanden, in het gebied zelf en de omringende gebieden, dat al die belangen gezamenlijk door die autoriteit zouden moeten worden behartigd. Dus op beide vragen is het antwoord ja.

Voorzitter. Het openbaar vervoer is voor heel veel mensen van belang. Je gaat naar je werk en dan pak je de bus of de fiets. Door de heer Laçin is al gezegd dat het voor een minder dichtbevolkt gebied belangrijk is dat er openbaar vervoer is dat op tijd rijdt en dat het niet minder wordt. Ik zou speciaal aandacht willen vragen voor alle nieuwbouwwijken. Er worden op dit moment heel veel wijken gebouwd. Wat je dan ziet, is dat er vaak niet wordt gedacht aan de mobiliteit. Ja, misschien wel hoe je er met de auto kunt komen, maar niet hoe je er met de bus komt of met de fiets. Is de minister bereid om ook bij al die nieuwbouwprojecten te kijken of goed openbaar vervoer daar integraal onderdeel van is? Is hij bereid om dit mee te nemen in het Mobiliteitsfonds?

Voorzitter. Dan de plastics. Boyan Slat is voor heel veel mensen een enorme inspiratie, omdat hij de strijd tegen het plastic aanvoert met een prachtig project. Maar er moet heel veel meer gebeuren. Ik geloof dat het hard nodig is dat we allemaal wat doen. Dan gaat het over het inzamelen van plastics, het invoeren van statiegeld, het aanpakken van blikjes en het aanpakken van zwerfafval. Ik zou een kleine stap extra willen zetten. Kleine stapjes helpen ook. Het is een persoonlijke frustratie van mij dat er om magazines die je binnenkrijgt altijd zo'n heel dun folietje zit, van dat weggooiplastic. Ik wil daar heel graag van af. Hoe mooi zou het zijn als we morgen een kleine stap kunnen nemen door met elkaar te besluiten om hiermee te stoppen? Is de staatssecretaris bereid om te bekijken of het aantal plastics kan afnemen en het liefst of zij ze kan verbieden? Hoe staat het met het plan van het bedrijfsleven, waar we het eerder over hebben gehad, om plastics te verminderen? Ook daarvan hoor ik graag de laatste stand van zaken.

Voorzitter. Het gaat in sneltreinvaart, maar we gaan nu naar de weg. We gaan naar de taxi's. We gaan specifiek naar Uber, want Uber komt voortdurend negatief in het nieuws. Vanmorgen met fraude: plof-bv's en ook een verschrikkelijk ongeluk met een Uber-chauffeur. De vraag bij dit soort nieuwe bedrijven, die op zich mooie dienstverlening brengen, is of zij zich wel willen verhouden tot de Nederlandse spelregels die wij hier in deze Kamer met elkaar vaststellen. Mijn antwoord is jammerlijk nee. Dit soort bedrijven zoeken de gaten van de wetgeving. Ik vind dat we niet moeten toekijken bij dit soort bedrijven. We moeten zeggen: u mag hier ondernemen, maar u dient zich wel netjes aan de regels te houden; en als u niet luistert, gaan we u aanspreken en dan moet u maar voelen. Is de staatssecretaris die over de taxi's gaat bereid om met Uber hierover in gesprek te gaan? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de uitspraak van Uber in de Volkskrant dat zij de fraude niet willen aanpakken omdat het niet hun verantwoordelijkheid is? Het zijn immers

ondernemers. Dat gaat mij veel te snel. Hoe kijkt de staatssecretaris ertegenaan dat de Uber-chauffeurs urenlang kunnen rijden zonder zich te houden aan de rust- en rijtijdenwet, die bij Infrastructuur en Waterstaat hoort? Is het niet mogelijk om met Uber in gesprek te gaan of Uber niet zelf de verantwoordelijkheid wil oppakken om via de algoritmes van Uber, die precies laten zien wanneer een taxi rijdt en niet rijdt, de taxichauffeurs te verplichten zich netjes aan de regels te houden, zoals andere taxichauffeurs in Nederland dat ook dienen te doen? Bent u bereid Uber hier desnoods toe te verplichten? Heel graag een antwoord van de staatssecretaris.

Voorzitter. Ten slotte ga ik nog even naar de vrachtwagens. Wij hebben vorig jaar tijdens deze begroting flink gesproken over de vrachtwagens, over de naleving en over de parkeerplaatsen. Ik moet constateren dat de minister aan de slag is gegaan. Wij hebben ook netjes de antwoorden op de Kamervragen gekregen. Daar ben ik blij om. Maar we constateren dat vanuit de ruim 700 controles meer dan 20% van de chauffeurs een boete heeft gekregen. Dat vind ik een heel hoog aantal en dat betekent dat dit eigenlijk het topje van de ijsberg zou moeten zijn. Is de minister bereid om dit soort inspecties en controles te intensiveren? Ik ben ervan overtuigd dat het voor de vrachtwagenchauffeurs beter is als men echt de regels naleeft waar in ieder geval Nederlandse chauffeurs aan moeten voldoen, maar allerlei chauffeurs uit het Oostblok niet. Die hebben hier overigens ook veel last van, omdat zij moeten slapen in de meest erbarmelijke omstandigheden langs parkeerplaatsen. We zien nog steeds dat in de weekenden heel veel parkeerplaatsen overvol staan. Dus ook graag actie van de minister en een antwoord.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Dik-Faber. Mevrouw Dik-Faber spreekt namens de fractie van de ChristenUnie. Gaat u gang.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. De ChristenUnie zet zich in voor een circulaire economie waarin we geen afval meer produceren en voor een schone leefomgeving van mensen en dieren. Dat doen we omdat we maar één aardbol hebben, één schepping die we willen doorgeven aan onze kinderen en onze kleinkinderen. Zoals we nu met de schepping omgaan, is niet houdbaar. Gelukkig zien we dat steeds meer mensen hier de schouders onder zetten. Denk bijvoorbeeld aan The Great Bubble Barrier die voorkomt dat plastic met rivieren mee in de zeeën en oceanen terechtkomt. Het ideaal is natuurlijk een wereld zonder plastic. Niet voor niets heb ik SDG 14 geadopteerd die zich richt op bescherming van zeeën en oceanen.

Voorzitter. Onlangs heeft het Europees Parlement het besluit genomen om te stoppen met wegwerpplastic. Ik vind dat een historisch besluit, want wegwerpplastic is een verspilling van grondstoffen en is een grote bron van milieuvervuiling en plastic soep. De staatssecretaris organiseert met andere Europese landen een Plastic Summit en wil in eigen land alvast aan de slag met koplopers uit het bedrijfsleven.

Kan de staatssecretaris dit verder toelichten? Wat gaan we daarvan terugzien?

Voorzitter. Kleding is na olie de meest vervuilende industrie ter wereld. Dat komt onder meer door het watergebruik bij de productie, 7.000 liter water voor één T-shirt, maar kleding is ook een bron van de plastic soep. Door het wassen van synthetische kleding komen microvezels in het afvalwater terecht. Ik heb Kamervragen gesteld over de moeizame recycling van kleding. Het is goed om te zien dat de staatssecretaris mijn zorgen deelt en hierover in gesprek gaat met de kledingbranche en met het Leger des Heils ReShare. Ook ben ik blij met de toezegging dat ze gaat verkennen of een minimumpercentage voor gerecyclede textiel in nieuwe producten haalbaar is.

Toch zou ik graag nog meer concrete acties zien. Ik heb een aantal vragen. Is de staatssecretaris bereid om met het geld uit de klimaatenvolpote textielinzameling en recycling op te schalen? De staatssecretaris is in overleg met de kledingbranche over het uitbannen van laagwaardige kleding. Is zij bereid om hierover ook concrete afspraken te maken? Is de staatssecretaris bereid zich in te zetten voor labels die kloppen? Er zit vaak meer synthetisch materiaal in kleding dan op het label wordt vermeld. Ik weet dat het RIVM onderzoek doet naar kleding als bron van plastic soep, en wat mij betreft zou het goed zijn als de staatssecretaris in de EU pleit voor een waarschuwing op het label voor synthetische microvezels, die via de wasmachine in het afvalwater terechtkomen. Graag een reactie.

Voorzitter. Gemeentelijke milieustraten zamelen met meer of minder succes afval gescheiden in. De grote vraag is natuurlijk: wanneer gaan we stoppen met het gebruik van steeds weer nieuwe grondstoffen uit de aarde en gaan we meer gebruikmaken van het recyclebaar van al dat materiaal dat door de gemeenten worden ingezameld? Helaas is gerecyclede materiaal vaak nog duurder dan nieuwe grondstoffen. Een deel van de klimaatenvolpote is bestemd voor recycling. Wordt hiermee de vraag naar gerecyclede materiaal ook aangewakkerd? We scheiden ons afval steeds beter, maar ondertussen daalt de vergoeding die de verpakkingsindustrie aan gemeenten betaalt voor pmd. Is dat niet de verkeerde prikkel?

Voorzitter. Elke week sta ik wel een keer met een verpakking in mijn hand waarvan ik me afvraag of die nu wel of niet in de pmd-bak kan. De verpakkende industrie maakt het consumenten ook niet echt gemakkelijk. Als symbool hiervoor neem ik de chipszak. Je zou denken "pmd", maar vanwege het aluminiumfolie moet die zak bij het restafval. Aluminiumfolie is al niet fijn en dan moet het ook nog bij het restafval: dubbel onduurzaam dus. Per 1 januari geldt een verwijderingsbijdrage met tariefdifferentiatie. Recyclebare verpakkingen worden goedkoper dan niet-gerecyclede verpakkingen. Dat is een goede stap, maar eigenlijk moeten alle verpakkingen recyclebaar worden. Hoe wil de staatssecretaris dat voor elkaar krijgen?

Voorzitter. Van verschillende kerken en verenigingen krijg ik het signaal dat ze hun afval wel gescheiden willen aanleveren, maar dat de gemeente dit niet wil faciliteren. Ze krijgen simpelweg geen afvalbakken. Krijgt de staatssecretaris die geluiden ook? Is zij bereid om dit in overleg met de VNG te onderzoeken? Het zou mooi zijn als iedereen, ook de kerken en de verenigingen, kan meedoen met gescheiden inzameling.

Voorzitter. Als je met de trein reist, dan maak je een duurzame keuze, maar wat een teleurstelling als je dan op de stations aankomt. Nergens kun je je afval gescheiden inleveren, behalve op de twaalf grootste intercitystations. Daar kun je — let op, voorzitter — je papier gescheiden inleveren. Dat deden we bij mij thuis al in de jaren zeventig van de vorige eeuw. Dit kan en moet echt beter. Bij de kiosken en andere winkeltjes koop je bergen plastic, maar nergens kun je dat gescheiden kwijt. Staatssecretaris, dit kan zo niet langer. Al jaren vraagt mijn fractie hier aandacht voor. ProRail en NS moeten het nu gewoon gaan doen. De green deal die is afgesloten, loopt hopeloos achter. Is de staatssecretaris bereid om tot meer ambitieuze afspraken te komen?

Voorzitter. Met onze weginfrastructuur is er nog veel ruimte om aan de slag te gaan met duurzame-energieopwekking. In de toekomst is het wellicht mogelijk om zonnepanelen aan te leggen op fietspaden of vluchtstroken. Daar wordt nu ook mee geëxperimenteerd. Maar nu al kunnen we de ruimte op geluidswallen gebruiken. Wil de minister daarover in gesprek gaan met Rijkswaterstaat?

Voorzitter. De Kamer heeft met de motie-Dik-Faber/Van Tongeren uitgesproken dat we fossiele brommers gaan uitfasen. Hoe staat het met de afspraken met de branche? Hoe lopen de gesprekken? Ook in de kabinetsappreciatie van het klimaatakkoord staat hierover een passage, maar wat mij betreft hoeft dat niet te betekenen dat we een pas op de plaats maken als het gaat om de gesprekken met de branche. Graag een reactie.

Voorzitter. Nederland heeft zich in de EU ingezet voor hogere duurzaamheidseisen aan de productie van auto's, maar de overheid moet ook zelf het goede voorbeeld geven. Vorig jaar is mijn motie aangenomen over duurzame overheidsinkoop van voertuigen, zoals auto's en bussen. Uit een benchmark van Natuur & Milieu blijkt dat gemeenten nog nauwelijks sturen op duurzaamheid bij de keuze van hun voertuigen en dat slechts 8% aan de landelijke duurzaamheidscriteria voldoet. Wat vindt de staatssecretaris van deze cijfers? Is zij bereid om de minimumcriteria voor de duurzame inkoop van voertuigen stapsgewijs te verhogen en ziet zij kansen om een convenant te sluiten met gemeenten over de inkoop van het eigen wagenpark in lijn met eerdere convenanten voor doelgroepenvervoer en busvervoer?

Daarmee kom ik vanzelf op het kopje mobiliteit. De prognoses zijn helder. De reistijd en de files gaan de komende jaren fors toenemen. Dit kabinet gaat knelpunten op de wegen en op het spoor aanpakken, maar we weten ook dat steeds maar meer asfalt het probleem niet zal oplossen. Daarom wil de ChristenUnie graag toewerken naar slimme en schone mobiliteit, zoals het stimuleren van deelauto's, wat in Utrecht gebeurt. Ik noem ook het stimuleren van fietsen en e-bikes, bijvoorbeeld door investeringen in fietssnelwegen. Niet voor niets is hiervoor in het regeerakkoord een investering van 100 miljoen opgenomen.

Eerder is een motie aangenomen van de heer Sienot en van mij over de bebording voor snellaadstations langs de snelweg. Hoe staat het met de uitvoering, vraag ik aan een van de bewindspersonen. Ik weet eigenlijk niet wie eerst verantwoordelijk is. Het is de minister, zie ik.

In het regeerakkoord is ook afgesproken om pilots uit te voeren om ervaringen op te doen met alternatieve vormen

van betaling. Uiteindelijk zullen we richting slimmere beprijzing van mobiliteit moeten gaan. We zijn vorige week geïnformeerd over de pilots met slimme beprijzing. Wanneer zullen de pilots daadwerkelijk van start gaan? Ik kan mij verder aansluiten bij de vragen die door D66 hierover zijn gesteld.

Vorig jaar is ook de motie van de coalitiepartijen aangenomen over de Noordelijke Randweg Utrecht. Ik heb begrepen dat de minister geen kans ziet om extra geld uit te trekken voor twee extra tunnels voor de NRU, de Noordelijke Randweg Utrecht, die geluid en fijnstof zullen tegengaan. De gemeente en de provincie hebben hier echter plannen voor gemaakt en hebben hier ook geld voor beschikbaar. Ziet de minister hier echt geen mogelijkheden voor? Wil zij daar toch nog eens naar kijken?

Voorzitter. Hoe zit het met de internationale spooragenda? Het zou goed zijn als binnen Europa de trein dé manier is om naar de meest voor de hand liggende steden te reizen. Ik noem dan Berlijn, Parijs, Londen, Brussel, Kopenhagen, Praag en zo kan ik nog even doorgaan. In de luchtvaart moet vervuiling daarom ook beter worden beprijsd. De vliegbelasting moet beleidsrijk worden ingericht, mits dit uitvoerbaar is voor de Belastingdienst. Het is belangrijk dat wetgeving direct klaar staat als in Europees verband geen resultaat wordt geboekt, dus er is nu snel een voorstel nodig vanuit het kabinet. Wanneer kunnen wij dat voorstel verwachten? Ook is het goed dat Schiphol de tarieven verhoogt voor vervuilende en lawaaiige vliegtuigen. Eerder werd hierover een motie van D66 en ChristenUnie aangenomen. Zojuist werd daar al even naar verwezen.

Voor zowel de luchtvaart als de scheepvaart geldt dat deze eigenlijk ook onder de doelen van het Parijsakkoord zouden moeten vallen, inclusief stevige beprijzing van CO₂-uitstoot. Is de staatssecretaris bereid om dit bij de klimaatop in Polen op de agenda te zetten?

De voorzitter:

Voordat u verder gaat, mevrouw Dik-Faber: u heeft nog anderhalve minuut van de tien minuten die u had aangemeld voor de eerste en tweede termijn. U gaat over uw eigen tijd.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Oké. Dit is mijn laatste punt, voorzitter.

De binnenvaart: eind 2018 moet er een green deal zijn voor verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens. De binnenvaart is cruciaal om de zogenaamde modal shift van weg naar water te kunnen maken. Vorig jaar is mijn motie aangenomen om de binnenvaartsector hierbij nauw te betrekken. Bovendien roept de motie op om schonere motoren en vermindering van wachttijden bij havens, sluizen en bruggen onderdeel te maken van de green deal. Hoe heeft de minister deze motie uitgevoerd? Ik krijg namelijk signalen dat Rijkswaterstaat te kampen heeft met onderbezetting bij bruggen en sluizen, waardoor de vertragingen oplopen.

Tot zover mijn inbreng in eerste termijn. Ik dank de beide bewindspersonen op voorhand voor de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Van Raan, namens de Partij voor de Dieren. Gaat uw gang.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Het is eind 2018 en het is tijd voor een krimp van de luchtvaart, ook in Nederland. We waren heel lang de enige partij die dat zei, maar sinds gisteren hebben Groen-Links en de SGP zich bij ons geschaard. Dat is heel goed nieuws. Dank daarvoor. Want een stop van de groei kan inmiddels het compromis niet meer zijn. Dat is niet meer genoeg om de opwarming van de aarde onder de anderhalve graad te houden. De luchtvaart staat op het punt om alle gedane CO₂-reductieplannen van andere sectoren volledig vol te vliegen. Dat betekent ook dat de voorgenomen opening van Lelystad Airport dit alleen maar zal verergeren. Ik vraag de minister daarom ook om van uitstel afstel te maken. Hoe eerder, hoe beter. De opening van Lelystad is ook overbodig; de noodzakelijke krimp heeft dat als prettig bijproduct.

De vraag is dan ook: hoelang houdt deze minister de luchtvaartsector nog de hand boven het hoofd, zodat die kan groeien? En vooral ook: waarom? Op een paar dubieuze lobbyisten na snapt echt niemand in Nederland dat we anno 2018 nog steeds geen accijns op kerosine heffen, we vliegtickets kunstmatig goedkoop houden en de belangen van omwonenden schiphollen. Zodra het gaat over echte maatregelen die ook maar een beginnetje de goede richting op gaan, zoals een mager uitgevallen vliegtaks, gedraagt de sector zich opeens als een kind dat zijn zin niet kan krijgen. Dat is meer dan gênant, want het is een consequente chantage van effectief klimaatbeleid. Het erge is dat het ook nog bewust is omdat de gevolgen bekend zijn. En als bewuste sabotage aan de orde is en men zich bewust is van de gevolgen, dan is dat niet onschuldig.

En wie gelooft de luchtvaarsector, en daarmee toch ook de minister, eigenlijk nog? Vlak voor de zomer heb ik daarom met collega Bruins ingediend over het ondersteunen van belangengroepen en omwonenden van luchthavens. Wat is de stand van zaken bij de uitvoering van deze motie? En hoe staat het met de aangenomen motie die hinder breder definieert dan alleen geluidshinder? Immers, het Decisio-rapport over de MKBA neemt in al zijn scenario's de overige externe effecten mee als pro-memorieposten. Er zijn vier scenario's gemaakt en je hebt het dan over ruimtelijkheid, veiligheid, natuur en landschap. Voor de toehoorder, pro-memorieposten zijn posten waarvan je nog niet weet hoe groot ze zijn. En als je dat niet weet, zeg je maar: ik weet het niet; ik zet ze maar neer als pro memorie. Dat is ongehoord. De klimaatpost is niet op 1,5 °C gebaseerd en eigenlijk kan zo'n rapport dan de prullenbak in. Wil de minister dat doen of gaat ze het repareren met een serieus 1,5 °C-scenario? Graag een reactie.

Tot slot. Kan de minister nou eens precies uitleggen welke bevoegdheden er worden afgepakt van Nederland en Europa door akkoord te blijven gaan met CORSIA? En kan de minister bijvoorbeeld ook uitsluiten dat olie — olie! — binnen CORSIA doodleuk als een groene brandstof geteld mag worden.

Voorzitter, ik rond af, want dan gaan we naar het hoofdrecht, de maidenspeech van mijn collega. Een krimp van het aantal vluchten is het logische gevolg van het huidige tijdsgewricht. Krimp, voorzitter! En goed dat we niet meer de enigen zijn die hiervoor pleiten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat roept nog een vraag op bij de heer Paternotte. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

De heer Van Raan was er al vrij vroeg bij met zijn oproep om naar 300.000 vliegbewegingen te gaan en om Schiphol dus bijna te halveren. Dat is het boze plan van Van Raan. Schiphol heeft natuurlijk heel veel vluchten van mensen die daar overstappen. Dat zijn mensen die niet naar Amsterdam willen maar ergens anders naartoe. Als je Schiphol laat krimpen dan gaan die mensen op een andere luchthaven overstappen. We weten dat de luchtvaart in China en India gigantisch hard groeit en dat de Nederlandse luchtvaart wat dat betreft een heel klein deel is. Daarom heb ik gezegd dat we volgens mij de rest van de wereld mee moeten zien te krijgen. Mijn vraag is eigenlijk: wat denkt u nou precies te bereiken door Schiphol te laten krimpen en mensen dus op andere luchthavens te laten overstappen?

De heer Van Raan (PvdD):

Het is ironisch, voorzitter, dat mijn tijd stopt op 747. Dat is dan wel weer een mooie toevaligheid. Misschien is het een teken!

Twee reacties daarop. Ten eerste getuigt het natuurlijk eigenlijk van enorme aanmatigendheid dat wij hier al decennia lang volop vliegen en dat we dan, zodra ontwikkelingslanden dat ook een beetje gaan doen, meteen zeggen: dat moet je niet doen; dat kan niet! Het is een feit dat de hele luchtvaart moet krimpen. Hoe eerder wij dat doen, hoe eerder wij alternatieven ontwikkelen en hoe eerder we vaststellen dat 8% van de mensen in Nederland 40% van de vluchten veroorzaakt — dat zijn zakelijke vliegers — hoe beter dat is. Dus het geldt ook voor de opkomende economieën, landen als India en China. Ook daar moet er een rem op de luchtvaart zitten. Dat is evident.

De heer Paternotte (D66):

Ik weet niet of je China nog een ontwikkelingsland moet noemen. Inmiddels is het toch wel de grootste vervuiler ter wereld. Mijn vraag is of u dan in ieder geval het volgende met mij eens bent. Als we in Nederland innovaties creëren waardoor de luchtvaart 1% verduurzaamt, bereiken we daar dan niet meer mee voor het klimaat dan met het hele plan van de Partij voor de Dieren om Schiphol te halveren?

De heer Van Raan (PvdD):

Niet op voorhand. Ik kijk er wel heel erg naar uit hoe we samen met Paternotte een accijns op brandstof voor elkaar kunnen krijgen. Laten we ons daarop richten.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Tijd had ik niet meer zo veel maar interrupties nog wel.

De heer Van Raan schetst natuurlijk een heel breed perspectief, namelijk dat de wereld beter en milieuvriendelijker moet worden. In bepaalde zaken daarvan kunnen wij ons ook vinden. In Nederland zetten we terecht in op sommige punten, bijvoorbeeld een taks of een heffing op vervuilde vliegtuigen om die te weren. Maar die vliegtuigen zijn er natuurlijk wel. Er werd net een vergelijking gemaakt met auto's, maar een vliegtuig schrijf je niet effe in een paar jaar af. Die vliegtuigen gaan naar andere landen. Hoe kijkt u naar dat effect? U maakt het hier allemaal duur en wilt het hier allemaal netjes hebben, maar die vliegtuigen gaan naar Afrika, Azië of Zuid-Amerika om daar lekker te vliegen. Hoe kijkt de Partij voor de Dieren daarnaar?

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de vraag. Ik maak twee opmerkingen. De eerste gaat over het aanschaffen van duurzame vliegtuigen door de sector. De KLM heeft bijvoorbeeld recent weer vliegtuigen aangeschaft, maar dat zijn niet de meest duurzame vliegtuigen. De sector zelf zou zijn uiterste best kunnen doen om de meest duurzame vliegtuigen aan te schaffen, maar dat is niet het geval. Ten tweede zegt de heer Amhaouch dat de vliegtuigen naar andere landen gaan. Daar kan ik twee dingen op zeggen. Ook andere landen zullen zich moeten houden aan de afspraken van Parijs. We gaan niet even fijn onderhandelen met de aarde, in de trant van: sorry, we doen even geen opwarming, want die vliegtuigen zijn naar een of ander land gegaan. Dat is één. Het tweede punt is principiëel. Het CDA maakt er een soort omgekeerde redenering van. We gaan hier nu toch ook niet weer kinderarbeid invoeren? Dat voorbeeld noem ik specifiek. We zeggen toch ook niet: wij kunnen hier een beetje betere arbeidsomstandigheden creëren, en zo een beetje betere race naar de bodem creëren, met lagere arbeidskosten, en daarom doen we dat? Die vliegtuigen moeten dus ook worden uitgefaseerd. We kunnen niet meer kiezen of zo; die tijd is voorbij. Als we eerder begonnen waren, had het misschien gekund, maar het kan niet meer.

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik nu het woord geven aan mevrouw Teunissen. Het is haar eerste speech in deze Kamer, haar maidenspeech. Dat betekent dat de overige Kamerleden geen vragen mogen stellen. Ik zou mevrouw Teunissen, die namens de Partij voor de Dieren spreekt, ontzettend veel succes willen toewensen. Geniet er vooral ook van, zo'n eerste keer.



Mevrouw Teunissen (PvdD):

Voorzitter, hartelijk dank. "Het is moeilijk bescheiden te blijven wanneer je zo goed bent als ik." Aan deze gevelugelde woorden van Peter Blanker moest ik denken toen ik de zelffelicitatie van de minister en de staatssecretaris als rode draad in de begroting las. Nederland doet het volgens hen goed als het om milieu gaat. We zijn een voorbeeld voor de rest van de wereld. Binnen de EU zouden we vooroplopen in het verantwoord omgaan met grondstoffen en verpakkingen, en onze infrastructuur is van absolute wereldklasse.

Het bestaan van verschillende werkelijkheden is al zo oud als Plato's ideeënleer, maar de vraag is in welke werkelijkheid het kabinet leeft, temeer daar dit voorjaar het CBS liet weten dat Nederland internationaal het vieste jongetje van de klas is. Ons land scoort ronduit slecht op het gebied van klimaat en energie. Jaarlijks overlijden daarnaast 12.000 mensen vroegtijdig aan de gevolgen van luchtvervuiling. Dat zijn 33 slachtoffers per dag. Het plastic afval hoopt zich op. Vorige week zijn voor het eerst microplastics in de mens aangetroffen. Zelfs in onze "diepste vezels", om met de minister-president te spreken, zijn we niet meer veilig.

Dat klinkt heel anders dan Nederland als Europees kampioen milieubeleid. Het systeem van lineaire economische groei piept en kraakt en legt een onacceptabel beslag op onze leefomgeving. Ja, we kopen er welvaart voor, maar een welvaart die vooral bestaat uit klatergoud: steeds meer vervuiling, steeds meer slachtoffers van onze als succes gepresenteerde economische groei. Economische groei is niet de oplossing maar het probleem.

Voorzitter. De overgang naar een circulaire economie is een van de prioriteiten van dit kabinet. Hier ligt een gouden kans voor het klimaat en de leefomgeving. We moeten af van een systeem van grondstofvernietiging, van de wegwerpmaatschappij. Het spaarzamer omgaan met grondstoffen zou prioriteit moeten hebben, bijvoorbeeld door het overmatige gebruik van verpakkingen tegen te gaan. In het kader van de Europese strategie heeft de Partij voor de Dieren daarover twee moties aangenomen gekregen. De ene verzocht om heldere productieafspraken, gericht op het reduceren van het aantal plastics, en de andere was gericht op het verhogen van het verplichte aandeel recycleert. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de uitvoering van deze moties vordert? Zijn er al concrete afspraken?

Het huidige systeem is nog helemaal niet ingericht op recycling. Er zijn bijvoorbeeld meer dan 250 verschillende soorten plastic in producten verwerkt. Dat maakt recycling moeilijk, soms zelfs onmogelijk. Mevrouw Dik-Faber sprak er zojuist ook al over: een chipszak kan bijvoorbeeld nooit meer een nieuwe chipszak worden. Die verpakking bestaat simpelweg uit te veel verschillende soorten materialen.

Wanneer recycling van plastics wél kan, blijkt er onvolgende afzetmarkt te zijn, omdat nieuwe plastics van olie veel goedkoper zijn. Op dit moment kampen we zelfs met een afvalcrisis; er is een gigantische berg aan plastic bedrijfsafval die niet langer wordt gerecycled maar verbrand. China heeft geen trek meer in ons plastic bedrijfsafval en verwerkers van eigen bodem vinden de recycling simpelweg te duur. Wat gaat de staatssecretaris hieraan

doen? Via welke maatregelen gaat zij recycling van plastic bedrijfsafval regelen?

Voorzitter. De overgang naar een circulaire economie is er niet bij gebaat als gescheiden afval uiteindelijk toch op één hoop belandt. Toch is dat wat er gebeurt met het reizigersafval op NS-stations. Dat is dodelijk voor het draagvlak voor recycling. Er blijkt een onderliggend probleem te zijn: afvalsorteerders willen het reizigersafval niet aannemen omdat het gelabeld is als bedrijfsafval en het Afvalfonds Verpakkingen geeft alleen geld voor de verwerking van verpakkingen en niet voor de verwerking van bedrijfsafval. Maar reizigersafval bestaat juist uit verpakkingen; de term "bedrijfsafval" is niet gepast. Meerdere sectoren lopen hiertegen aan. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij dit oppakt?

Voorzitter. Om klimaatverandering aan te pakken moet de uitstoot van het verkeer naar nul. Aan de klimaat tafel mobiliteit wordt momenteel de oplossing gezocht in bio-brandstoffen voor vliegtuigen, scheepvaart, vrachtverkeer en auto's. Maar biobrandstoffen zijn niet alleen heel schaars, er kleven ook grote risico's aan. Het gebruik van voedselgewassen gaat gepaard met wereldwijde ontbossing en biodiversiteitsverlies. Klimaatwinst is er niet: biodiesel uit voedselgewassen stoot gemiddeld twee keer zo veel CO₂ uit als fossiele diesel, en biodiesel uit palmolie zelfs drie keer zo veel. De staatssecretaris weet dit. Zij sloeg de spijker op de kop toen zij tijdens het debat over circulaire economie zei dat de brede discussie over biomassa nog moet gaan lopen en dat we nog in kaart moeten brengen hoeveel er beschikbaar is en hoe biomassa het meest hoogwaardig ingezet kan worden.

Maar de run op biobrandstoffen is allang bezig, al voordat die discussie was gestart. Het kabinet overweegt zelfs al het percentage verplichte bijmenging van biobrandstoffen te verhogen. Hoe voorkomt de staatssecretaris dat als gevolg daarvan nog veel meer niet-duurzame biobrandstoffen in de tank belanden? Hoe wordt voorkomen dat dit ten koste gaat van ecosystemen, de bodem of de beschikbaarheid van voedsel? Gaat zij de discussie aan voor de afronding van de klimaat tafel?

Voorzitter. Toen vorige week een rapport uitkwam over de toenemende filedruk zagen we meteen de fossiele reflex om weer aan te dringen op nog meer asfalt. Het lijkt alsof het concept van de fundamentele filewet nooit is doorgedrongen: meer asfalt zorgt voor meer verkeer en daarmee uiteindelijk voor nog langere files. Waarom wordt er toch nog steeds structureel meer geïnvesteerd in asfalt dan in het spoor? Hoe vreemd is het dat de regering, die zegt het fileprobleem te willen bestrijden, de prijs van treinkaartjes verhoogt en daarmee het autogebruik stimuleert? De enige juiste stap is nu om de btw-verhoging op treinkaartjes niet door te laten gaan en die btw te verlagen tot het nultarief. Graag een reactie van de minister. We moeten het treingebruik, een van de duurzaamste vormen van vervoer, niet méér belasten maar juist een impuls geven, meer capaciteit creëren en het aantrekkelijker maken ten opzichte van de auto en het vliegtuig.

Voorzitter. Dan over naar de milieuvergunningen. Het kabinet trekt 200 miljoen uit voor de sanering van varkenshouderijen in Oost-Brabant, omdat de overlast voor omwonenden daar te groot is. De minister van LNV gaat ervan uit dat de vergunningen voor alsmaar nieuwe

megastallen jarenlang zijn uitgegeven binnen de geldende mogelijkheden. Overlast veroorzaken en vervolgens opruimen voor 200 miljoen, binnen de kaders van de wet: dat schreeuwt om aanscherping. Hoe gaat de staatssecretaris voorkomen dat er opnieuw overlast ontstaat en er opnieuw voor honderden miljoenen gesaneerd moet worden? Gaat zij de milieuwetgeving nu aanscherpen?

Voorzitter. Dan ga ik over tot een ander punt van de milieuwetgeving, de bescherming van omwonenden tegen landbouwgif. Ruim een halfjaar geleden vroeg mijn fractie aan de minister van Landbouw en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat om in gesprek te gaan met de mensen van Stichting Bollenboos, die zich al jaren inzetten voor betere bescherming van omwonenden tegen het gebruik van landbouwgif. Heeft dit bezoek al plaatsgevonden? Zo ja, wat heeft de staatssecretaris meegenomen uit deze gesprekken?

Voorzitter, tot slot. Het goede voorbeeld geven. Alleen door in te zetten op minder vlees-, vis- en zuivelconsumptie kunnen we de klimaatdoelen van Parijs halen. Als geen ander is de staatssecretaris voorstander van de overheid als launching customer en dit concept kan zij uitbreiden naar de menukaart van haar ministerie. D66-senator Henriëtte Prast heeft een geweldig idee ontwikkeld over hoe we de sociale norm eenvoudig kunnen veranderen van vlees naar plantaardig. Als je voortaan een plantaardige maaltijd wilt, hoeft je dat niet meer speciaal te melden. Maar als je vlees eet, geef dat dan even door. Oftewel: carnivoor, geef het door. Is de staatssecretaris bereid om dit kansrijke en zeer noodzakelijke concept van haar partij op haar ministerie in te voeren?

Voorzitter, dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. Van harte gefeliciteerd met uw maidenspeech. Ik feliciteer u daar van harte mee en ik zou u willen vragen om even plaats te nemen zodat uw fractiegenoten, maar ook alle overige Kamerleden en medewerkers u kunnen feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik hervat de vergadering. Ik verzoek de leden om allen weer een stoel in te nemen. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Van Brenk, die spreekt namens de fractie van 50PLUS. Gaat uw gang.

□

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. De laatste maanden hebben we over veel onderwerpen gesproken. Veel onderzoeken zijn gaande en er zijn veel toezeggingen gedaan. Ik neem een aantal zaken door die wat 50PLUS betreft snelle actie vereisen en dat is ook mogelijk.

Goed en betaalbaar openbaar vervoer, ook voor minder mobiele mensen, is zo'n punt. Voor deelname aan de maatschappij en ter bestrijding van eenzaamheid is dit

onontbeerlijk. Onze mobiliteit neemt toe in alle lagen van de bevolking. Een lager inkomen mag hierbij geen breekpunt zijn. Pilots van Mobility as a Service staan in de steigers. Er was nog een aantal aandachtspunten, bijvoorbeeld afstemming tussen aanbieders en de ICT. Kan de minister al iets zeggen over de voortgang van de pilots? Betaalbaarheid is wat ons betreft een belangrijke kwestie. De NS heeft zijn nieuwe tarieven gepubliceerd en weer stijgen de prijzen flink. Ook de prijzen van bus en tram gaan omhoog. Zo worden mensen ontmoedigd om vaker de auto te laten staan en dat is toch juist wat nodig is, zo vindt toch ook deze regering, alleen al voor het milieu? Ik vraag aan de bewindslieden of zij het met 50PLUS eens zijn dat deze prijsstijgingen het regeringsbeleid juist tegenwerken. Waarom laten zij dit gebeuren? Welke mogelijkheden ziet de regering om openbaar vervoer juist betaalbaarder te houden? Graag een reactie.

Voorzitter. 50PLUS is mordicus tegen marktwerking in het openbaar vervoer. Het klinkt allemaal heel mooi, maar in de praktijk komt het enkel neer op concurrentie op basis van prijs. Andere zaken, zoals arbeidsvoorwaarden en schone alternatieven, schieten erbij in. Dat laatste lezen we vorige week ook in Binnenlands Bestuur. Gemeenten kopen nog steeds massaal niet-duurzaam vervoer in en dat moet echt anders. Graag een reactie.

Daarnaast moeten we streven naar een evenwichtige kostenverdeling wat betreft vliegen en trein. De vervuiler moet nu echt gaan betalen. Het is al gek genoeg dat de luchtvaart buiten het klimaatakkoord wordt gehouden en het is nog gekker dat luchtvaartmaatschappijen bijkans geld toeleggen als je bij hen een ticket boekt, terwijl een treinkaartje op hetzelfde traject veel meer kost en je nog langer onderweg bent ook. Dat is sowieso niet uit te leggen en kan wat ons betreft nu echt niet meer. De regering is bezig om te onderzoeken wat de beste manier hiervoor is. Een vliegtaks kan wat 50PLUS betreft een manier zijn, gezien het feit dat vliegen nu geheel onbelast is. Het is toch ook redelijk dat korte vluchten dan juist relatief zwaarder belast zouden worden dan lange vluchten, omdat op korte afstanden alternatieven voorhanden zijn? De opbrengst zou wat ons betreft dan ook ten goede kunnen komen aan dat alternatief: internationaal treinverkeer op de middellange afstand. Dat moet sowieso veel beter. Een andere mogelijkheid is dat er een heffing per vliegtuig wordt ingesteld: hoe vervuilerder het toestel, hoe hoger de heffing. Dat kan zeker een regulerend effect hebben. We moeten hier in internationaal verband veel meer op gaan inzetten. Dat is wat ons betreft onvermijdelijk, zowel qua prijs als qua snelheid. Graag een reactie hierop.

Wij kijken uit naar het nieuwe Strategisch Plan Veerbaarheid dat binnenkort naar de Kamer komt. Ook wachten wij op het rapport van de SWOV over het scootmobielonderzoek. Ik heb gehoord dat dit begin december besproken wordt. Door de situatie rondom de Stint heeft dit onderwerp extra lading gekregen. De staatssecretaris heeft tijdens het mondelinge vragenuur toegezegd om in elk geval te gaan praten met de minister over een vorm van training of uitleg over het gebruik van de scootmobiel. 50PLUS hoort graag of dat al is gebeurd. We hebben nog een specifieke vraag. Wordt er in het nieuwe plan gekeken naar zebrapaden? Heel vaak lopen die wel over de rijbaan, maar lopen ze niet door over de fietspaden. Graag een reactie daarop.

De regering wil zwerfafval terugdringen en dat wil 50PLUS ook. Voor plastic flesjes wil de regering voornamelijk kijken of de afspraken met de industrie voldoende zijn voor het gestelde doel. Wij betwijfelen dat. De regering neemt echter maatregelen die misschien zorgen voor meer zwerfafval. Wij vinden het onbegrijpelijk dat het kabinet de btw op flessen water wil verlagen en de btw op kraanwater wil verhogen. Dat moet toch anders. Wat ons betreft kan dat ook anders. 50PLUS heeft in haar tegenbegroting de keuze gemaakt om de belasting op water, de bol, te schrappen. Dit amendement zullen wij indienen bij het Belastingplan. Drinkwater is letterlijk een eerste levensbehoefte en het kan niet zo zijn dat dit duurder wordt als gevolg van een btw-verhoging. Dat is wat ons betreft de wereld op zijn kop. Ook graag hier een reactie op.

Als ambassadeur van SDG-6 sta ik voor schoon water en goede sanitaire voorzieningen. Natuurlijk volgt er nog een wetgevingsoverleg over water, maar ik heb toch een paar algemene opmerkingen. Behalve waterkwaliteit is waterveiligheid een onderwerp dat steeds belangrijker wordt. We hebben deze zomer gezien dat uitersten in het weer steeds groter worden: van droogte tot extreme buien met wateroverlast tot gevolg. In Meerssen gebeurt dat regelmatig. Moeten we nu nog eens kijken of onze maatregelen bij acute wateroverlast voldoen? Er worden immers steeds meer innovaties ontwikkeld. Bij Flood Proof Holland heb je bijvoorbeeld alternatieven voor loodzware zandzakken die de toepassing een stuk gemakkelijker maken. Kent de minister deze alternatieven? Kent zij de BoxBarrier? Wat vindt zij daarvan? Wij willen dat er meer kansen geboden worden aan lichtere, snellere en meer adequate ontwikkelingen en wij overwegen een amendement op dit punt. Graag een reactie van de minister.

Er is steeds meer achterstallig onderhoud bij een aantal indicatoren voor waterveiligheid, zoals dijken en duinen. Op welke wijze houdt dit verband met de toename van het bedrag voor achterstallig onderhoud dat ook de Rekenkamer constateert? Hoe moeten we dit wegen? Komt de veiligheid op deze manier niet in het geding? Gaan we geen problemen op onszelf afroepen? Het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen hebben al vaker aangegeven dat ze extra middelen voor klimaatadaptatie nodig hebben om onze voeten droog te houden. 50PLUS is ook van mening dat klimaatadaptatie een hoge prioriteit heeft. Hoe ziet de minister dat?

De uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof is een toenemend probleem rondom vliegvelden en op drukke, doorgaande wegen in de steden. Daarom is de staatssecretaris bezig met het Schone Lucht Akkoord. Daar kijken wij naar uit. Licht het nog steeds op schema?

Recent bleek ook dat heel veel mensen last hebben van omgevingsgeluid. Ruim een derde van de huizen staat op een plek met veel lawaai. Dat is fruijend voor de gezondheid en kan leiden tot veel gezondheidsklachten, zoals hart- en vaatziekten. Wat gaat de staatssecretaris hieraan doen en wat vindt zij van het idee van een nationaal plan geluidsbelasting?

Dan duurzaam vervoer. Recent presenteerde een Nederlands merk, Lightyear, een prototype elektrische auto op zonnecellen. Het is prachtig om te zien dat op meerdere gebieden zulke mooie innovaties worden ontwikkeld in ons land. Daar mogen we trots op zijn. Wat 50PLUS betreft is

dit de toekomst. Is de minister bereid om dit op alle mogelijke manieren verder aan te jagen?

Mijn collega Sazias heeft laatst geopperd om de nummerborden van elektrische auto's een andere kleur te geven. 50PLUS denkt dat dit een stimulerende werking kan hebben. Het komt immers de zichtbaarheid ten goede. De minister van Economische Zaken vond dit interessant. Hoe kijkt deze minister daartegenaan? In 2030 mogen er uitsluitend emissieloze nieuwe auto's worden verkocht. Wij hebben in Nederland een behoorlijke laadinfrastructuur, zoals net al werd gezegd. Toch is nog maar 1,4% van het totale Nederlandse wagenpark elektrisch of een plug-in. Noorwegen streeft naar uitsluitend emissieloze auto's in 2025. Alleen al in september van dit jaar was 45% van de nieuw verkochte auto's elektrisch. Dat klinkt alsof wij iets kunnen leren van Noorwegen. Welke mogelijkheden ziet de minister om extra maatregelen te nemen om dit te verbeteren?

Voorzitter. Iets moois verdient een podium. Ik heb het over het initiatief van Zuid-Holland: de eerste CO₂-negatieve weg van Nederland. Daar kunnen we heel trots op zijn. Warmte-opwekking uit het fietspad, asfalt dat bij een lage temperatuur verwerkt wordt, schimmels die teer uit het oude asfalt verwijderen; het is maar een greep uit de twintig innovaties die toegepast zijn. Naast CO₂-besparing was de voorwaarde dat het zou moeten worden toegepast op andere wegen. Is dit niet het momentum om in alle aanbestedingen in Nederland de voorwaarde CO₂-neutraal of zelfs CO₂-negatief te eisen? Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Mijn allerlaatste punt gaat over hetgeen collega Dijkstra van de VVD al zei: ongevallen filmen met een mobieltje. In Duitsland hebben ze strenge wetgeving en hoge boetes. Wordt het niet tijd dat ook in Nederland in te voeren? Wat 50PLUS betreft zou dat heel wenselijk zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van Brenk, u heeft een paar vragen gesteld die eigenlijk thuishoren bij het WGO Water. Ik laat het even aan de minister of ze die vragen morgen in de eerste termijn van het kabinet beantwoordt, of dat ze die meeneemt naar het WGO. Dat wilde ik even opgemerkt hebben.

Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Stoffer. De heer Stoffer spreekt namens de fractie van de SGP. Gaat uw gang.



De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dank u wel. De Partij voor de Dieren is volgens mij niet meer aanwezig, maar ik zou mevrouw Teunissen vanaf deze plaats ook willen complimenteren en feliciteren met haar maidenspeech.

Voorzitter. Afgelopen zomer was ik in Afrika, in Uganda. Een paar weken daarna werd het allereerste stukje snelweg geopend. Het lag er al. Het is een heel klein stukje vierbaansweg van Entebbe naar Kampala. Toen ik daar zo langs kwam en ook over kwam — want je mocht daar al overheen, nog zonder tol — dacht ik: wat hebben wij het in Nederland

goed voor elkaar. Hij was namelijk gebouwd en gefinancierd door Chinezen. Er moest zwaar tol worden betaald. De taxichauffeur die mij er een paar keer overheen reed zei: over een paar weken rijd ik hier niet meer overheen; dan ga ik gewoon weer over dat kleine onveilige weggetje waar ik eerder overheen ging. Toen besepte ik: wij hebben het hier in Nederland wel echt heel goed voor elkaar. Onze wegen staan in de top drie van de wereld en onze waterstaat is niet voor niets wereldberoemd. Toch is er altijd wat te wensen. Altijd kan er iets beter. Wij hebben ook een aantal punten. Die wil ik toch maar even aanstippen, want helemaal niks zeggen, kan natuurlijk niet.

Het eerste waar ik het over wil hebben is verkeersveiligheid, want daar valt wat ons betreft ook in ons land echt wat aan te verbeteren. De kille cijfers zijn ruim 600 verkeersdoden en ruim 20.000 zwaargewonden, als dat al de complete cijfers zijn; daar hebben we straks ook meer over gehoord. Daarachter gaat onnoemelijk veel leed schuil. De doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden en 10.000 zwaargewonden is nog ver buiten bereik. De minister is bezig met een strategisch plan voor de verkeersveiligheid. Onze vraag is dan ook of dat een plan wordt a la het effectieve programma Duurzaam Veilig, op basis waarvan in het verleden heel veel successen zijn geboekt, of om een betere term te gebruiken: heel veel goede dingen zijn gebeurd. Want we zijn er nog lang niet. Zo is de helft van de provinciale wegen nog relatief onveilig. Kortom: zit er een serieus investeringsprogramma achter, zoals dat in het verleden ook bij Duurzaam Veilig het geval was?

Voorzitter. De minister trekt eenmalig 50 miljoen euro uit voor verbetering van de veiligheid van N-wegen, waarvan 25 miljoen voor provinciale wegen. Dat is een heel goed begin. 20% van de verkeersdoden valt namelijk op provinciale wegen, die maar 6% van ons wegennetwerk uitmaken. Dus daar is wel echt wat te doen. Maar wat ons betreft moet er nog iets meer gedaan worden en daarom hebben we een amendement ingediend om er ook nu nog ruim 10 miljoen bij te doen. De dekking daarvan hebben we gevonden in de meeropbrengsten van het eurovignet. We horen graag wat de minister daarvan vindt. Verder pleiten we uiteraard voor een structurele regeling en aanpak.

Voorzitter. Ik heb begrepen dat nieuwe berekeningen laten zien dat de invoering van het nieuwe spoorbeveiligingssysteem 2 miljard euro meer zal gaan kosten dan eerder gedacht. Met dank aan de heer Ziengs weet ik ook wat de afkorting ERTMS betekent; ik had het ooit weleens gelezen maar nu weet ik het weer helemaal. Onze vraag is hoe dat nu precies zit. Kunnen we die 2 miljard niet beter op zak houden voor veiligere wegen en minder filedruk? Want we hebben het vandaag meerdere keren gehoord: het verkeer loopt weer vast. Het KiM verwacht richting 2023 een toename van het fileleed met 35%. De minister heeft een aanpak, maar dat is vooral een aanpak op de korte termijn. Ze wil onder meer dat bergingsbedrijven op een twintigtal locaties stand-by staan. Maar worden alle filegevoelige locaties hiermee ook adequaat bediend? Graag een snelle uitvoering van datgene wat nu staat. Maar voor de langere termijn is meer nodig. Mijn interruptie aan de VVD van daarstraks was ook gericht op die langere termijn: investeringen in extra wegcapaciteit zijn namelijk goed. Daar staan wij ook achter; dat is nodig. En ja, mevrouw Kröger, dat doet ook echt wat. Ik heb er jarenlang mijn best voor gedaan als ambtenaar om asfalt overal neer te leggen, en ik heb het resultaat daarvan ook echt gezien. Dus hoe dan ook kan

ik op basis van negentien jaar praktijkervaring niet anders zeggen dan: dat doet echt wat. Maar er moet meer dan dat gebeuren. Om die files echt aan te pakken, zeggen experts, moeten we meer doen dan alleen extra asfalt leggen. Wij denken daarbij ook aan een vorm van kilometerheffing. En welnee, zo zeg ik in de richting van de VVD, ik bedoel geen kilometerheffing die van de auto weer een extra melkkoe maakt. Het moet budgettair neutraal, maar wel op een manier waarbij je een beetje kunt draaien aan de knoppen om die files wat dat betreft weg te werken. Ik begrijp dat dit tot veel hilariteit leidt, maar daar kan ik niet te lang bij stilstaan, want mijn tijd tikt door. Dus als dat echt nodig is, dan zie ik dat wel komen via interrupties.

Voorzitter. Voor veel automobilisten is het ov nog geen serieus alternatief, onder meer vanwege het dure treinkaartje. De NS gaf aan dat door de recente btw-verhoging treinkaartjes zeker 5% duurder gaan worden. Wat ons betreft, en het is ook eerder benoemd, zou een btw-vrijstelling een hele goede stimulans kunnen zijn. Maar ja, de Europese btw-richtlijn biedt daar op dit moment geen ruimte voor. Dus onze vraag is of de staatssecretaris, want die gaat daar volgens mij over, dit in Brussel zou willen aankaarten. Het is wat ons betreft namelijk echt bizar dat er wel een vrijstelling is voor de loterij, maar niet voor de trein. Dat noem ik wedden op het verkeerde paard.

Voorzitter. Ook de binnenvaart is een goed alternatief voor wegvervoer, maar ik mis duidelijk beleid voor de modal shift. Wil de minister met een doelstelling komen en daarop ook koersen? We moeten bijvoorbeeld met elkaar voorkomen dat kleine schepen weggereguleerd worden. Juist deze schepen kunnen in de haarvaten van het vaarwegennet komen. Een tijdje geleden hebben we als SGP een groep binnenvaartondernemers gesproken en naar aanleiding daarvan heb ik twee concrete vragen. De eerste vraag is als volgt: wanneer zorgt de minister voor erkenning van het meten aan de pijp, zodat het in de scheepscertificaten opgenomen kan worden? Voor de emissienormen zou het namelijk niet uit moeten maken of je een nieuwe motor inbouwt of de bestaande motor aanpast. Gelet op het voornemen van Rotterdam tot invoering van een milieuzone voor de binnenvaartschepen moet er wat ons betreft dan ook vaart worden gemaakt met deze erkenning. Dan mijn tweede vraag. Schippers gaven aan dat zij het idee hebben dat het onvoldoende opvolging krijgt als zij klachten hebben over in hun ogen achterstallig onderhoud van vaarwegen, bruggen en sluizen. Ik geef het graag even door en ik zie wel of daar ook een reactie op komt. In het verlengde daarvan nog het volgende. De Algemene Rekenkamer schrijft dat het volume aan uitgesteld infraonderhoud — dat is dus geen achterstallig onderhoud, maar uitgesteld onderhoud — harder groeit dan het beschikbare onderhoudsbudget, met alle risico's die dat met zich meebrengt. Onderkent de minister dit? Hoe zou ze dit in de nabije toekomst willen voorkomen?

Voorzitter. Dan de vliegbelasting. Er is veel over gezegd. Gezien de tijd wil ik me eigenlijk beperken tot het verhaal dat daarstraks door D66 is genoemd en waarover we samen een motie is ingediend. Daar staan we voor. Ik ga dat niet nog een keer herhalen. Het enige wat ik nog wel wil benoemen, is dat ook wij vinden dat je naast internationale afspraken over kerosinebelasting, de tickettaks op korte termijn moet inzetten.

Voorzitter. Dan de asbestsanering. Dat onderwerp is al eerder benoemd. Een aantal partijen hadden het er al over. Als je zo aan het eind bent, heb je alles eigenlijk al een keer horen langskomen, maar ik heb dadelijk nog één nieuw ding. Er is een stevig debat gevoerd over de verplichte sanering van asbestdaken. Ook wij maken ons grote zorgen over de uitvoering. De subsidiepot van 75 miljoen is leeg. Ik ben in eerste instantie benieuwd naar de creativiteit van de staatssecretaris. Mocht het niet al te creatief worden, dan wil ik uiteraard kijken naar het amendement van de SP, waarbij ik wel heel erg benieuwd ben naar de dekking, want die heb ik nog niet gezien. Maar hoe dan ook, er is al een motie aangenomen waarin de Kamer gevraagd heeft om een landelijk fonds voor eigenaren die de sanering niet kunnen betalen. Onze vraag is dan ook of de bewindslieden bereid zijn om daar voldoende geld voor uit te trekken, zodat dit fonds ook daadwerkelijk en met genoeg vuurkracht van de grond gaat komen.

Tot slot heb ik een vraag over milieudruk van drugs. Dit is mijn allerlaatste punt, voorzitter. Hebben de bewindslieden in beeld wat de milieudruk van hennepkwekerijen, drugslabs en drugsimport is? Het gaat vaak over de criminaliteit en gezondheidsaspecten, terwijl ook de milieudruk heel groot is. Kijk alleen maar naar de tientallen dumpingen van drugsafval in de vrije natuur en de enorme stroomvraag van hennepkwekerijen. Dat zit nu al op 0,4 megaton CO₂. Kijk ook naar de lozingen van drugs op het riool. Met de drugsdeal van dit kabinet — ik benoem hem nog maar een keer — wordt het er niet beter op. En dan heb ik het nog niet over de milieudruk van geïmporteerde drugs en drugsgrondstoffen. Ik vraag het nogmaals: heeft het kabinet die milieudruk in beeld? Bij de dumpingen van drugsafval worden onschuldige grondeigenaren geconfronteerd met tienduizenden euro's aan opruimkosten. De regeling voor de vergoeding van deze kosten is helaas afgelopen. Verschillende ministeries zijn met de provincies in overleg over opvolging van deze regeling. Mag ik ervan uitgaan dat het overleg niet gaat over de vraag óf er een vergoeding moet komen, maar over de vraag hoe het geregeld gaat worden? Ik krijg graag snel duidelijkheid, want bij dumpingen van asbest wordt grondeigenaren eenzelfde kostenpost in de maag gesplitst. Nemen de bewindslieden dit ook mee?

Voorzitter, dank.

De voorzitter:

U heeft nog een vraag van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb even gewacht tot het einde van het betoog van de SGP. Wij zijn geregistreerde partners op SDG 6. Ik wil heel graag weten hoe de SGP ertegen aankijkt dat flessen water straks goedkoper worden dan leidingwater, omdat daar btw op komt, terwijl die er bij flessen water vanaf gaat.

De heer Stoffer (SGP):

Dat vinden wij verschrikkelijk. Gisteren was hier de eerste termijn van de begroting van Economische Zaken. Ik heb dat punt toen ook nadrukkelijk aan de orde gesteld. Daar zijn we het dus helemaal over eens, maar ik dacht: gezien de tijd moet ik nu kiezen en mijn geregistreerde partner noemt dat. En het is net zoals thuis: als Sophia het zegt,

dan ga ik dat niet nog een keer zeggen. Maar dank dat u het al heeft gezegd.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan nog een vraag van mevrouw Dik-Faber.

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

Er zijn allerlei ideeën over drinkwater, maar weet de SGP wat een persoon per jaar meer gaat betalen voor het drinkwater conform deze voorstellen?

De heer **Stoffer** (SGP):

Niet exact. Het is ook niet zo veel. Het gaat niet over veel geld. Het gaat wel om hoe dit nu bij elkaar komt, om het feit dat een flesje water in verhouding goedkoper wordt dan leidingwater. Ik snap best dat dat goed is, want dat is om te voorkomen dat we wat doen met andere sappen, die minder gezond zijn. Maar het gaat erom dat je bij dat flesje water ook al het flesje als afval hebt. Wij zouden dus graag zien dat je gewoon met je eigen flesje dat leidingwater pakt. Een heel mooi voorbeeld daarvan vind ik dat drinkwaterbedrijven nu al van die kraantjes neerzetten op treinstations. Volgens mij was de staatssecretaris daarbij. Die beweging zien we graag. Wij zouden graag zien dat het gebruik van leidingwater wordt gestimuleerd in plaats van net een klein beetje afgeremd. Maar ik ben het met u eens dat het niet gaat over groot geld.

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

Natuurlijk ben ik ook heel erg blij met de tappunten die er nu op stations komen, zodat mensen meer leidingwater gaan drinken en minder plastic flesjes kopen. Tegelijkertijd is dit kabinet de weg ingeslagen van hogere lasten op consumptie en lagere lasten op arbeid. Ik denk dat dat zeer verdedigbaar is. Laat ik tot slot het antwoord op de vraag maar geven: per persoon per jaar ga je aan drinkwater €0,02 extra betalen.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, wilt u daarop nog een reactie geven?

De heer **Stoffer** (SGP):

Nee, want het was geen vraag.

De **voorzitter**:

Het was niet echt een vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het was een antwoord. Dus dank.

De **voorzitter**:

Dan dank ik u zeer, en geef ik tot slot het woord aan de heer Azarkan. Hij spreekt namens de fractie van DENK. Gaat uw gang.



De heer **Azarkan** (DENK):

Voorzitter, dank. Ook ik wil mijn complimenten overbrengen aan de collega van de Partij voor de Dieren, mevrouw Teunissen. Hartstikke goed gedaan. Ik heb anderhalf jaar geleden al een keer met haar mogen debatteren, en ik was toen ook al diep onder de indruk.

Voorzitter. Staat u mij toe te beginnen met de files. Wie kent ze niet? Het is al door velen gememoreerd. Ze leiden tot miljarden euro's economische schade. Dat klinkt natuurlijk vrij ernstig, maar toch nog wat abstract. Veel tastbaarder wordt het als we denken aan de ergernis van mensen die in die file staan. Want heeft u dat weleens? Vol stress in de file, wetende dat over een halfuur de crèche dichtgaat, terwijl Google Maps de snelwegen rood kleurt, met op je netvlies je peuter, die als laatste in de crèche voor de zoveelste keer dezelfde puzzel maakt, en op de achtergrond de schoonmaakster die de stofzuiger alvast opruimt. Dat beeld.

Voorzitter. En wat zegt de minister dan? "Ik kan niet zoveel." Letterlijk zegt ze: "Eigenlijk is de groei gewoon niet bij te houden. We investeren wel, maar dat is niet genoeg." Dat vindt de fractie van DENK te mager, te weinig en te fatalistisch. Experts zeggen dat het niet veel gaat uitmaken als we snelwegen gaan bouwen, zeker niet op de korte termijn. Dan moet je wat ons betreft dus iets anders doen. Kunnen we inderdaad experimenteren met rekeningrijden, een kilometerprijs die afhangt van waar, wanneer en met hoeveel je rijdt, met slimme technologie die dat moeiteloos kan sturen? Uit onderzoek blijkt dat de drukte op de weg met 50% kan verminderen. En kun je ook het aantal mensen per auto niet verhogen? Als je met z'n vieren in de auto zit, dan betaal je niet; zit je alleen, dan betaal je de volle poel. Misschien is er ook een manier om naar creatievere oplossingen te gaan zoeken. Geef marktpartijen nou eens een incentive. Als ze met een voorstel komen dat werkt, krijgen ze daar een vergoeding voor. Zo kun je dat geld op een andere manier besteden, effectiever, en misschien wel op basis van no cure, no pay. Laten we daar toch eens naar kijken. Wij politici en ambtenaren kunnen het ook niet altijd verzinnen. Laten we ook de kracht zoeken in de markt.

Voorzitter. Dan iets over autorijden. Dat dreigt toch steeds meer een elitezaak te worden. Denk bijvoorbeeld aan de verhoging van de parkeertarieven in Amsterdam naar €7,50 per uur. Dat is gewoon eliteparkeren of, zoals u wilt, kartelparkeren. Het is nota bene ingevoerd door Sharon Dijksma van de PvdA, met steun van GroenLinks, D66 en de SP. Wat is dat nou toch voor grachtengordelsocialisme? Zakenjongens op de Zuidas lachen zich de snikkel uit de broek om die €7,50 per uur, want dat verdienen ze in een vloek en een zucht weer terug. Maar voor gewone mensen maak je Amsterdam zo toch tot een onneembare vesting? Minister Van Nieuwenhuizen noemde dit plan al "autootje pesten". Nee, minister, dit is mensen met een kleine portemonnee pesten. Kan de minister daar iets aan doen? Gaat zij Amsterdam hierop aanspreken? Zijn er andere mogelijkheden om Amsterdam terug te fluiten?

Voorzitter. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de milieuzones in de steden.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat is er een vraag of een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ja, toch even over die dure tarieven voor parkeren. Even uit eigen ervaring: ik heb bijna tien jaar in Slotermeer gewoond.

De heer Azarkan (DENK):

Ja.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Daar is het heel goed parkeren. De bewoners kunnen voor iets van €25 per jaar — ik weet niet meer precies hoeveel het was — gewoon een parkeervergunning krijgen. Dat gaat daar prima. Dus dit begrijp ik niet. Kijk, dat je het centrum minder druk wilt hebben en er dus minder auto's mogen komen op de grachten, dat lijkt me logisch. Maar waar mensen echt wonen — ik woonde daar in ieder geval met heel veel plezier, net als heel veel andere mensen — is het prima te betalen.

De heer Azarkan (DENK):

Ik denk dat de collega onjuist geïnformeerd is. In het plan is aangegeven dat de tarieven ook op andere plekken worden verhoogd, omdat je anders een waterbedeffect krijgt. Dus ook op andere plekken in Amsterdam gaan die parkeertarieven omhoog. Anders krijg je een verschuiving van het probleem. Bovendien heeft u wellicht niet zo heel veel mensen die u komen bezoeken, maar andere mensen hebben familieleden en worden op die manier op enorme kosten gejaagd.

De voorzitter:

Uw laatste vraag. Gaat uw gang.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ben het met de heer Azarkan eens dat het voor iedereen, hoe groot of klein je portemonnee ook is, mogelijk moet zijn om te parkeren. Maar ik wijs erop dat het in de woonwijken in Amsterdam tot nu toe gewoon prima parkeren is, zeker als je een parkeervergunning hebt. Je kan daar ook je familie prima laten parkeren. Die moeten dan wel wat betalen, maar natuurlijk niet de tarieven die we in het centrum kennen.

De heer Azarkan (DENK):

Dat zijn niet exact even hoge tarieven, maar ook die tarieven gaan omhoog, meneer Van Dijk.

Voorzitter. Dan iets over de milieuzones. Wat vindt de minister van het feit dat 20% van alle auto's buitengesloten wordt?

De voorzitter:

Voordat u verdergaat is er een laatste vraag van de heer Paternotte. Gaat uw gang.

De heer Paternotte (D66):

Ik werd heel even naar buiten geroepen en toen ik terugkwam ging het over de parkeertarieven in Amsterdam, maar daar wilde ik eigenlijk geen vraag over stellen. In Amsterdam bestaat bijna de helft van de vervoersbewegingen uit taxi's. Dat zijn heel vaak nog benzine- en dieseltaxi's en die moeten we wat ons betreft verduurzamen. Zou DENK ook voorstander zijn van een green deal voor zero-emissietaxi's?

De heer Azarkan (DENK):

Ik heb in mijn bijdrage gesproken over de hoge parkeertarieven en het voorstel van de heer Paternotte gaat over een green deal voor taxi's. Ik ben ervoor dat taxi's inderdaad zo weinig mogelijk uitstoot geven. Ik heb ook gelezen dat mensen die het kunnen betalen vaak een hybride oplossing zoeken, maar ook dat kan niet iedereen. De vraag is dus niet zozeer of we het met elkaar eens zijn over hoe schoon mogelijk dat kan. Voor ons is het altijd de vraag hoe haalbaar het is. Dus mits het gefaseerd is en er recht wordt gedaan aan investeringen die anderen al gedaan hebben, kan ik een heel eind met u meegaan.

Voorzitter. Dan iets over de milieuzones, voor de derde keer. Wat vindt de minister van het feit dat 20% van alle auto's buitengesloten wordt? Ook hier blijkt dat de gewone mensen vaak het hardst getroffen worden, want zij kunnen niet zo gauw een nieuwe auto kopen.

Over het ov heeft de staatssecretaris aangegeven dat de perrons en de treinen overvol zijn. Dat merk ik ook dagelijks, maar wat gaat de staatssecretaris doen aan die overvolle treinen in de spits? Wat zegt de regering tegen mensen die niet in de Randstad wonen en die te maken krijgen met treinverbindingen die minder frequent worden? Meer rijden in de Randstad hoeft toch niet ten koste te gaan van verbindingen buiten de Randstad? En kan de staatssecretaris iets doen aan die steeds duurder wordende treinkaartjes? Is de regering bijvoorbeeld bereid om mensen met een laag inkomen tegemoet te komen met lagere tarieven? Je kunt ze een voordeelurenkaart geven, zodat ze met 40% korting buiten de spits kunnen reizen.

Als laatste, voorzitter, kom ik op de taxibranche. Ik ben op gesprek geweest bij een aantal taxi-organisaties. Voor DENK zijn de traditionele taxi's net zo belangrijk als de nieuwe vormen zoals Uber. Concurrentie is goed, maar wij krijgen mee dat ze heel vaak vragen om eerlijke en rechtvaardige concurrentie, om een level playing field, om maar een slecht Nederlands woord te gebruiken. En natuurlijk gaan de gemeentes over regulering en handhaving, maar ik wil de minister wel verzoeken om met die steden in gesprek te gaan over deze thema's.

Als laatste, voorzitter, noem ik de verzekeringspremies voor taxi's. Veel verzekeraars zijn gestopt met het verzekeren van taxi's, en de resterende verzekeraars hebben hun tarieven nu extreem verhoogd. Kan de minister daar ook iets aan doen?

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer van de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Dit debat wordt morgen voortgezet. Morgenavond om 19.30 uur zal de eerste termijn van de bewindspersonen aanvangen, voor de beantwoording van de vragen. Daarna kunt u moties indienen in tweede termijn. Ik schors de vergadering nu tot 17.45 uur. Dan gaan we verder met het verslag algemeen overleg Vreemdelingen- en asielbeleid.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Arib