

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

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 2025 (36600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (36600-A).**

(Zie vergadering van 8 oktober 2024.)

De **voorzitter**:

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

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

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

De **voorzitter**:

Ik begin met een heel mooi gedicht. Dat is nog niet zo lang geleden ontstaan vanuit het project Het Andere Gedicht, waarin mensen met een verstandelijke beperking en niet-aangeboren hersenletsel op allerlei manieren worden uitgedaagd hun wereld te delen in taal. Uit de prachtige bundel Natuurlijk groeit gras laat ik u twee kleine gedichtjes horen. Het eerste heet Gekleurde vlinders, van Annika Woldendorp.

Waar ik woon was eens een vlinder
Ik was blij
En ging achter de vlinder aan
Hij ging sneller dan mij
Vloog naar boven
Ik kon er niet bij
Toen was die weg
Ah jammer
Ik had hem willen pakken
En op mijn hand er naar kijken
Hoe mooi die was

Nog één klein pareltje. Het heet De Merel, van Berâ Bosnak.

Het geluid is rustgevend om te horen
Het is mooi
De kleur is zwart
Zwart is niet een wilde kleur
Zwart is een rustige kleur
Oranje ogen, oranje snavel
Opvallende kleuren
Mooie veren
Zacht

Dat is toch een mooi rijmpje om de dag mee te beginnen?

Ik geef het woord aan de minister in het kader van de begroting Infrastructuur en Waterstaat, maar eerst nog een mededeling van de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik sloeg aan op de woorden dat zwart een fijne kleur is. Dat is zeker zo!

Ik wil nog even weten hoeveel interrupties wij hebben. Begrijp ik het goed dat wij onbeperkt kunnen interrumperen?

De **voorzitter**:

Zes interrupties per fractie per termijn, net als eergisteren.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik vermoed dat dat voor ons in ieder geval heel erg weinig is. Wij hebben hier twee bewindspersonen zitten. Daarnaast gaat het toch wel om een belangrijke begroting. Als we onze inbreng kort kunnen houden, dan vind ik het wel fijn om minimaal negen interrupties te hebben.

De **voorzitter**:

Zo! De toon is gezet.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Ik denk dat acht een heel redelijk aantal is.

De **voorzitter**:

Kijk.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

We hebben het over een heel inhoudelijke discussie, onder andere over de luchtvaart en het ov. Ik denk dat we veel technische, korte vragen moeten stellen. Dan zou acht best kunnen, denk ik.

De **voorzitter**:

De eerste aanvraag was negen; nu zitten we al op acht. De heer Heutink gaat zeven zeggen.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou, ik wil eigenlijk zeggen: drie.

De **voorzitter**:

Aangenomen.

De heer **Heutink** (PVV):

Nee, hoor. Mijn voorstel zou zijn om het wel op zes te houden, maar om dan wel als voorzitter enige coulance te kunnen tonen mocht er toch meer nodig zijn. Dan houden we ons in ieder geval scherp op die zes.

De **voorzitter**:

Wat is het standpunt van de ChristenUnie? De heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik steun de heer De Hoop. Ik geef u in overweging om hetzelfde regime te hanteren als bij de AFB. Daar heeft u een mooie traditie ingezet met acht interrupties. Ik zou zeggen: doe dat gewoon vandaag weer.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik vind het voorstel van De Hoop een mooi compromis, voorzitter.

De **voorzitter**:

Een compromis tussen wat? Tussen Bamenga en ... Jaja.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, ik zou eigenlijk twaalf interrupties willen.

(Hilariteit)

De **voorzitter**:

Ik vind u erg bescheiden vandaag, érg bescheiden!

De heer **El Abassi** (DENK):

Dan zit ik aan de lage kant inderdaad. Als ik de rest zo hoor, dan zou ik zeggen negen. Dan kun je er ook drie van drie van maken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Steun voor het voorstel van de heer Bamenga. Het gaat om de levens van onze burgers en hun gezondheid. Het is belangrijk dat wij hier goed met de bewindspersonen over kunnen spreken.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Voorzitter. Het voorstel van de heer De Hoop voor acht interrupties lijkt mij heel mooi. Maar laten we dat ook echt als maximum zien en onszelf niet meer interrupties toestaan dan nodig.

De **voorzitter**:

De heer Van Kent gebaarde ook al acht.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik dacht: ik zeg vijftien, dan lijkt acht heel erg redelijk.

De **voorzitter**:

U bent altijd redelijk, meneer Van Kent. Dan doen we acht, maar de interrupties bij de interruptiemicrofoon moeten geen toespraken zijn. Een interruptie bestaat uit drie, vier zinnen en dan een vraag met een vraagteken erachter. Dat is een interruptie. Hou dus niet hele oekazes en discoursen bij de interruptiemicrofoon. We doen er acht, maar wel kort en puntig.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:

Nogmaals, het woord is aan de minister.

Minister **Madlener**:

Dank u wel, voorzitter. Bedankt voor de leuke gedichtjes. Die zijn ook wel een beetje toepasselijk in verband met het milieu. We moeten van onze natuur in de achtertuin kunnen blijven genieten.

Ik dank allereerst de Kamer voor haar inbreng en vragen in de eerste termijn. Dit is niet mijn eerste lenW-begrotingsdebat, maar natuurlijk wel mijn eerste als minister. Ik sta hier dan ook met een bijzonder gevoel van trots, in de eerste plaats vanwege de infrastructuur en waterstaat van ons mooie land, maar ik ben ook trots op het feit dat het mij, de PVV, na zo veel jaren oppositie is gegund om mee te doen in de regering. Dat beschouw ik als een grote

eer. Het kabinet heeft de afgelopen zomer heel hard gewerkt aan het regeerprogramma, dat vorige maand is gepresenteerd.

De voorzitter:

Laat de minister even zijn inleiding afmaken ... O nee, het is in orde. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

De minister zegt dat hij trots is dat hij hier namens de PVV zit. Maar de minister is minister voor alle Nederlanders. Ik vind het opmerkelijk dat hij dat zegt. Ik vind eigenlijk dat hij ook afstand moet nemen van die zin en dat hij gewoon moet erkennen dat hij minister voor alle Nederlanders is.

Minister Madlener:

Ik zal dit preciseren. Ik ben trots dat ik minister mag zijn van dit kabinet, dat zo'n brede afspiegeling van de bevolking is; de ruime meerderheid heeft er steun aan gegeven. Het is namelijk de bedoeling van onze democratie dat wij dit met grote steun van de meerderheid van Nederland mogen doen. Daar ben ik trots op. Zo heb ik dat bedoeld. Maar natuurlijk spreek ik hier namens de Kroon en namens de regering; dat mag duidelijk zijn.

De voorzitter:

Opgehelderd. U gaat verder.

Minister Madlener:

De afgelopen zomer hebben we heel hard gewerkt aan het regeerprogramma, dat vorige maand is gepresenteerd. Ook op mijn ministerie is heel hard doorgewerkt aan de concrete plannen en aan een passende begroting, om Nederland veilig, bereikbaar en mooi te houden, vandaag en in de nabije en verre toekomst. Daarom wil ik nu alvast een compliment maken aan alle medewerkers van Infrastructuur en Waterstaat. Ik ben heel blij met het resultaat en geef daar vandaag graag een toelichting op. Daarnaast beantwoord ik natuurlijk de vragen van uw commissie. Voor de duidelijkheid: al uw vragen zijn inmiddels schriftelijk beantwoord, maar u krijgt uiteraard ook deze mondelinge toelichting van mij.

Voorzitter. Ik heb een mooi verhaal, maar ook een moeilijk verhaal. Het is mooi omdat ik trots ben op ons mooie land, waarin elke dag talloze mensen hard werken. Het is moeilijk omdat er ook heel veel te doen is en omdat de beschikbare middelen en mensen schaars zijn. We kunnen veel minder doen dan we zouden willen. Dat zeg ik maar recht voor z'n raap. Maar lenW blijft een ministerie van doeners, van handen uit de mouwen en van schoppen in de grond. Het gaat dus wel degelijk gebeuren. We werken aan veel zaken tegelijk: de bereikbaarheid van stad en regio en het in stand houden van onze netwerken en verkeersveiligheid, maar ook de luchtvaart, de maritieme sector en betaalbare mogelijkheden om vlot van A naar B te komen. Natuurlijk werken we ook aan de waterveiligheid, de waterkwaliteit en de begroting van het Deltafonds. Daar gaan we in november verder over spreken, tijdens het wetgevingsoverleg Water.

Ik zal zo meteen dieper ingaan op de volgende onderwerpen. Dat zijn ook de blokjes die ik heb gemaakt. Ik begin met wegen en bereikbaarheid, dan kom ik op verkeersveiligheid, dan op luchtvaart en dan op maritiem. Maar ik wil eerst een paar opmerkingen maken over de infrastructuur en de waterstaat in het algemeen. Want zoals gezegd, hebben we veel om trots op te zijn. Nederland is een mooi en welvend land, met sterke dijken en een solide netwerk van wegen, vaarwegen en sporen. Rijkswaterstaat heeft ook veel om voor te zorgen. Voor de liefhebbers heb ik een paar feiten. We hebben 3.500 kilometer aan kanalen en rivieren. Er zijn 88 sluiscomplexen, 6 stormvloedkeringen, 10 stuwen — de hele grote stuwen bedoel ik dan — en 17 aquaducten. Ook hebben we maar liefst 3.000 kilometer aan rijkswegen; dat is heen en terug. Er zijn ook nog 1.143 bruggen. Ik noem het even op. Dat moet allemaal goed onderhouden worden. Dat is een hele klus.

Voorzitter. Veiligheid en mobiliteit zijn voorwaarden voor vrijheid. Dat hoorde ik de heer Heutink ook zeggen. Achter de bescherming van de keringen ligt een fijnmazig netwerk waarover we ons dagelijks door Nederland bewegen naar werk, studie, familie en vrienden, de sportclub of een bos of een strand. In de kern gaat het erom dat iedereen op eigen wijze, veilig en betaalbaar, vlot van A naar B kan komen. Daarnaast zijn we ook een internationaal knooppunt voor goederentransport en logistieke dienstverlening, met wereldhavens en een goede marine-infrastructuur. Ook onze bereikbaarheid door de lucht is internationaal van grote betekenis, zoals de heer De Groot en de heer Stoffer ook in hun bijdragen benoemden. Onze luchthavens verbinden ons land met de rest van de wereld, om familie en vrienden te kunnen bezoeken, voor bedrijven en voor snel transport van bijvoorbeeld hulpgoederen en medicijnen, of gewoon voor een mooie vakantie.

Voorzitter. De infrastructuur is letterlijk het fundament van een gezond en veerkrachtig land en een sterke economie. En tussen al die bedrijvigheid, door de schitterende Zeeuwse wateren en het IJsselmeer ... Er stromen grote rivieren door ons land. Dat klinkt bijna als poëzie. Onze delta aan zee is schitterend. Dit is een welvarend land, met het lekkerste drinkwater dat ik ken. Maar ons land bestaat alleen maar omdat wij er elke dag hard aan werken. We zijn bezig met de grootste onderhoudsopgave voor onze wegen, vaarwegen en sporen ooit. Daarvoor hebben we geld, mensen, grondstoffen en stikstofruimte nodig; die zijn alle vier schaars. Niet alles wat we willen, kan dus. De heer Van Dijk zei het zo: niet alles kan overal tegelijk. Ook de heer Stoffer merkte terecht op dat dan scherpe keuzes nodig zijn, want we hebben wel een winkel draaiende te houden. Mensen moeten zelf kunnen kiezen of ze de auto, het ov, de fiets of de benenwagen nemen. En als ze met het vliegtuig willen, moet dat ook kunnen. Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer. Wij, de staatssecretaris en ik, staan aan de lat voor veilige, betaalbare en toegankelijke infrastructuur. Ik zeg u eerlijk: daar heb ik wel zorgen over. De vraag naar mobiliteit groeit namelijk structureel. De instandhoudingsopgave groeit ook, maar de budgetten in het Mobiliteitsfonds groeien niet. Dat fonds dreigt zo een onderhoudsfonds te worden, met het risico dat we niet op tijd zijn met maatregelen voor de toekomst en er dus in feite langzaam op achteruitgaan. Het is een brede trend die ook bij andere overheden en ook internationaal te zien is. Het is een lastige constatering, maar het is wel een feit waarvoor de staatssecretaris en ik gesteld staan. Er zijn veel knelpunten op te lossen. Met de middelen die er daarvoor zijn, zullen wij het maximale doen om zo effectief mogelijk te zijn. Maar veel politieke wensen en ambities zullen onvervuld blijven. We moeten durven kiezen en hiervoor blijven staan.

De voorzitter:

Als u met een inleiding bezig bent en u die even wilt afmaken, stel ik u graag in de gelegenheid. Nee? Dan gaan we naar de heer Stoffer. Het woord is aan hem.

De heer Stoffer (SGP):

Ik denk dat de minister een heel herkenbare inleiding neerzet. Dat is door meerderen en ook door mij in de eerste termijn aangegeven. Heeft de minister eigenlijk niet gewoon de indruk dat hij — hij is hierin gestapt; er zijn onderhandelingen geweest — gewoon in een veel te krap pak is genaaid?

Minister Madlener:

Ja, ik vind dat wel heel treffend. Iedereen kent mij hier en weet dat ik grote ambities heb en dat ik een heel groot hart heb voor onze infrastructuur. De Kamer heeft die ambities ook. We hebben allemaal dat mooie MIRT Projectenboek, waar jarenlang aan gewerkt is. We weten dat het gewoon nodig is voor de toekomst. Als ik dan kijk naar de middelen die we nu beschikbaar hebben, dan zie ik dat er gewoon grote tekorten zijn. Je ziet dat er enorme tekorten ontstaan door ramingen die achterhaald blijken te zijn door inflatie en door grondstoffen die schaars en duur worden. Ook het personeel is moeilijker te krijgen. Dat geeft allemaal prijsopdrijvende effecten. Ik ben het dus wel eens met die kwalificatie. Ik kan

het niet veranderen, dus het is meer een soort winstwaarschuwing. We moeten het hiermee doen. Maar ik hoop zeker dat wij als land op een gegeven moment zeggen: dit is zo belangrijk; we moeten hier toch iets meer prioriteit aan geven, ook in financiële zin.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat dit een hele eerlijke constatering is. Ik maak me hier echt wel stevig zorgen over. Ik merk dat de minister dat ook doet. Hij zegt: ik kan hier niks aan doen. Gezamenlijk kunnen we daar natuurlijk wel wat aan doen, want de Kamer heeft budgetrecht. Ik snap dat het op dit moment lastig is, omdat het inzicht relatief beperkt is. Ik zou graag de minister willen uitdagen zodat hij ervoor zorgt dat de Kamer volop inzicht krijgt in waar de problematiek ligt, zodat wij als Kamer ook richting volgend jaar een keuze kunnen maken — dan gaan we opnieuw begrotingen maken en budgetteren — en in ieder geval een eerste stap kunnen zetten. Mijn vraag is dus of de minister het echt goed inzichtelijk wil maken waar we vast gaan lopen, zodat we als Kamer ook langjarig, meerjarig, hier echt werk van kunnen gaan maken. Anders gaan we als Nederland echt zwaar achteruitboeren. Ik denk dat dat onze gezamenlijke constatering is.

Minister **Madlener**:

Uw Kamer kent mij. Ik wil het graag zeggen zoals het is. Ik vind het heel belangrijk dat wij als commissie weten waar we hier voor staan en eigenlijk geldt dat voor de hele Tweede Kamer. Dit probleem van stijgende kosten en dus beperkte middelen, zie je niet alleen in Nederland. Je ziet dat eigenlijk in de hele westerse maatschappij. De coronacrisis, de energiecrisis en de oorlog in Oekraïne zorgen allemaal voor druk op de hele infrastructuur en het aanleggen daarvan. Ik vind het belangrijk dat we ons daar allemaal bewust van zijn. Ik zal ook mijn best doen — dat doe ik niet alleen vandaag, maar zal ik blijven doen — om uit te dragen dat we, als we niks doen, op een gegeven moment wel vastlopen. Dat knelt. Dat knelt al jaren. Ik zal de oproep van de heer Stoffer dus zeker ter harte nemen.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, denk om de lengte van uw interruptie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank voor de aanmoediging, voorzitter. Ik wil een hele dikke streep zetten onder de interruptie van de heer Stoffer. Die is mij uit het hart gegrepen. Er is gewoon structureel te weinig ruimte op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om onze infrastructuur op orde te houden én te investeren in nieuwe spoorlijnen, projecten die stil zijn komen te liggen et cetera. De minister is niet alleen dienaar van de Kroon. Een paar maanden geleden zat hij dicht op die onderhandelingen. Toen lag ook alle informatie op tafel. Alle fiches, alle informatie vanuit het ministerie was er gewoon. Het vorige kabinet heeft miljarden extra uitgetrokken voor beheer en onderhoud, en voor de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar deze coalitie helemaal niks. Wat is de ambitie van deze minister? Gaat hij bij de voorjaarsbesluitvorming dit punt pregnant aan de orde stellen? Er had ook voor gekozen kunnen worden om bijvoorbeeld het eigen risico ietsje minder te verlagen en iets meer te investeren in waar ons land sterker van wordt, namelijk degelijke infrastructuur.

Minister **Madlener**:

We moeten het ook niet erger maken dan het is. Er is niet niks. Er is een heel mooi groot fonds. We krijgen ook ieder jaar nieuw geld. Doordat de kosten sneller stijgen dan de inflatiecorrectie van het fonds, loop je alleen een beetje achteruit. Dat knelt al jaren. Dat is ook niks nieuws. We moeten dus ook niet overdrijven en zeggen dat we niks kunnen doen. We doen heel veel. Maar het knelt wel en in de toekomst gaat het meer knellen. Ik zie dat dus meer als een opdracht voor de langere termijn. Ik kan ook niet zeggen dat andere ministeries geen last hebben van stijgende kosten. Veel ministeries roepen natuurlijk dat zij ook beperkingen hebben. Uiteindelijk zijn het natuurlijk keuzes die we als regering en volksvertegenwoordiging samen maken. Maar ik zie het wel als een uitdaging voor de

toekomst. De oproep moet dus zijn: we doen wat we kunnen met de middelen die we hebben en dat doen we zo efficiënt mogelijk. Dat spreekt voor zich, maar het gaat wel steeds meer knellen. En daar wil ik het toch bij laten.

De heer **Heutink** (PVV):

We zien natuurlijk ook dat er op het ministerie al jarenlang sprake is van onderuitputting. We krijgen simpelweg het geld niet op aan de taken die we hebben. Het kabinet probeert dit nu op te lossen door eenmalig de budgetten te verlagen om zo onderuitputting te kunnen voorkomen. De vraag is of dat wel een goed idee is als we weten dat de financiën dan een probleem gaan zijn.

Minister **Madlener**:

Het is gelukkig niet zo dat het geld weg is als we iets uitstellen of tijdelijk niet doen. We hebben een fonds en daar blijft het geld in zitten. Dat we het geld niet uitgeven, betekent niet dat het verdwijnt. Dat wil ik als eerste duidelijk zeggen. Ten tweede. Onderuitputting klinkt heel erg, maar het is vaak een vertraging die ertoe leidt dat iets niet in het ene jaar, maar in het volgende jaar kan worden uitgevoerd. "Onderuitputting" is bijna een beetje een boekhoudkundige term, maar het betekent niet dat het niet gebeurt. Het gebeurt iets later. Het geld verdwijnt ook niet. Het is dus niet zo dramatisch als het lijkt. Het is niet prettig, want we willen natuurlijk liever geen onderuitputting. Daarom gaan we ook overprogrammeren; we gaan iets meer programmeren dan we kunnen doen. Dan hebben we wat terugvalopties. Maar daar moeten we ook weer mee uitkijken. We moeten natuurlijk niet te veel overprogrammeren, want dat krijgen we weer een tekort in het lopende boekjaar. Dus het is een beetje een kwestie van uitspreiden. Welke middelen hebben we en hoe kunnen we de werkzaamheden in de tijd gelijke tred laten houden met de uitgaven die we kunnen doen? Dat is gewoon een uitdaging.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nederland staat vast. De minister zegt dat ook terecht, helaas. Er zijn grote uitdagingen op het gebied van infrastructuur. Ik hoor de minister zeggen: ik zie dat het knelt en ik blijf ook uitdragen dat het knelt. Maar ik ben ook wel heel nieuwsgierig hoe de minister dat op zou willen lossen. Wat is zijn visie op de toekomst? Op welke manier kunnen we volgens hem Nederland weer op een grootsere manier in beweging krijgen?

Minister **Madlener**:

Dat is eigenlijk de rode draad door het debat van vandaag, denk ik. Daar zal ook mijn verdere verhaal over gaan. In het kort komt het erop neer dat we het geld natuurlijk heel efficiënt moeten uitgeven en dat we al de kostenoverschrijdingen tegen moeten gaan waar we dat kunnen. Dat kunnen we niet overal. Uiteindelijk komt het neer op keuzes maken: wat kunnen we nu doen en wat kunnen we nu dus nog niet doen? We hebben zeventien projecten waar we aan willen werken, maar dat kunnen we niet allemaal tegelijk doen. Het komt er vandaag ook op aan dat we samen de keuzes maken over hoe we met deze uitdaging omgaan. Voor de langere toekomst vind ik het belangrijk dat er inderdaad structureel geld bij komt. Ik wil die oproep ook doen aan iedereen. Maar goed, dat is niet aan ons om te bepalen. We gaan vandaag praten over wat we wel kunnen doen en dat is gelukkig ook heel veel. We moeten elkaar ook niet in de put praten, want er gebeurt heel veel. Dat zal ook het verhaal van vandaag zijn.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor de minister terecht schetsen: we hebben problemen in de uitvoering en we hebben financiële problemen. Maar specifiek bij deze projecten is er nog een probleem, namelijk stikstof. Ik hoor de minister zeggen: we moeten alles op alles zetten om de projecten zo snel mogelijk op gang te krijgen. Is het, met de beperkte capaciteit die je hebt en met het zoeken naar stikstofruimte, wel handig als je zegt: "we willen ook 130 kilometer per uur rijden"? Heeft hij in kaart gebracht wat die 130 kilometer per uur mogelijk voor consequenties heeft qua

mankracht en stikstofruimte? Die zou je anders in kunnen zetten, bijvoorbeeld voor de infrastructuurprojecten waar de minister net zo'n vloeiend betoog over hield.

Minister Madlener:

Allereerst moeten we constateren dat de mobiliteitssector steeds minder stikstof uitstoot. We krijgen steeds meer elektrische auto's op de weg en die stoten helemaal geen stikstof uit. Je ziet dus een gestage daling van de stikstofuitstoot. Dat is eigenlijk heel goed nieuws. Het probleem is echter dat de stikstofproblemen niet op alle trajecten zijn opgelost. Dit zal er inderdaad voor zorgen dat we niet op alle wegen 130 kunnen rijden overdag. Maar in de gehele stikstofproblematiek die we kennen, is de uitstoot van 130 kilometer per uur in plaats van 100 kilometer per uur overdag echt minimaal. Die is echt minimaal. Ik heb een aantal trajecten kunnen vinden waarbij de stikstofuitstoot geen probleem is. Die heb ik al met uw Kamer gedeeld. 130 kilometer per uur en stikstof staan echt niet in verhouding tot elkaar. Het gaat om zo'n minimale extra uitstoot van stikstof en er is ook nog eens sprake van een dalende trend. We moeten het probleem niet groter maken dan het is.

De voorzitter:

De heer Pierik. Nee? Mevrouw Vedder.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik wil even doorgaan op het onderwerp stikstof. Ik heb in de beantwoording gelezen dat de stikstofonderzoeken voor die zeventien projecten meer tijd vragen. Ik zou nu alvast de concrete vraag willen neerleggen: kunnen we die stikstofberekeningen ook verwachten voor het notaoverleg MIRT?

Minister Madlener:

De stikstofberekeningen zijn complex en vergen een hele specifieke deskundigheid, die we maar beperkt hebben. Ik zal mijn best doen om te kijken of we dat voor zo veel mogelijk trajecten kunnen doen. We hebben natuurlijk al heel veel in beeld. Maar die berekeningen zijn één. Het tekort is twee. Je kunt wel een berekening maken, maar als daar inderdaad uit blijkt dat je een stikstofprobleem hebt dat je moet oplossen, dan kan dat project niet doorgaan. Dat geldt voor heel veel projecten. Stikstof blijft een enorm probleem als je kijkt naar de uitvoering. Dus geld is een probleem en stikstof is een ander groot probleem. Maar stikstof is niet overal hetzelfde probleem. Stikstof is een lokaal iets. We moeten 25 kilometer buiten het project kijken hoe de stikstofneerslag daar is. Dus ieder project is weer anders. Dat vereist hele specifieke berekeningen. Maar ik zal mijn best doen om voor het MIRT-overleg zo goed mogelijk inzicht te geven in de stikstofproblematiek per traject.

De voorzitter:

Meneer Pierik. Of was het op dit punt? Met uw welnemen eerst de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het was op dit punt. Het zou ons enorm helpen — dat lees ik ook in de beantwoording, want niet alles kan overal — als de minister in dat voorstel voor het MIRT-overleg ook een prioritering zou aangeven. Dat helpt ons denk ik om het goede gesprek te voeren. Dus welke projecten zouden dan als eerste opgepakt kunnen worden?

Minister Madlener:

Absoluut. De stikstofproblematiek maar ook het geld zorgen ervoor dat we keuzes moeten maken. Daar zijn we het denk ik allemaal over eens. Dat snappen we. Die keuzes wil ik uiteraard samen met de Kamer maken. Dat vergt dus dat we inzicht hebben in waar de problemen per traject liggen, zodat we een hele rationele keuze kunnen maken in de zin van: het is verstandig om hier te beginnen en niet daar. In die keuze wil ik u helemaal meenemen. En ik wil echt dat u ervan overtuigd bent dat dit de beste keuze is voor ons land.

De heer **Pierik** (BBB):

De minister heeft enorme ambities. Die wil met die zeventien MIRT-projecten aan de slag en dat op een goede manier afwegen. Hij geeft ook aan dat hij op zoek gaat naar structureel geld om dat allemaal vlot te trekken. Ik wil de minister vragen hoe hij daartegen aankijkt. Hoe gaat hij op zoek naar die structurele gelden?

Minister **Madlener**:

De oproep dat de infrastructuur van ons land belangrijk is voor de langere termijn, is een oproep aan ons allen. Iedere onderhandeling daarover zal op het niveau van de gehele Kamer moeten plaatsvinden bij de minister van Financiën. Het gaat om de bewustwording dat infrastructuur voor Nederland uiterst belangrijk is en dat het nu echt begint te knellen gezien het budget dat we daarvoor hebben. Op de kortere termijn gaan we natuurlijk kijken hoe we efficiënt met de middelen die we wel hebben, om kunnen gaan. Dat wordt het hele gesprek tussen mij en uw Kamer met betrekking tot het MIRT-project, om te kijken welke keuzes we gaan maken. Dat zal niet makkelijk zijn, want we weten allemaal ... Ik denk aan de ViA15, en ik zie meneer Stoffer al staan, die ook allerlei wensen heeft geuit. Maar er zit overall een tekort op. Dat maakt dat we heel goed moeten nadenken welk project we doen, en of we één heel groot project of meerdere kleine doen. Die keuzes gaan we allemaal bespreken, ook richting het MIRT-overleg. Ik wil uw Kamer daarin meenemen, dus u moet van goede informatie voorzien worden, zodat u kunt zien welke problemen we hebben op welk traject en wat een goede oplossing is.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor het antwoord. Dan ga ik ervan uit dat er toch met een afwegingskader gewerkt wordt. De minister zal daar ongetwijfeld ideeën over hebben, maar misschien kan hij al een tipje van de sluier oplichten en zeggen wat hij belangrijk acht in het afwegingskader dat hij gaat hanteren. Of geeft hij de Kamer de ruimte om daarin te kiezen?

Minister **Madlener**:

Ten eerste moet het afwegingskader natuurlijk aangeven waar de problemen het grootst zijn en welke problemen we willen oplossen. Daarnaast is er op dit traject heel veel op het punt van stikstof op te lossen en is de vraag of we dat op dit traject al dan niet kunnen oplossen. Zo niet, kunnen we dan niet beter ons geld op de wat kortere termijn op een ander traject inzetten? Dus dat kader moeten we natuurlijk met elkaar bespreken, maar het gaat puur om haalbaarheid. We moeten ervoor zorgen dat we niet stil komen te staan. We moeten goede keuze maken, en doorgaan met een aantal projecten — dat is ook echt mijn ambitie — maar we kunnen niet alles tegelijk. Maar we gaan heel logisch kijken naar welke keuzes we kunnen maken om op de korte termijn echt stappen te kunnen zetten. De vraag is of dat dan inderdaad de ViA15 of een ander project is. We zullen die keuze moeten maken in de tijd die er komt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Nog even doorgaand op de interruptie van de heer Olger van Dijk. We stonden net met drie ingenieurs bij elkaar, twee civiele — de heer Van Dijk en ik — en mevrouw Vedder, natuurkundige. Ons advies is helder. Er ligt een aangenomen motie van de Kamer over Hoevelaken: dat moet echt bovenaan staan. Dat is ook onderbouwd. Alles ligt klaar. Het had in 2023 al klaar geweest moeten zijn. Bovendien is dit het grootste knelpunt dat TLN aangeeft. Dus één ding: ik zou graag willen dat de minister die aangenomen motie van de Kamer, met het advies van drie ingenieurs, uitvoert. Ik zou zeggen: daar kun je niet omheen. Dat is een "offer you can't refuse", zoals ze in het Engels zeggen. Zeg daar maar gewoon "ja" op, minister.

De **voorzitter**:

Meneer de minister, ik vrees dat er ook een factuurtje gaat komen. Kijk uit, hoor!

De heer **Stoffer** (SGP):
Dit was een gratis advies.

De **voorzitter**:
Kijk eens aan.

Minister **Madlener**:
Hoewelaken zal blij zijn met deze oproep. Zoals ik er tot nu toe naar kijk, scoort Hoewelaken natuurlijk gewoon hoog. Dat moeten we met elkaar vaststellen. De definitieve keuze is echter nog niet gemaakt. Ik wil dat echt samen met uw Kamer in het MIRT-overleg doen. De oproep en de wens van de heer Stoffer zijn helder, maar op dat traject liggen er ook enorme financiële uitdagingen. Dat zeg ik erbij. U krijgt de informatie en dan praten we daar bij het MIRT-overleg verder over.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Ik ben ook blij met de toezegging van de minister. Daarmee kunnen we inderdaad eind november het debat goed voeren. Ik wil echter ook even doorgaan op het punt van de heer Pierik, namelijk dat afweegkader. We hebben vanuit Nieuw Sociaal Contract gevraagd om inzichtelijk te maken hoe bredewelvaartsaspecten daarin een rol spelen. We hebben vanuit het ministerie een mooi stappenplan gekregen waarin staat hoe men het wil doen. Uiteindelijk gaat het echter natuurlijk ook om de transparantie over het keuzeprocess zelf. Mijn vraag aan de minister zou dus zijn: kan hij richting dat MIRT-overleg wat meer invulling geven over die stappen? Hoe zijn die gemaakt om tot de selectie van projecten te komen?

Minister **Madlener**:
Dat ga ik zeker doen. We hebben inderdaad dat afweegkader. Dat helpt ons bij het maken van de keuze. Uiteindelijk is het toch een politieke afweging: wat vinden wij als Kamer belangrijk? Ik ga het u voorleggen en u mag daar dan iets van vinden. Dan gaan we kijken of een meerderheid van uw Kamer het ermee eens is en of u nog iets wil veranderen. Ook dat laatste kan namelijk. Het moet allemaal binnen de beperkingen van stikstof, financiën en noem maar op. Ik ga het u zeker laten zien.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik ben blij NSC te horen spreken over de brede welvaart, want dit kabinet lijkt zich te richten op het creëren van nieuwe problemen in plaats van het oplossen van bestaande problemen. Ik noem maar die 130 kilometer per uur. Daar begrijp ik helemaal niks van. Wat ik van dit kabinet zou willen weten, is waar de feiten liggen in plaats van wat de emoties zijn. Mijn verzoek aan de minister is: wil hij, voordat hij een definitief besluit neemt over die 130 kilometerzones, naar de Kamer een overzicht sturen van wat de maatschappelijke kosten van deze maatregel zijn? Dat gaat dus over de impact op het klimaat en de kosten voor milieu, natuur en gezondheid. Ik wil graag horen wat daartegenover staat, bijvoorbeeld de winst voor de autoreizigers. Dan kan deze Tweede Kamer beslissen op basis van feiten in plaats van op basis van emoties.

Minister **Madlener**:
Die vraag klinkt misschien logisch, maar in de grootte der dingen is het niet zo logisch als het lijkt. Of je overdag nou 130 of 100 rijdt ... Heel veel mensen willen helemaal geen 130 rijden, en 130 rijden is geen plicht. Je mag 130 rijden, maar heel vaak staat er een file of kun je er om een andere reden geen 130 rijden. De gemiddelde snelheid zal hierdoor op die wegen dus een klein beetje stijgen. Daarbij zien we een dalende trend in de uitstoot, want gelukkig is er, als het gaat om die uitstoot, enorm veel winst in de vervoerssector. We stoten steeds minder stikstof en CO₂ uit, ook door de elektrificatie. Dat is dus ook door eigen inspanningen, zeg ik erbij. In die dalende trend is het dus een fractie, een minimaal verschil. Als ik dat moet uitzetten in de curve van het effect op het klimaat, dan kom je op zo veel nullen achter de komma dat het niet meer uit te drukken is. Ik begrijp de oproep van het lid

Kostić wel. Ik denk ook dat we allemaal oog hebben voor de gevolgen, want ook geluid speelt een rol. Als je langs een snelweg woont, dan hoor je die, en 130 rijden maakt meer geluid dan 100 rijden. We hebben daar in Nederland gelukkig hele strenge normen voor en we hebben strenge stikstofeisen. Daar gaan we allemaal aan voldoen. U hoeft dus echt niet bang te zijn dat we hier in een onleefbare situatie terechtkomen. We gaan het netjes doen en dat betekent dat iedereen gewoon rustig kan blijven slapen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik dacht dat minister Madlener een echte petrolhead zou zijn. Wie schetst mijn verbazing? Ik hoorde pas een prachtige podcast, de Nationale Autoshow, een uitzending bij BNR over autorijden. Daarin zei de minister: ik heb tegenwoordig een elektrische auto op de oprit staan. Wat schetste mijn verbazing toen ik de begroting en het Belastingplan zag? Daarin wordt vanaf 2026 elektrisch rijden eigenlijk afgestraft ten opzichte van het rijden in een benzineauto. Binnenkort komt de Klimaat- en Energieverkenning. Tegenwoordig zal de minister zich ook tot een Klimaat- en Energieverkenning moeten verhouden. Ik kan de minister op een briefje geven dat daar richting 2030 een hele slechte raming uitkomt van de emissiedaling waar de minister steeds op wijst. Hij gaat het bij lange na niet halen. De minister wil absoluut niet aan rekeningrijden en betalen naar gebruik. Aan andere impopulaire maatregelen wil hij ook niet. De enige positieve maatregel, namelijk mensen een beetje tegemoetkomen wat betreft de mrb, wordt eigenlijk een afstraffingsmechanisme. Wat is de ambitie van de minister op dit punt, vandaag, als zo meteen de KEV uitkomt en bij de voorjaarsbesluitvorming?

Minister **Madlener**:

Dat is een uitgebreide vraag. Of ik een petrolhead ben? Ik ben eigenlijk een autoliefhebber. Daarmee bedoel ik dat je gewoon een blikken doosje naast je deur hebt staan en dat je, als je vandaag even dat of dat wilt doen, in je blikken doosje kunt stappen en ernaartoe kunt rijden. Of het nou elektrisch aangedreven is of door diesel of benzine, maakt mij niet zo veel uit. De vrijheid die dat ding je geeft om te doen waar je op dat moment zin in hebt, om op een comfortabele en veilige manier even boodschappen te doen en zware dingen mee te nemen, is toch ideaal? In die zin ben ik een autoliefhebber en niet zozeer een petrolhead, want ik ben nu ook blij met mijn elektrische auto. Hij doet het perfect. Het is voor mij nieuw, maar ik ben er zelfs mee naar Zuid-Frankrijk gereden en ik heb geen enkel probleem ervaren. Ik vind het prima. Hij doet wat hij moet doen. Daar ben ik dus tevreden over.

Daarbij moeten we ook bedenken dat iedere nieuwe auto die verkocht wordt, of hij nou op diesel of op benzine rijdt, veel minder uitstoot dan de auto die hij vervangt. Een 15 jaar oude diesel heeft een stuk minder gunstige uitstootcijfers dan een nieuwe diesel. Iedere vernieuwing en verjonging van het wagenpark vind ik dus een voordeel. Het is wel zo dat door een verkeerde inschatting en een kostenoverschrijding op de subsidie voor elektrische auto's gebleken is dat die niet houdbaar was. Daarom heeft de minister van Financiën gezegd: dit kan niet. De subsidie op elektrische auto's gaat dus omlaag. Dat maakt een elektrische auto iets minder aantrekkelijk; daar heeft de heer Grinwis helemaal gelijk in. Je zal dus zeker een effect zien. De elektrificering van het wagenpark zal daardoor iets langzamer gaan. Wat trouwens helemaal niet meehelpt bij die elektrificering, zijn natuurlijk de enorm verhoogde invoerrechten voor Chinese auto's. Elektrische auto's worden steeds goedkoper. Dat vind ik heel goed. Die concurrentie werkt steeds beter. Maar als er dan allemaal zware invoerheffingen komen op Chinese auto's, terwijl China toch de autofabriek van de wereld is, dan gaat dat niet helpen. Je zal dus zeker zien dat het iets minder hard gaat. Maar de andere kant is dat de kosten van de batterijen en de technieken erop vooruitgaan. Je ziet een gestage daling van de prijs van elektrische auto's. Dat gaat gewoon door, invoerheffingen of niet, belasting of niet. Ik ga voor mijn Tesla straks €800 wegens belasting per jaar betalen. De Kamer had misschien liever €600 gezien. Ik vind het zelf geen groot verschil. Het blijft gunstig om elektrisch te rijden, ook al wordt het iets minder

gesubsidieerd. Ik zie het dus niet zo zwart in dat er geen elektrische auto's meer verkocht gaan worden. Het zal iets minder hard gaan, maar het blijft aantrekkelijk, denk ik.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik wil even doorgaan op de vraag van het lid Kostić, omdat het antwoord me een beetje verwonderde. Als je het antwoord van de minister zo hoort, zou je bijna kunnen zeggen: als het dan niet heel veel verschil maakt, waarom zetten we dan überhaupt in op 130 kilometer per uur rijden op een aantal korte trajecten? Maar wat me vooral verwonderde, was: ik kan het niet meten. Dat hoorde ik eigenlijk terug in het antwoord, terwijl je in het kader van brede welvaart natuurlijk prima kunt meten wat het doet voor niet alleen de geluidsnormen, maar ook de schone lucht en de verkeersveiligheid. Dat zijn wel allerlei dingen die gewoon mee moeten worden genomen in een impactassessment, neem ik aan. Dat wil ik vragen aan de minister.

Minister **Madlener**:

Ja, natuurlijk kunnen we geluid meten en kunnen we fijnstof meten. Dat doen we ook. Daar hebben we ook hele strenge normen voor, gelukkig. Wat we niet kunnen meten, is wat het doet voor het klimaat. Ik dacht dat het lid Kostić het zo bedoelde. Maar als u het brede klimaat bedoelt, namelijk het milieuklimaat, zeg maar, gewoon de lucht die we inademen: dat kunnen we natuurlijk wel meten. Dat wordt ook gemeten. We moeten natuurlijk binnen alle marges blijven die daarvoor gehanteerd worden. Die zijn heel streng. De uitstoot van die auto's daalt gelukkig ook. Er is al jaren een dalende trend. Ik zeg altijd: in mijn jeugd zat er nog lood in de benzine en zwavel in de diesel, en hadden we nog geen katalysatoren. Nu hebben we een wagenpark dat elektrificeert en dat eigenlijk niks meer uitstoot. Ik ben dus heel positief over die trend. In die grote beweging vind ik het verschil tussen 100 en 130 heel klein. Maar we houden ons strikt aan de normen die er zijn. Daar hoeft u zich echt geen zorgen over te maken.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank voor dat antwoord, zeg ik de minister via de voorzitter. Ik wil het volgende nog wel scherp krijgen. Wat ik terughoorde in de vraag van het lid Kostić was vooral: kijk naar hoe het de hele maatschappij aangaat. Daar hoort dus bijvoorbeeld ook verkeersveiligheid bij. Nu geeft zo'n Monitor Brede Welvaart ons objectieve handvatten om dat te meten. Ik hoor de minister spreken over bijvoorbeeld fijnstof. Dat gaat dan wel heel specifiek over uitstoot. Als ik de minister zo hoor, ga ik ervan uit dat al die factoren rondom autorijden worden meegewogen en dat dat naar de Kamer gaat als we naar de trajecten gaan kijken om te besluiten of we het echt gaan doen of niet.

Minister **Madlener**:

Ik heb gezegd: we houden ons aan de strenge normen die er zijn. Dat is goed gebruik. Ik moet mij ook binnen de wet bewegen. Dat doen we dus zeker. Die normen zijn in Nederland streng, gelukkig. Ons klimaat is relatief schoon, zeker voor zo'n druk land als Nederland. Om dat te zien hoef je maar in heel veel andere delen van de wereld te kijken waar mensen er minder goed aan toe zijn. Ik ben misschien iets eerder tevreden dan u, zeg ik daarbij via de voorzitter. Ik weet nog goed dat de lucht die we inademen in mijn jeugd echt een stuk slechter was, dus ik tel ook mijn zegeningen. En of je overdag nou 100 of 130 rijdt ... Heel veel mensen rijden geeneens 130. De gemiddelde snelheid gaat iets omhoog, maar het is niet zo dat de snelheid overdag gemiddeld van 100 naar 130 gaat. 's Avonds mag je al 130. De trajecten waarmee we beginnen, zijn ook de trajecten waar het minst mensen langs wonen en waar het minst stikstofproblemen zijn. Anders komen we namelijk in de knel met de normen. Die zijn in Nederland al heel streng, in mijn ogen zelfs iets te streng. Maar goed, we doen het met wat we hebben. Het heeft ook voordelen voor een heleboel mensen die er wél naast wonen. Ik heb er dus geen zorgen over. We gaan dat doen binnen de strenge normen die Nederland hanteert.

Dan ga ik nu verder met mijn inleiding. We hebben hier natuurlijk al best heel veel belangrijke zaken besproken, dus het kan een beetje dubbelop zijn. De vraag naar mobiliteit groeit dus structureel. Onze bevolking is ook enorm gegroeid. Wat betreft het aantal auto's: ik hoor al jaren dat mensen minder behoefte zouden hebben aan een auto, maar dat was een beetje wensdenken. Inmiddels zijn er 9,1 miljoen personenauto's in Nederland op 18 miljoen mensen. De vraag naar mobiliteit groeit dus structureel. De instandhoudingsopgave groeit ook structureel.

Maar de budgetten groeien dus niet. Het tekort op de budgetten is een brede trend. We zien die ook bij andere overheden en internationaal. Dat is een lastige constatering. Veel knelpunten zijn op te lossen. We zullen het maximale moeten doen, en zo effectief mogelijk. Maar veel politieke ambities en wensen zullen dus niet vervuld kunnen worden.

De trend van grote opgaven, veel ambitie en beperkte middelen voelen we allemaal. We zien die ook terug in de onderzoeken van het Planbureau voor de Leefomgeving, het Nibud en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over de bereikbaarheid en betaalbaarheid van mobiliteit. Ik zie dit in de context van een breder maatschappelijk patroon, waarin het leven steeds duurder wordt.

Over de bereikbaarheid van voorzieningen stelde de heer De Hoop terecht vragen, net als mevrouw Vedder en de heer El Abassi. Als minister die over Mobiliteit gaat, wil ik me daar samen met de andere departementen en overheden hard voor maken. Ik ga zo uitvoerig in op alles wat we hiervoor moeten doen. Nu is mijn inleiding dan echt afgerond.

Ik kom bij het eerste kopje: wegen en bereikbaarheid. Zoals gezegd, hebben we een uitstekende infrastructuur in Nederland, zeker in vergelijking met zowel landen om ons heen als landen verder weg. Maar om dat zo te houden gaat het jaarlijkse onderhoudsbudget voor Rijkswaterstaat omhoog van 2 naar 3 miljard in de periode tot 2030. Daarmee kunnen we ook niet al onze ambities realiseren. De vernieuwingsopgave is namelijk veel groter dan de beschikbare middelen.

Voorzitter. Bij alles wat we doen proberen we de overlast natuurlijk zo goed mogelijk te beperken. Door een strakke regie en nauwe afstemming met de regio's kunnen we de overlast beperken. Maar het zal overlast geven. We gaan heel veel onderhoud plegen. Tijdelijk gaat dat dus voor overlast zorgen. Ik hoop iedereen daarvan goed op de hoogte te stellen, want als je in zo'n file staat en je weet dat het gedaan wordt om je weg goed of je brug veilig te houden, dan accepteer je dat iets makkelijker dan als je denkt: waarom staan we hier?

Onze aanpak hebben we uitgewerkt in het meerjarenplan instandhouding. Daarover heeft uw Kamer op 17 maart 2023 en 17 juni van dit jaar een brief van ons gekregen. Dat meerjarenplan zet uiteen hoe we omgaan met de beperkte maakbaarheid van de instandhoudingsopgave, de te maken keuzes als gevolg van de beschikbare budgetten, de onzekerheden als gevolg van de technische staat van het areaal — want ook dat is natuurlijk heel bepalend — en de verbondenheid van de netwerken van Rijkswaterstaat met de onderliggende provinciale en gemeentelijke netwerken. Ook daar zit een grote instandhoudingsopgave, zeg ik u. We hebben met elkaar een basiskwaliteitsniveau voor onze netwerken afgesproken. Op dit kwaliteitsniveau mag de gebruiker meerjarig vertrouwen. Bij het MIRT-overleg in januari dit jaar is onderstreept dat het basiskwaliteitsniveau geen luxeniveau is, maar het is wel zo goed dat ik mijn handtekening daaronder durf te zetten.

Ik heb veel vragen gekregen over de zeventien gepauzeerde projecten. De heer Heutink, mevrouw Veltman en de heer Stoffer vroegen, soms met ook specifieke projecten voor ogen: wanneer kan het slot er nou af? Ik zou niets liever willen dan een aantal van deze projecten

uit de koelkast halen, maar daar moet wel ruimte voor zijn. Helaas zijn er beperkte, onvoldoende financiële middelen, stikstofruimte en personeel. Van alle gepauzeerde projecten gaan we dat nu in kaart brengen. Met die analyse kom ik voorafgaand aan het notaoverleg MIRT naar uw Kamer. Daarin zal ik melden welke van de zeventien gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt zodra er voldoende budget, stikstofruimte en capaciteit zijn. Dat vraagt ook keuzes, want de financiële middelen zijn beperkt. De mensen die deze projecten moeten uitvoeren, werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere projecten. Er is zelfs concurrentie met de energietransitie. Heel veel van die grote projecten in de energietransitie vergen van diezelfde aannemersbedrijven heel veel capaciteit. Dat concurreert dus ook nog met elkaar.

Natuurlijk ben ik wel heel blij met de positieve uitspraak over de ViA15, want na een lange procedure bij de Raad van State kunnen we eindelijk door. Daarmee kunnen we een belangrijk knelpunt oplossen en de bereikbaarheid en regionale doorstroming bij Arnhem enorm verbeteren. Dat geldt dus ook voor het goederenvervoer tussen de Randstad, Oost-Nederland en het Europese achterland. Na deze uitspraak kunnen we nu voortvarend verder. Nu worden de projectteams bij zowel de aannemerscombinatie GelreGroen als Rijkswaterstaat, die op de waakvlam stonden, weer opgestart. Nu is het zaak voor Rijkswaterstaat om de volgende stappen te gaan zetten. Dit begint met gesprekken met aannemerscombinatie GelreGroen om overeenstemming te bereiken over de kosten en de planning. Ik zal u daarover een brief sturen, voorafgaand aan het MIRT-debat.

Dan kom ik bij de woningmarkt. De nood is groot. Daarom zet het kabinet erop in om de komende jaren elk jaar 100.000 nieuwe woningen te realiseren. Die nieuwe woningen moeten natuurlijk wel goed bereikbaar zijn. Daarvoor hebben we 2,5 miljard euro extra gereserveerd. Samen met de minister van VRO ga ik in gesprek met de regio's om te bepalen hoe we dit extra geld zo goed en efficiënt mogelijk kunnen investeren om zo veel mogelijk nieuwe woningen te kunnen ontsluiten. We gaan hierover tijdens de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en MIRT in gesprek met de regio's en andere betrokken partijen. Daar verwachten we een eerste beeld te krijgen van de woningbouwambities van de verschillende regio's, maar ook hier zal stikstof bepalen wat mogelijk is. De verwachting is dat komend voorjaar in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving de eerste concrete investeringsbeslissingen over de inzet van de 2,5 miljard voor infrastructuur genomen kunnen worden in samenhang met de gebiedsgerichte middelen vanuit VRO. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar van 2025 volgt dan besluitvorming over de rest.

Daarnaast hebben we ook nog de lopende afspraken op het gebied van woningbouw en mobiliteit die in 2022 zijn gemaakt. Dat gaat om de 7,5 miljard die 400.000 nieuwe woningen bereikbaar moet maken. Daarvan zijn voor ongeveer 2,5 miljard met gemeenten afspraken gemaakt om op korte termijn nieuwe woningen bereikbaar te maken; denk aan maatregelen zoals bruggen die nieuwe woonwijken met een bestaande stad verbinden of nieuwe veilige toegangswegen voor de auto en de fiets. Daarbij moet binnen vijf jaar de schop in de grond. Die andere 5 miljard, die dus nog niet uitgegeven is, is volledig vastgelegd voor afspraken over grotere projecten, zoals de Oude Lijn, de derde stadsbrug, het Stadionpark in Rotterdam en de Merwedelijn. We monitoren de voortgang van de uitvoering van alle projecten en rapporteren daarover jaarlijks aan de Kamer. De eerste rapportage kunt u nog voor het notaoverleg MIRT verwachten.

Dan kom ik bij mobiliteit. Mobiliteit is vrijheid, zonder problemen van A naar B, boodschappen doen, kinderen naar sport brengen, met de trein naar vrienden in de stad, op de fiets naar school; vrijheid, veilig en comfortabel. Mobiliteit is ook keuzevrijheid. De auto staat daarbij in Nederland echt op nummer één. Ruim 70% van alle afgelegde kilometers in Nederland en 43% van alle verplaatsingen doen we met de auto. Het is de meest populaire vervoersvorm en soms gewoon ook de enige optie. Daarom maakt het kabinet zich ook sterk voor de automobilist. Aan het eind van het jaar zal ik u een actieagenda auto aanbieden. Die

zal gaan over digitalisering en automatisering, niet alleen van de auto's zelf maar ook van het wegennet. Die laat ook zien hoe we de toekomst van de automobilititeit gaan inrichten. In deze actieagenda krijgt u ook de prioriteiten van dit kabinet. Ook de aanpak van 130 krijgt daarin een plek. Maar ik moet zeggen: zolang het stikstofprobleem niet is opgelost, is er weinig ruimte om de 130 weer in te voeren. Daar waar het kan, zal ik het doen. We doen er alles aan om te vinden waar het kan. Maar stel u er ook weer niet te veel bij voor. Het is niet zo dat dat in één klap in het hele land gaat gelden.

De heer Heutink vroeg naar maatregelen om de files aan te pakken. Die gaat u zeker ook terugvinden in die actieagenda.

Mevrouw Koekkoek vroeg naar acties voor deelmobiliteit. Ook die zullen erin staan. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan deelmobiliteit in een nationaal samenwerkingsprogramma. Centraal daarin staan standaardisatie, harmonisatie, kennisdeling en kennisopbouw. In het programmaplan is als stip op de horizon opgenomen een vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit, zo zeg ik ook tegen de voorzitter, die daar volgens mij ook weleens gebruik van maakt. Dit programmaplan is in mei naar de Kamer gestuurd.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is fijn dat de minister de fileaanpak ook gaat opnemen in de actieagenda. Ik denk dat dat heel waardevol is. Dat scheelt ook weer een motie. Ik heb de minister ook nog gevraagd om een toezegging om alles op alles te zetten om nog dit jaar op een eerste snelweg de snelheidsverlaging weer terug te draaien, zodat we nog dit jaar op een eerste weg 130 kunnen rijden. Ik hoor graag de reactie van de minister daarop.

Minister **Madlener**:

Ik ken de wens van de PVV-fractie om 130 snel in te voeren. Ik heb helaas de verwachtingen enigszins moeten temperen vanwege de stikstofproblemen. Ik heb wel vier trajecten in beeld waar op redelijk korte termijn overdag 130 kan worden gereden. Ik beloof de heer Heutink dat ik alles op alles zal zetten om te kijken of de eerste van die vier trajecten nog dit jaar geopend kan worden. Dat wil ik wel toezeggen. Maar dat is een inspanningsverplichting, geen resultaatsverbintenis. We moeten kijken of het lukt. Ik zal alles op alles zetten om dat te laten lukken. En ik hoop ook dat dat lukt. Ik zie het niet als onmogelijk. Anders had ik het niet toegezegd.

De heer **Heutink** (PVV):

Meer kunnen we niet wensen.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Over de actieagenda auto. Dank voor het antwoord over de deelmobiliteit. Ik zag dat in de schriftelijke beantwoording het bestaande programma werd toegelicht. Ik wilde daarover nog het volgende vragen. Als de minister aan die prioriteiten gaat werken, is het dan ook zijn inzet om, wellicht via het bestaande programma, deelmobiliteit als een van die prioriteiten in de actieagenda auto aan te merken?

Minister **Madlener**:

Het wordt drukker. En niet iedereen heeft meer het geld om auto te kunnen rijden. Alles wordt duurder. Dat is een trieste constatering; helaas is dat zo. Het is voor ons natuurlijk ook een uitdaging om ervoor te zorgen dat mensen genoeg geld hebben om auto te kunnen rijden. Deelmobiliteit kan zeker in bepaalde gevallen heel handig zijn. Ik zei het al: ik ken iemand in Amsterdam die af en toe een deelauto huurt. Het is een hele mooie aanvulling op de vervoermiddelen die we hebben. Ik denk dat het gebruik zeker kan gaan stijgen. Je ziet dat bepaalde steden ook steeds drukker worden. Het is natuurlijk heel handig om af en toe gewoon een fijne, mooie auto te kunnen huren als je het net even niet met de trein of fiets

kunt doen. Ik ken de ambitie van mevrouw Koekoek. Ik denk zeker dat dit een van de prioriteiten is.

Ik verwacht u in december te kunnen informeren over de actieagenda auto en de landelijke aanpak spitsdrukte.

De heer Van Dijk merkte heel terecht op dat buiten de spitsstijden reizen ook helpt. Worden rijksambtenaren al gestimuleerd om woensdag en vrijdag naar kantoor te gaan, vroeg hij. Het antwoord is: ja. Maar ik denk ook: wat doet de Tweede Kamer er zelf aan om dat dido-patroon te doorbreken? Ik zie nog een hoop vergadertijd leegstaan op maandagen en vrijdag. Het is natuurlijk een oproep aan eenieder om buiten de spits te rijden, het liefst niet op dinsdag en donderdag, want dan gaan we daar weer allerlei problemen mee krijgen. Dat heeft enorm veel effect. Een van de weinig positieve zaken die we van de coronacrisis geleerd hebben, is dat als we meer thuiswerken en buiten de spits reizen, we het wegennet op een heel andere manier en veel efficiënter gebruiken. Rijksambtenaren doen dit. Er wordt ook veel thuisgewerkt. Ik zie ook dat er veel Webex-vergaderingen zijn. Dat is eigenlijk ook prima te doen. Mijn oproep aan alle bedrijven in Nederland is dus: laten we dat waar dat kan doorzetten. Die oproep doe ik ook aan de Tweede Kamer, zeg ik daarbij.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben heel blij met deze brede oproep, want we zijn er niet alleen om regels te maken, maar ook om de samenleving samen vorm te geven en organisaties aan te spreken. Dat was ook de bedoeling van de motie die ik eerder heb ingediend, namelijk om met organisaties, bedrijven en ook de Tweede Kamer — ik kijk de Voorzitter en de Griffie aan — te kijken hoe we dat verder kunnen stimuleren. Wellicht kunnen we ook een keer op een andere dag in de week vergaderen of op een locatie dichterbij waar de meeste mensen wonen, want dat is ook een optie. Ik ben overigens blij met de toezegging dat dat programma wel degelijk wordt uitgewerkt en naar deze Kamer wordt gestuurd. Zo heb ik dat gelezen in de schriftelijke beantwoording. Maar ik miste daarin dat het niet alleen gaat over het spreiden over de dag, maar ook over de week. Ik wil dat toch even scherp hebben. Dat zit natuurlijk wel in de vraag over de ambtenaren in Den Haag, maar ik las het niet terug in de precieze toezegging. Ik vraag de minister dus nog één keer: is het een spreidingsaanpak over de dag en over de week?

Minister **Madlener**:

Dat gaat over het leuke woord "dido-patroon", dus over dinsdag en donderdag. Veel mensen werken maandag inmiddels thuis en dan zijn de files ineens minder. Maar op dinsdag gaat iedereen weer in de auto en zijn de files weer eindeloos. Dat dido-patroon hoort daar dus zeker bij. Maar ja, als we dat nu allemaal ook tegelijk gaan doen, staan we weer op maandag in de file, dus het blijft natuurlijk zoeken. Maar de oproep is zeker helder. De dido-aanpak hoort daar absoluut bij.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank. Daar ben ik blij mee. Ik hoop ook dat het in de aanpak meer zal zijn dan een oproep. Ik wil het toch even hebben over de rijksambtenarij. Er zijn concrete maatregelen mogelijk. Nu krijg je een thuiswerkvergoeding als je thuiswerkt. Je zou de thuiswerkvergoeding op maandag natuurlijk kunnen afschaffen, zodat mensen op maandag naar kantoor komen. Je schaft hem dan af op de dagen dat je mensen juist wel op kantoor zou willen hebben, dus op maandag, woensdag en vrijdag. Mijn concrete vraag is dus: wordt er in het kabinet ook nagedacht over het afschaffen van de thuiswerkvergoeding voor rijksambtenaren op maandag, woensdag en vrijdag?

Minister **Madlener**:

Je moet natuurlijk altijd uitkijken als je iets met financiële maatregelen gaat proberen te bewerkstelligen, want niet iedereen heeft daarin een keuze. Daar zit dan ook gelijk de

moeilijkheid. Je bent namelijk niet blij als je voor straf minder vergoeding krijgt terwijl jouw baas van jou verlangt dat jij er op dinsdagochtend bent. We moeten daar dus ook voor uitkijken. Ik sluit het niet uit. We gaan hierover praten, maar ik ben daar toch iets terughoudender in. Kijk, een oproep is natuurlijk makkelijk; dat is ook een oproep aan ons allen. Ik denk dat het ook werkt. We hebben allemaal gezien dat het ook echt werkt. Ik denk ook dat heel veel bedrijven het al doen. Als ik nu namelijk de spits bekijk, denk ik: nou, het valt ergens nog mee; ik had erger verwacht. Maar goed, de donkere dagen moeten nog beginnen en de sneeuwvlokjes moeten nog gaan vallen, dus ik moet voorzichtig zijn. Ik heb wel het idee dat er heel veel aanpassingsbereidheid is wat betreft het kiezen wanneer men in de auto stapt. Financiële prikkels sluit ik op dit moment niet uit; ik wil ze bespreken en bekijken. Maar ik wil er om die reden ook wel iets terughoudender mee zijn.

We werken ook aan een landelijke aanpak om de drukte op de weg en het spoor tijdens de spits te verminderen. Samen met regionale overheden werken we dit verder uit bij de gesprekken in het MIRT in het najaar. Het streven is om die aanpak eind dit jaar naar de Kamer te sturen. Ondertussen zijn we, zoals ik al zei, Nederland grondig aan het verbouwen. Dat betekent ook hinder. Dat is onvermijdelijk. Maar we proberen dat natuurlijk tot een minimum te beperken. Ik ben het met de heer Heutink eens dat je met stilstaan niet verder komt.

Ik zie ook dat mobiliteit niet voor iedereen even gemakkelijk of vanzelfsprekend is. Bereikbaarheidsproblemen zijn vaak het gevolg van verschillende factoren bij elkaar. Ik noem het inkomen — dat noemde de heer De Hoop al — en het wel of niet kunnen fietsen, want je moet het maar kunnen. Of autorijden: ook dat moet je kunnen en je moet dan ook nog een auto hebben. Je kan ook deelmobiliteit huren; dat is een mogelijkheid. Ook je gezondheid speelt een rol. Dus het is een zorg van ons allemaal dat we allemaal mee kunnen blijven doen in de samenleving. Mede om die reden hebben we een verhoging van de brandstofaccijns uitgesteld tot 2026. Voor het openbaar vervoer zijn ook kostendempende maatregelen genomen. Daar zal mijn collega, staatssecretaris Jansen, straks meer over vertellen. Vervoersarmoede is schrijnend. Het is terecht dat er steeds meer aandacht voor is, ook in de regio's.

Dan kom ik nu toe aan het volgende kopje, verkeersveiligheid. Bij alles wat we doen, staat veiligheid voorop, dus ook verkeersveiligheid. Ik heb hier, net als velen van u, zorgen over. In de afgelopen tien jaar is het steeds drukker geworden op de weg. De prognoses zijn niet geruststellend. Als we niks doen, zal het aantal slachtoffers de komende jaren alleen maar stijgen, is de verwachting. Dat wil ik natuurlijk voorkomen. Daarom vind ik dat bestaande regels beter gehandhaafd moeten worden. Daarover ben ik in gesprek met mijn collega Van Weel van Justitie en Veiligheid.

Ik kom even heel kort op de logica. Verkeersveiligheid regelen we op drie niveaus. Het eerste is een betere, veilige en voorspelbare infrastructuur met duidelijke rijbanen, zonder gaten in de weg, met stevige vangrails en dat soort zaken. Ten tweede stellen we hoge veiligheidseisen aan voertuigen waarmee we de weg opgaan. Ten derde: veilig gedrag van de weggebruikers. Dat is het belangrijkste. Daar richten we ook onze campagnes op. Denk aan het MONO rijden, het niet appen in het verkeer. Ik blijf het herhalen. Appen in het verkeer zie ik constant om me heen. Het is levensgevaarlijk. We moeten het elke dag tegen onszelf zeggen of onze telefoon zo instellen dat het niet meer kan. Doe het alsjeblieft niet. Ook de bob-campagne hebben we weer afgestoft. Dat was een heel succesvolle campagne om niet met alcohol op achter het stuur in de auto of op de fiets te stappen, want ook dat laatste is niet toegestaan, en gevaarlijk. De bob-campagne was succesvol, maar je ziet dat het ook wel weer een beetje wegslijt als het stopt. We moeten hier dus echt heel alert op blijven. Alcohol in het verkeer is echt, echt niet goed. Dat zeg ik ook tegen de heer Stoffer, niet omdat hij alcohol in het verkeer gebruikt, maar omdat hij hiernaar heeft gevraagd. We moeten mensen niet alleen ertoe oproepen, maar ze ook helpen. Dat kunnen we ook doen

door de handhaving te verbeteren. Handhaving en de pakkans blijven uiterst essentieel om die veiligheid te vergroten.

Voor een veilige en voorspelbare inrichting van wegen en fietspaden hebben we 2,5 miljard euro beschikbaar. Elke meter nieuwe infrastructuur waarmee we nieuwe woningen bereikbaar gaan maken, zal veilige infrastructuur zijn. In 2020 is 500 miljoen gereserveerd voor meer verkeersveiligheid. De eerste twee tranches hiervan zijn uitgegeven. Op 1 januari 2025 willen we de derde tranche van dit geld beschikbaar stellen voor projecten in de regio die de verkeersveiligheid verbeteren. Dit gaat om ongeveer 225 miljoen. 50 miljoen daarvan is gereserveerd voor het verbeteren van fietsveiligheid. 50 miljoen is voor veilige berm. Hiermee is onder meer, samen met een bijdrage van de provincies, 750 kilometer aan provinciale N-wegen verkeersveiliger gemaakt. Overigens zorgt ook het uitvoeren van grote instandhoudingsopgaven dat onze infrastructuur veilig blijft. Als we een brug of iets vervangen, doen we dat natuurlijk met een hele veilige inrichting. Het ministerie brengt op dit moment in kaart wat we aanvullend nog kunnen doen om het aantal slachtoffers te verminderen. Als daar meer zicht op is, zal ik de Kamer daar uiteraard ook over informeren.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Even terug naar de hele terechte oproep die de minister net deed: app niet in het verkeer; dat is levensgevaarlijk. Iedereen ziet het veel om zich heen. Volgens mij is het een van de hoofdoorzaken van veel ongelukken. Ik hoor die oproep, maar tegelijkertijd is mijn vraag: laat de minister het bij een oproep? Kan hij daar meer ambitie op zetten? Wat kan hij nog verzinnen en mogelijk maken om daar toch harder tegen op te treden, van strenger straffen tot misschien zelfs wel rijbewijzen innemen? Dit veroorzaakt namelijk heel veel ellende en leed.

Minister **Madlener**:

Ik ben het daar geheel mee eens. Het is een oproep die ik vanuit de grond van mijn hart doe. Je ziet het ook om je heen. Als je een appje stuurt naar je echtgenoot die in het verkeer zit, denk je ook "als die hier maar niet leest" of "als die maar niet antwoordt", want we weten het allemaal. Het gaat hierbij ook om handhaving. Daarover heb ik dus binnenkort een gesprek met de minister van Justitie en Veiligheid. Ik wil dat handhaving hoog op de agenda komt op tal van terreinen, zoals alcoholcontroles en appen in het verkeer. Wat mij betreft moet het echt naar een hoger niveau. Ik wil ook de aanpak van verkeersshuffers echt naar een hoger niveau brengen. Er zijn ook veelplegers in het verkeer. Dat vind ik ook echt onacceptabel. We maken allemaal weleens een fout, maar als je dat keer op keer doet, dan moet je echt worden aangepakt. Het is niet anders. Ook daar wil ik dus over praten. Ik zal dat samen met uw Kamer doen. Ik weet dat daar ook in uw Kamer ontzettend veel ideeën over zijn. Dit gaat dus de komende jaren echt een thema worden, maar dat moeten we met de minister van JenV doen. Hij heeft me ook verteld dat hij daar zeker toe bereid is.

Dan ben ik klaar met het kopje verkeersveiligheid en ga ik over naar de luchtvaart.

Ik spreek uw commissie aanstaande 24 oktober over de luchtvaart, maar hierover zijn nu al veel vragen gesteld. Daar ga ik graag op in, want het is een belangrijk onderwerp. Luchtvaart is natuurlijk een cruciaal onderdeel van onze economie. Het is ook een van de meest vanzelfsprekende vormen van internationaal vervoer over lange afstanden. Ik gun iedereen die vorm van vrijheid, maar ik zie ook de keerzijde. Mensen die dicht bij de mainport Schiphol wonen, ervaren natuurlijk geluidsoverlast. Daarom wil ik ook alle belangen goed meewegen.

Ik wil ook een paar opmerkingen maken over het artikel in de NRC van 28 september. Daarin werd gesteld dat ik ambtenaren onder druk zou hebben gezet. Dat raakt mij. Ik vind dat een zeer ernstig verwijt, want ik vind een open werksfeer uiterst belangrijk. Mensen die mij kennen, weten dat. Natuurlijk heb ik dat ook met mijn ambtenaren besproken. Zij hebben in een open gesprek verzekerd dat zij zich niet door mij onder druk gezet hebben gevoeld.

Daarmee zeg ik niet dat er geen spanningen zijn op dit dossier, want natuurlijk zijn die er altijd. Dat heb ik ook wel gemerkt. De sfeer tussen het ministerie en de luchtvaartsector was niet altijd rozengleur en maneschijn, maar de sfeer is inmiddels wel verbeterd. Ik heb ook heel veel respect voor de positie van mijn ambtenaren. Ik werk zeer prettig met alle ambtenaren samen. Dat wil ik hier echt benadrukken. Er mag geen enkele speculatie zijn over iets van druk of ongeoorloofde druk, want daar gaat het hier om. Druk hebben we natuurlijk allemaal. We moeten dingen doen, we moeten ons werk doen. Maar ongeoorloofde druk kan echt niet. Ik wil hier echt op het hart drukken dat dat niet gebeurd is. Dat idee wil ik hier dus wegnemen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben blij dat de minister hierop ingaat, want ik denk dat het ook veel zorgen heeft laten zien bij mensen. Het artikel heeft nogal wat stof doen opwaaien. Het is dus goed dat de minister zelf het initiatief heeft genomen om hierover met ambtenaren in gesprek te gaan. Maar ik heb toch wel een vraag, ook wat betreft de beantwoording van een van mijn vragen. Dat gaat dan over de uitgangspunten van de berekeningen. Ik had ook gevraagd in hoeverre de minister daar zelf bij betrokken was. Hier staat dat de minister IenW de ambtenaren gevraagd heeft om met de sector in gesprek te gaan en uit te zoeken hoe het komt dat de sector andere uitkomsten van berekeningen had, om het vervolgens te hebben over de uitgangspunten voor die berekeningen. Mijn vraag is eigenlijk: zijn de uitgangspunten die de sector hanteert uiteindelijk overgenomen?

Minister **Madlener**:

De uitgangspunten van een berekening moeten natuurlijk gewoon kloppen. Daar moet overeenstemming over zijn. We hebben twee bureaus ingeschakeld om die berekeningen te maken, want die zijn niet eenvoudig. Het is niet simpel om te berekenen hoeveel geluid er op een bepaald punt door een luchtvaartoperatie ontstaat. Dat heeft met zeer veel factoren te maken, met het weer natuurlijk, het type vliegtuig, de hoogte, de aanvliegeroute, noem maar op. Het zijn echt zeer complexe berekeningen.

Er moet natuurlijk wel overeenstemming zijn over de uitgangspunten van die berekeningen. Ik heb mij er dus niet inhoudelijk mee bemoeid door te zeggen: zo of zo is het. Ik wil dat de sector, de bureaus die de berekeningen maken en mijn ambtenaren het erover eens zijn dat de uitgangspunten kloppen en ook handhaafbaar zijn. Er is dus geen sturing geweest op wat in die berekeningen wordt gestopt. Het ging hier echt over de vraag of de uitgangspunten juist zijn en of het haalbaar is. KLM belooft bijvoorbeeld zoveel stillere vliegtuigen in te zetten. Dat moet haalbaar zijn. Dat ga ik ook handhaven, zeg ik daarbij. Het is dus niet zomaar een soort goocheldoos waar we naar geloven iets uit halen. Het is echt wel heel goed gedaan. Volgende week hoop ik de definitieve berekeningen te ontvangen. Dan geef ik ook meer inzicht in hoe die tot stand komen. U kunt dan meekijken. Ik heb natuurlijk al heel veel naar de Kamer gestuurd hierover, maar het gaat erom dat de berekeningen leiden tot werkelijke geluidsreductie. Dat gaan we handhaven. Ik heb ook afspraken met de sector gemaakt, opdat wat zij beloven te doen, ook gebeurt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het is toch belangrijk om dit helder te krijgen. Ik heb geen antwoord op mijn vraag gehoord. Er was verschil van inzicht over de uitgangspunten voor de berekeningen tussen de ambtenaren van IenW en de mensen in de sector. Vervolgens heeft de minister gevraagd om daar het gesprek over aan te gaan. Mijn vraag is nu: heeft dat ertoe geleid dat de uitgangspunten voor de berekening die de sector hanteert, zijn overgenomen als basis voor het vervolg?

Minister **Madlener**:

Als u het goedvindt, zal ik hier in de tweede termijn antwoord op geven. Ik wil heel precies zijn. Ik kan dat nu niet goed inschatten. Ik moet het wat breder formuleren. Kijk, er zijn

aanpassingen geweest, maar of die ... Nou, ik wil daar graag in de tweede termijn op terugkomen, zodat ik heel precies kan zijn.

Dan ga ik nu naar de inhoud van het maatregelenpakket omtrent luchtvaart.

De voorzitter:

Mevrouw Koekkoek nog.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik aarzelde even. Het is natuurlijk wel goed om dit antwoord te hebben, maar tegelijkertijd vrees ik dat de tijd in de tweede termijn wat kort is. Ik ga dus toch een vraag stellen. Ik las in de beantwoording van de vragen terug dat er met de belanghebbendenorganisaties die omwonenden vertegenwoordigen, wel degelijk contact is geweest. Wat alleen nog niet duidelijk werd — daarom stel ik de vraag nu — is of de uitgangspunten van de omwonenden op een gelijkwaardige, gelijksoortige manier zijn meegenomen in het zoeken naar die nieuwe rekenmethoden. Deze vraag stel ik omdat nu terecht de vraag op tafel wordt gelegd waar we van uitgaan op het moment dat we het berekenen. Worden de sector en de omwonenden op een evenredige, gelijkwaardige manier meegenomen vóór het besluit is genomen?

Minister Madlener:

Het uitgangspunt van de berekeningen is om een geluidsreductie te behalen. We willen in totaal een reductie van 20% behalen, waarvan 17% op korte termijn. Dat is het doel van de berekeningen. Die berekeningen moeten gewoon kloppen. Het moet gewoon zo zijn dat de maatregelen die we treffen, daartoe gaan leiden. Dat is het uitgangspunt. Die berekeningen worden onafhankelijk gemaakt door twee bureaus. We hebben twee bureaus ingeschakeld, zodat er geen discussie kan zijn over de vraag of een bureau meer op de hand van de een of op de hand van de ander is. We hebben twee bureaus, die het samen eens moeten zijn over de uitkomsten van die berekening. Wat je in die berekening stopt, moet natuurlijk wel kunnen. Als je zegt "we rekenen met die vliegtuigen" en ze komen niet, dan heeft dat geen zin. Het moeten dus realistische berekeningen zijn die leiden tot die geluidsreductie. Dat is wat we doen. Ik heb de bewoners verteld dat wij ons gecommitteerd hebben aan die 20% geluidsreductie. Ik vind dat zelf heel goed nieuws. Ik ben er heel trots op dat we zo'n enorme geluidsreductie gaan realiseren in de komende jaren. We gaan dus de goede kant op en niet de slechte kant. De bewoners gaan erop vooruit. Dat vind ik ook belangrijk. Maar het is niet zo dat de sector of de bewoners de berekeningen kunnen gaan manipuleren. Dat is absoluut niet het geval.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik heb ook bewust niet het woord "manipuleren" gebruikt. In mijn eigen inbreng heb ik aangegeven dat het niet mijn doel is om af te rekenen met de minister. Wat ik wel belangrijk vind en wat ik nu verkeerd zie gaan, is het vertrouwen tussen omwonenden, medeoverheden, het Rijk en Schiphol. Dat is cruciaal voor het slagen van de opdracht en dat gaat nu mis. Daarom vraag ik door. Uiteraard gaat het niet over de cijfers. Daar moet ik de minister in vertrouwen en dat doe ik ook. De sector is duidelijk meegenomen voordat het besluit is genomen. Wat ik nou wil weten, is of die omwonenden ook zijn meegenomen in het besluit. Of is het besluit, zoals vermeld in de schriftelijke beantwoording, nadien gecommuniceerd en besproken? Zijn die bewoners, die omwonenden, geconsulteerd voordat het besluit is genomen? Zijn zij ook meegenomen in het proces? Er wordt naar een andere berekening gekeken. Is daarbij meegewogen wat dan de belangen van omwonenden zijn?

Minister Madlener:

Ik weet nog dat ik, toen ik als minister begon en dit dossier voor mijn neus kreeg, gezegd heb: ik wil eigenlijk eerst met de bewoners spreken. Ik heb toen ook met de voorzitter van de MRS gesproken, mevrouw Arib. Dat heb ik als eerste gedaan, nog voordat ik de

luchtvaartmaatschappijen heb uitgenodigd; dat vond ik ook belangrijk. Ik zeg erbij dat het een beetje symbolisch was, maar ik vond het wel belangrijk. Ik heb de bewoners via de voorzitter vaker gesproken. Maar ik ben ook op bezoek geweest bij de bewoners. Ik heb daar verteld dat die 20% geluidsreductie en die 20% minder ernstig geluidgehinderden, overeind blijft. Ik verwacht dat heel veel bewoners denken: nou, dat valt mee. Ze zien natuurlijk een nieuwe minister, die misschien iets positiever tegen de luchtvaart aankijkt. Ze zien een regering die iets anders kijkt dan de vorige regering. Maar de 20% geluidsreductie hou ik overeind. Dat is het goede nieuws aan de bewoners. Je zal nooit iedereen blij kunnen maken, maar ik vind het toch een enorme prestatie als we er de komende jaren in slagen om dit te bereiken.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Kijk, er ligt een verplichting om te reduceren. Ook een nieuwe minister had daar dus eigenlijk niet omheen gekund. Het gaat nu mis bij het gegeven dat er vanuit zowel omwonenden als medeoverheden de boodschap komt: wij voelen ons niet gehoord. Als je het NRC-artikel leest, denk je: ze zijn inderdaad niet gehoord. Maar er heeft tegelijkertijd wel een vraag gelegen van de minister richting het departement: "Kijk naar de verschillen tussen de berekeningen vanuit de sector en de berekeningen vanuit het departement. Bekijk waarom die verschillen er zijn. Leg dan nog even goed uit waarom die verschillen er zijn." Dat is eigenlijk de meest positieve manier waarop ik het kan bekijken. Omdat dit misgaat en medeoverheden en omwonenden zeggen dat ze niet meegenomen zijn, ontstaat in ieder geval de verdenking dat de sector op een andere manier is meegewogen dan omwonenden en medeoverheden. Daar zou ik van deze minister duidelijkheid over willen krijgen. Ik vind het dus goed dat er een kennismakingsgesprek heeft plaatsgevonden. Maar ik vraag naar het volgende: is in de twee gesprekken die er zijn geweest met belangenvertegenwoordigers van omwonenden — dat zie ik in de beantwoording — dit specifieke punt aan bod gekomen? Is daarin aangegeven: de sector geeft aan anders te rekenen en daar doen we wat mee? Zijn de omwonenden en medeoverheden op een gelijkwaardige manier meegewogen?

Minister **Madlener**:

Die berekeningen zijn zeer ingewikkeld. Twee bureaus zijn hiermee bezig. U zegt "meenemen in berekeningen", maar ik heb de bewoners meegenomen wat betreft het geluidsdoel. Ik denk dat ze daar blij mee zijn. Ik vind ook dat ze daar blij mee zouden moeten zijn, want 20% minder geluidgehinderden is niet niks. Maar ik weet dat er ook bewoners zijn die zeggen: wij willen gewoon minder vluchten en een krimp van Schiphol. Een krimp van Schiphol is geen doel van deze regering. Het doel is: 20% minder ernstig geluidgehinderden. Dat doen we met maatregelen. Daar hebben we natuurlijk over gesproken. We gaan veel minder 's nachts vliegen en de tarieven zodanig maken dat herrievliegtuigen minder voor Schiphol kiezen en goederenvervoerders hun stilste vliegtuigen inzetten op Schiphol. Die maatregelen zijn besproken. Maar hoe dat vervolgens in de berekening helemaal uitpakt, kan ik zelf nog niet eens bevatten. Daar hebben we die twee bureaus voor. Ik krijg volgende week de uitslag van de definitieve berekening. Ik wil zo veel mogelijk openheid geven aan iedereen die zich wil verdiepen in de vraag: hoe komen ze daar nu bij? Want er moet natuurlijk wel enig vertrouwen zijn. We gaan natuurlijk ook heel goed met de bewoners spreken over hoe we dit gaan handhaven. Ook wat dat betreft hebben we nog een hele klus. Want je kunt wel afspraken maken, maar die moeten natuurlijk ook worden nagekomen. Dat is ook nog een uitdaging.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Kort nog. De kern van de vraag is niet beantwoord. Dat vind ik wel zorgelijk. De volgende indruk wordt in het NRC-artikel gewekt. Als je het leest, denk je toch dat er een andere weging van belangen is gemaakt. De sector heeft meer toegang gehad tot het oor van de minister dan omwonenden en medeoverheden. De minister zegt: dat is een verkeerde indruk; dat is niet zo. Daar wil ik best in meegaan, maar ik wil de vraag die ik daarover stelde even concreet en specifiek ophelderen. Ik zie in de tijdlijn dat er inderdaad

kennismakingsgesprekken zijn geweest met de omwonenden. Maar daarvoor heeft de minister dus de vraag gesteld en in het departement vragen uitgezet: de sector komt met andere berekeningen; kijk daar goed naar. Dan komen er kennismakingsgesprekken. Maar is dit specifieke punt in die kennismakingsgesprekken aan bod gekomen? Als ik namelijk omwonende of medeoverheid zou zijn, zou ik dit wel willen weten. De sector wist dat dit speelde. Maar wisten al die anderen dit ook? Daaraan koppel ik dat je als minister daarover net zo open en helder zou moeten zijn naar omwonenden en medeoverheden als naar de sector, vanwege dat vertrouwen. Dus op die vraag zou ik wel concreet antwoord willen hebben.

Minister **Madlener**:

Ik weet niet of ik de vraag helemaal goed begrijp. We nemen de mensen mee in het doel: geluidsreductie. Je gaat dat vervolgens natuurlijk bereiken via minder nachtvluchten. Dat zijn de maatregelen. Daar hebben we het over gehad. In dat gesprek is mij ook gebleken dat heel veel bewoners gewoon een krimp van Schiphol willen, dus gewoon minder vluchten. Dat was eigenlijk vooral het gesprek dat ik met de bewoners heb gevoerd. Ik ben het niet eens met mensen die zeggen: die geluidsreductie stelt niks voor; die merk ik niet. De vergelijking die dan gemaakt werd is de volgende. Als je last hebt van twee stofzuigers en je zet er één uit, dan heb je nog steeds last van een stofzuiger. Dus dat gaat over het aantal vluchten. Ik ben het daar niet mee eens. Ik denk dus dat de geluidsreductie de contour verkleint waarop mensen ernstige geluidshinder ervaren. Dat is wat we hier doen. We denken dat het wel degelijk uitmaakt. Dat is ook het doel van het kabinet. Daar gaan de berekeningen ook naartoe. Dat is wat we willen bereiken. Maar we gaan niet krimpen om het krimpen door het aantal vluchten per se omlaag te brengen.

Het is wel zo dat het aantal vluchten omlaaggaat, want we gaan wel krimpen. Laat ik het even heel globaal, heel plat, zeggen. Als je de bewoners die last ervaren — het gaat dus niet om alle bewoners — en de sector tegenover elkaar zet, dan zegt de sector "we willen groeien" en zeggen de bewoners "we willen krimpen". De uitkomst van deze hele exercitie is dat we iets gaan krimpen. Dan kan je niet zeggen: we luisteren niet naar de bewoners. Ik vind dus dat we een hele gebalanceerde afweging hebben gemaakt over wat we de komende jaren gaan doen. Ik vind dat we een gigantisch mooi doel bereiken: 20% minder geluidgehinderden en 5.000 minder nachtvluchten. Dat is echt fors. De sector zegt hiermee toch de luchthaven en de economische belangen op peil te kunnen houden. Dat is ook belangrijk voor een heleboel omwonenden. Heel veel mensen in de buurt van Schiphol werken namelijk ook op Schiphol en hebben misschien hele andere ideeën dan de bewoners die ik gesproken heb. Ik vind het dus een hele goede balans. De berekeningen worden onafhankelijk door twee bureaus gemaakt. Ik vind het belangrijk dat we dat doel halen. Ik wil daar zo veel mogelijk transparantie in en informatie over bieden aan iedereen die daarin interesse heeft. Het zijn zeer ingewikkelde berekeningen. Ik wil uw Kamer daarover ook tot in detail informeren. Ik ga dus ook aan de bureaus vragen om te laten zien hoe zij nou tot dit oordeel komen. Dat vertrouwen moeten we hebben. Daarna hebben we het over de vraag hoe we het gaan handhaven, want een berekening is leuk, maar als ze zich er niet aan houden, schiet het ook niet op. Dat is dus de volgende stap. De berekeningen gaan volgende week naar de Europese Commissie. Ik hoop daar door te kunnen gaan. Dat is namelijk ook nog niet zeker. Daarna ga ik weer met bewoners overleggen over hoe we die handhaving inrichten. Vliegen we meer over die of over deze baan? Hoe gaan we daarmee om? Dat gesprek blijft voortgaan. Ik ga uw Kamer en iedereen die dat wil zo veel mogelijk informeren om te bekijken hoe we nou tot dit pakket komen en hoe die berekeningen werken.

De **voorzitter**:

De laatste interruptie van mevrouw Koekkoek.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

De indruk blijft bestaan dat er een ongelijk speelveld tussen de sector, en omwonenden en medeoverheden is. Laat ik de vraag dan omdraaien. Ik hoor namelijk de minister in zijn uitleg zoeken naar transparantie. Dat hoor ik. Tegelijk ben ik op zoek naar het volgende en daarom draai ik de vraag om. Hoe verklaart de minister dat zowel medeoverheden als omwonenden aangeven dat zij onaangenaam verrast zijn door dit besluit?

Minister **Madlener**:

Ja, dat is niet zo moeilijk te verklaren. De vorige regering heeft allerlei scenario's naar voren gebracht waarin er 410.000 vluchten of 440.000 vluchten zouden zijn. Die indruk is wel enigszins gewekt, moet ik zeggen. Dat zorgt natuurlijk voor bepaalde verwachtingen bij sommige mensen. Als je je puur richt op de krimp van Schiphol en je wilt dat Schiphol zo klein mogelijk wordt, dan ben je niet blij als de volgende minister zegt dat het pakket om de geluidsdoelen te halen tot 480.000 vluchten leidt; ik noem maar iets. Ik snap dus wel dat mensen die op krimp gericht zijn niet blij zullen zijn. Maar deze regering heeft gezegd: we gaan het geluidsdoel halen; niet krimp is het doel, maar het geluidsdoel is het doel. Dan is dit de uitkomst daarvan. Ik vind het een heel mooi doel, want het is niet niks. Het is dankzij de inspanningen van de luchtvaartmaatschappijen om te investeren in stillere vliegtuigen dat we dat kunnen doen. Minder nachtvluchten doet ook pijn. Dus ik vind dat we een heel mooi pakket hebben. We moeten daar nog wel goedkeuring voor krijgen van de Europese Commissie, zoals u weet. Dat is ook nog niet gezegd. Ik span me dus in voor de bewoners om hier dit pakket erdoorheen te krijgen. Dat is mijn opdracht. Ik snap wel dat bepaalde mensen teleurgesteld zullen zijn. Er zijn ook echt mensen in de omgeving die zeggen: "Ik woon hier onder Schiphol. Ik heb er last van en ik wil dat ze zo klein mogelijk zijn. Ik wil ze het liefst weg hebben." Die zijn er ook. Die kan ik niet blij maken natuurlijk.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik wil wel even markeren wat hier gebeurt. Op 9 april stuurde de vorige minister een brief naar de Kamer over de uitspraak van de rechter. Er is aangegeven dat de Staat onrechtmatig handelt door de belangen van Schiphol en vliegtuigmaatschappijen boven die van omwonenden te stellen. Het eerste wat deze minister gedaan heeft, is praten met die sector en een nieuw pakket naar de Kamer sturen. Er staan een heel aantal plannen in, maar de geluidsdoelstelling wordt ook genoemd. Hoorde ik de minister nu net zeggen dat het kabinet zich nog steeds vasthoudt aan de geluidsdoelstelling van 20%?

Minister **Madlener**:

Ja.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan zou ik de minister toch willen vragen of hij zijn eigen stukken leest. Want in zijn eigen stukken met de beslisnota die de minister naar de Kamer stuurt, staat: met dit pakket wordt 17% van de totale doelstelling gerealiseerd om de geluidsbelasting substantieel te verlagen. U heeft in een overleg op 21 augustus en per nota besloten dat de resterende 3% van het geluidsdoel niet in 2026 wordt ingevuld. Dat heeft u besloten. Dat is niet die 20%. Dat maakt ook dat in de eerste termijn nota bene de VVD en NSC hier ook vragen over gesteld hebben. Gaat u vasthouden aan die 20% of laat u, zoals in uw eigen stukken staat, die resterende 3% van het geluidsdoel los en wordt het daarmee niet in 2026 ingevuld? Wat is het?

Minister **Madlener**:

We houden ons vast aan 20%. Dat is het doel van dit kabinet: 20% geluidsreductie. Dat betekent 20% minder ernstige hinder. De Europese Commissie heeft echter gezegd: dit moet niet in één keer, maar dit moet getrapt, geleidelijk worden ingevoerd. Maar het doel is wel zeker om dit in te voeren. Het zal een jaar later worden, maar de 3% gaan we ook nog doen. Ik heb mij daaraan gecommitteerd. Het is nu alleen een jaar vertraagd. De 20% staat. En als deze regering de rit uitzit, dan is dat nog tijdens deze regeerperiode.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dit is wel iets heel anders dan wat de minister net deed. Hij wekte namelijk de indruk dat de 20% zoals die eerst werd ingevuld door minister Harbers blijft staan. Maar hij heeft er in het pakket dat hij samen met de luchtvaartmaatschappijen heeft samengesteld hoogstpersoonlijk voor gezorgd dat daar een vertraging in komt. De minister moet dat er dan ook bij zeggen.

Minister **Madlener**:

Dat zeg ik er ook bij, maar ook mijn voorganger ...

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik was nog niet klaar met mijn interruptie.

De minister komt hiermee zo meteen weer in een confrontatie met de rechter. Want uw eigen ambtenaren zeggen ook in de beantwoording van de eerste termijn die we schriftelijk hebben gekregen: deze cijfers zijn niet stabiel. We hebben vandaag weer een bericht gezien in De Telegraaf waarin staat dat er in Brussel al gezegd wordt dat dit niet stabiel is. Als de minister deze cijfers heeft, dan wil ik dat daar een betere onderbouwing voor komt. Ik wil in de tweede termijn van deze minister horen hoe hij ertoe gekomen is om na de lunchpauze nog 10.000 vluchten erbij te doen, waarover wordt geschreven. Ik wil van de minister horen hoe hij gekomen is tot de laatste 10.000 vluchten die hij erbij heeft gedaan, waardoor er nu een bandbreedte is gekomen.

Minister **Madlener**:

Dat is niet zo moeilijk. We hadden een termijn waar we ons aan moesten houden. We moesten de Europese Commissie verwittigen van onze Balanced Approach. Daar staan termijnen voor. Die termijn was 1 september, zeg ik uit mijn hoofd. Die konden we niet halen, omdat we nog geen definitieve uitkomst hadden. Ik heb die uitkomst trouwens nog steeds niet, dus uiteindelijk heb ik onder tijdsdruk hiertoe besloten in de ministerraad. We gingen die Balanced Approach toch sturen naar de Europese Commissie, maar met een kleine bandbreedte waarvan we verwachtten dat we daartussenin uit gaan komen. Dat is een heel pragmatische oplossing geweest om ons aan de termijn te kunnen houden.

Als we dat niet doen, dan lopen we weer een jaar vertraging op en dan lopen de bewoners ook weer een jaar vertraging op. Dat is de andere kant. We doen dit juist om de Balanced Approach op tijd af te kunnen maken, zodat we aan de rechterlijke uitspraak kunnen voldoen. U moet de boel niet omdraaien, alsof we hier zitten te vertragen. We willen ons juist houden aan die termijn. De waarheid is ook dat de Nederlandse rechter heeft gezegd dat we de rechtspositie moeten herstellen. Dat gaan we ook doen, maar de Europese Commissie denkt daar misschien heel anders over. Dat zien we vandaag ook in De Telegraaf. Zij zien dat heel anders dan wij. Als we geen toestemming krijgen, dan zou dat er zomaar toe kunnen leiden dat we weer een jaar verspeeld hebben. We zijn echt bezig om snel resultaat te krijgen, ook voor de omwonenden. Het is niet zo dat we hier alles zitten tegen te werken. We doen dit ook voor de omwonenden. Dat is ook een doel van het kabinet. Dat kun je ook lezen in het hoofdlijnenakkoord: we willen de rechtspositie van de omwonenden herstellen. Dat is ook onze opdracht, maar er staan wel twee rechters tegenover elkaar. We kunnen dat niet doen zonder Balanced Approach. Dat is de reden waarom we met de Europese Commissie moeten spreken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wil twee correcties maken. Eén: die 20% geluidsreductie komt in feite neer op niets. Mensen die in een huis wonen waarin ze elke dag stress hebben door geluidsoverlast, hebben daar niets aan. Dat is 0,5 decibel gemiddeld over een jaar. Dat is letterlijk niks. Twee: de minister zegt dat er sprake is van krimp, maar er vindt helemaal geen krimp plaats. Schiphol gebruikt nu al ongeveer 450.000 vliegbewegingen per jaar. De legale situatie van 400.000 vliegbewegingen, die al jaren niet wordt nageleefd door de regering, ligt ver onder

wat de minister nu wil, namelijk 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen. Het is dus belangrijk om die twee correcties aan te brengen. Ik kom nog even terug op wat de minister net zei. Hij zegt: de bewoners moeten blij zijn met die 20% geluidsreductie. Hij zegt dat hij bewoners meeneemt in alle belangenafwegingen. Maar we kennen de term "schiphollen": misleiden door manipulatie, leugens en verdraaien van de feiten. Ik wil de minister erop wijzen dat hij zich puur en alleen heeft gebaseerd op de cijfers, gegevens en modellen van de luchtvaartsector, geheel tegen de uitspraak van de rechter in. Ik vraag de minister rechttoe, rechtaan: haal die 475.000 à 485.000 vliegbewegingen van tafel en ga in gesprek met SATL, de omwonendenorganisaties, en kijk met wat voor berekeningen zij komen, en kom dan naar de Kamer met een echt goed afgewogen voorstel.

Minister **Madlener**:

Wij zijn in gesprek met bewoners. Ik ga daar binnenkort weer naartoe. Ik ga uw Kamer volgende week informeren, hopelijk, over de definitieve uitkomst van die berekeningen. Ik nodig u uit om kennis te nemen van hoe die berekeningen tot stand zijn gekomen. Daar wil ik openheid over geven. Het zijn ingewikkelde berekeningen. De bewoners kunnen dat ook doen, wat mij betreft; dat lijkt mij heel goed. Maar het is natuurlijk niet zo dat ik aan de bewoners ga vragen om berekeningen te maken. We hebben twee onafhankelijke bureaus hierop gezet; dat zijn de beste bureaus die Nederland heeft op dit gebied. We hebben twee bureaus samen aan het werk gezet om de schijn van belangenverstremming te voorkomen. Dat kost geld, maar dat doen we juist omdat we tegen bewoners willen kunnen zeggen: kijk, dit is onafhankelijk berekend. Die bureaus moeten het ook met elkaar eens worden. Dat is de opdracht. Juist daarom doen we het zo. We gaan niet aan bewoners vragen: maakt u ook nog eens even een berekening. Dat heeft helemaal geen zin. Natuurlijk spreek ik met de luchtvaartsector. Het is de luchtvaartsector die hierdoor geraakt wordt, niet de bewoners. De luchtvaartsector moet de maatregelen nemen. De luchtvaartsector maakt die herrie, zeg ik daarbij. Dus het is logisch dat ik met de luchtvaartsector spreek, want wij raken hen direct in hun operatie. Dan is het toch heel logisch dat ik met beide partijen spreek? Maar ik ga niet de bewoners vragen om een berekening te maken. Die berekeningen kan ik zelf nauwelijks vatten: zo ingewikkeld is dat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het gaat erom dat deze minister zich puur en alleen heeft gebaseerd op de luchtvaartsector en niet op de omwonenden. Omwonenden hebben eerder de berekeningen van de regering gecorrigeerd. Eerder zijn er dus ook al berekeningen gemaakt, waarvan bleek dat die fout waren. De omwonenden hebben daarop moeten wijzen. Dus natuurlijk moet je de omwonenden erbij betrekken om te kijken wat nodig is voor de gezondheid van mensen als het gaat om het aantal vliegbewegingen. Het moet schoon en het moet stil. Ik vraag de minister dus nogmaals: is hij bereid niet meer de richting van 485.000 vliegbewegingen op te gaan maar terug aan de tekentafel te gaan zitten met de omwonenden om te kijken wat écht nodig is?

Minister **Madlener**:

Maar ik laat mij hier niet zeggen dat ik bezig ben om de luchtvaartsector te behagen. De luchtvaartsector wil groeien. Die wil geen krimp. Die wil geen 480.000 vluchten. Die wil geen geluidsreductie van 20%. Dat doen we allemaal voor de bewoners. Dat doen we niet voor de luchtvaartsector. We proberen hier in samenwerking met de luchtvaartsector een mooi pakket te maken zodat zij hun werk kunnen doen, wij op vakantie kunnen en Nederland bereikbaar blijft. Daarbij zorgen we er ook nog voor dat de bewoners zo min mogelijk last daarvan hebben. Dat doen we met een afgewogen pakket, een Balanced Approach. Dat is wat we hier doen. U moet mij niet verwijten dat ik alleen maar naar de luchtvaartsector luister. Hoe komt u daarbij? Als ik dat zou doen, dan zouden we een heel ander scenario hebben. We zijn hier bezig met een forse geluidsreductie voor omwonenden. Een forse geluidsreductie: min 20% ernstig gehinderden. Daarmee maken we de kring van ernstig gehinderden kleiner. Dus het gaat de goede kant op voor bewoners. Ik ben daar ook trots op.

Ik doe dat niet met tegenzin, maar het moet wel gebalanceerd en in overleg met de sector gebeuren, want zij zijn het die de gevolgen ondervinden. Ik wil u zeggen dat heel veel van die bewoners op Schiphol werken. Ik krijg heel veel mailtjes uit de omgeving van: meneer Madlener, laat Schiphol niet krimpen, want wij werken en wonen hier graag. Dus dit laat ik me echt niet op m'n mouw spelden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan toch het volgende als laatste. Ik baseer me gewoon op de feiten. De minister baseert zich alleen maar op de praatjes van de luchtvaartlobby en houdt niet echt rekening met de mensen die daar wonen. Ik wil de minister nu in ieder geval vragen of hij, voordat het nieuwe luchthavenbesluit valt, de rechtsbescherming op tijd wil regelen. Kan hij in ieder geval die deadline vaststellen? Dat zou in ieder geval een beweging zijn richting de burgers.

Minister **Madlener**:

Ik heb al gezegd dat ik mijn uiterste best doe om binnen de termijnen de rechtsbescherming te herstellen. Dat doen we dus door het aantal vluchten te verankeren in een wet, in een luchtvaartbesluit. Daar zijn we mee bezig. Het is dus nog steeds mijn inzet om dat in november van volgend jaar in te laten gaan. Dat is het doel.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Het lijkt me een mooi moment om hier nog eens te beginnen over mijn ideeën voor een luchtvaarttafel. De collega's Koekkoek en Kostić zeggen dat de bewoners geen plek hebben om mee te praten en dat ze genegeerd worden. Deze Kamer heeft een motie aangenomen en daarmee de opdracht aan de minister gegeven om een luchtvaarttafel in te richten. Ik lees in de beantwoording dat de minister met de Maatschappelijk Raad Schiphol, de bestuurders in de omgeving en ook met de sector heeft afgetast of er behoefte is om zo'n luchtvaarttafel in te richten. Hun antwoord is dat ze daar eigenlijk niet zo'n behoefte aan hebben. Ik lees ook dat er wel de wens geuit wordt om in gesprek te gaan voor meer kennisuitwisseling en wederzijds begrip. Dan denk ik: dat is nou precies de bedoeling van de luchtvaarttafel. Dat is precies de bedoeling! Via u, voorzitter, zeg ik toch nog een keer tegen deze minister: ga gewoon deze luchtvaarttafel inrichten, start dat gesprek met elkaar en geef daar ook een plek aan de Maatschappelijk Raad Schiphol en aan wie daar nog meer vanuit de omwonenden bij zouden moeten zitten. Dat is namelijk wat hier door deze Kamer gevraagd wordt. Doe dat gewoon.

Minister **Madlener**:

Ik vind het ook een heel goed idee. Toen ik aantrad als minister heb ik echter gemerkt dat de sfeer en het vertrouwen tussen de omwonenden en de luchtvaart verzuurd waren. Dat gold ook voor het vertrouwen in het ministerie. Het was geen prettige verhouding. Ik heb alle partijen, bewoners, luchtvaartmaatschappijen en Schiphol, gevraagd wat ze van het idee vonden. Ze zeiden dat ze er geen behoefte aan hadden en dat ze gewoon met de minister wilden praten, niet allemaal met elkaar. Toch denk ik dat het een goed idee is. Het is dus zeker mijn ambitie om die goede wens van de Kamer te vervullen en om te kijken of we die mensen in ieder geval weer in één ruimte kunnen laten zijn en met elkaar kunnen laten praten. We hebben trouwens ook genoeg met elkaar te bespreken.

Als we straks zekerheid hebben over de Balanced Approach in dit pakket, dan gaat het natuurlijk over allerlei vragen. Denk aan de volgende voorbeelden. Hoe ga je handhaven? Waar ga je vliegen? Wat doe ik als ik weer zo veel geluidsoverlast heb? Hoe komt het? Waarom vliegen bepaalde vliegtuigen nog steeds met herrie door de nacht? Ik noem maar wat voorbeelden. De bewoners hebben er vast behoefte aan om dit te weten en te bespreken. Ik denk dat het ook voor Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen handig en goed is om dat gesprek met elkaar te voeren. Ik denk dat deze zomer de tijd gewoon nog even niet rijp was. Ik verwacht wel dat, als we deze Balanced Approach nu echt compleet hebben, een aantal vliegbewegingen weten en weten wat we gaan doen, dan wel de tijd rijp

is om weer met elkaar in één ruimte te praten. Ja, het is mijn ambitie om dit zeker te gaan doen. Als ze het uiteindelijk nog niet willen, zal ik iedereen gewoon uitnodigen en dan zie ik wel wie er komt. Dit gaan we echter gewoon doen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik zie dit als een toezegging dat de luchtvaarttafel er uiteindelijk toch gaat komen. Ik zou eigenlijk vanuit de VVD de minister ook willen oproepen: het zal best wat tijd kosten; besteed daar ook energie aan. Misschien betekent het in de eerste fase inderdaad wel heel veel kopjes koffie drinken en ervoor zorgen dat iedereen zich gehoord voelt. De VVD wil echter van de discussie af die in deze Kamer leeft, namelijk dat de omwonenden geen plek hebben om mee te praten over het beleid rondom Schiphol. Er moet gewoon een hele goede plek komen, inderdaad ook voor de luchtvaartsector, zodat de uitkomsten in dit dossier uiteindelijk door alle partijen gedragen worden. Als het dan wat langer moet duren tot die luchtvaarttafel echt vliegt, dan is dat wat de VVD betreft prima.

Minister **Madlener**:

Ik vind het, nogmaals, een heel mooi streven. Ik denk ook dat het moet gebeuren. Ik vergelijk het ook weleens met de Rotterdamse haven. Daar wordt ook heel veel aan communicatie met omwonenden gedaan. Denk aan de Havendagen. Die communicatie geeft toch een soort draagvlak voor zo'n mainport. Schiphol heeft dat draagvlak natuurlijk ook nodig. We moeten niet twee kampen laten ontstaan die via de media wel veel naar elkaar roepen, maar niet meer met elkaar praten. Ik ben het er dus helemaal mee eens. Ik ga dat absoluut doen. Ik doe het alleen wel op het moment dat de tijd er rijp voor is. Ik denk dat dat snel is. Als we weten hoe het er precies uit gaat zien, hebben we ook iets om over te praten. Dan kunnen we het erover hebben hoe we het gaan handhaven. Ik vind het heel nuttig om dat dan te doen. Ik reken ook op medewerking van alle partijen. Als er geen medewerking is, dan zie ik dat wel. Ik nodig ze uit. Ik kan ze natuurlijk niet dwingen, maar ik verwacht wel dat dat gaat gebeuren.

De heer **Boutkan** (PVV):

Om op dat laatste in te gaan: uit de signalen die ik heb ontvangen blijkt in ieder geval dat er bij diverse partijen wel degelijk animo is om om tafel te gaan. Dat kan alleen maar een stimulans zijn voor de minister om dit inderdaad snel op te pakken.

Ik hoor de minister zeggen: ik heb nog te maken met twee bureaus die met berekeningen bezig zijn; als die eruit zijn, kom ik naar de Kamer toe. Vervolgens hoor ik de minister zeggen: ik moet ook Brussel nog informeren over de cijfers en dergelijke. Er werd net al gewezen op het artikel in De Telegraaf van vandaag. Brussel heeft wel vraagtekens en zegt op dit moment: "Kloppen die cijfers wel? Wij gaan niet zomaar het mes zetten in het aantal vluchten." Ze hebben zelfs twijfels over de nachtsluiting. Dat wordt ook meerdere keren genoemd. Ik hoor u ook die 20% benoemen. Het NLR heeft al gezegd dat die 20% gewoon haalbaar is. Dus de aanvullende 3%, of de 17% waar u nu over heeft geschreven ...

De **voorzitter**:

"Die de minister ..."

De heer **Boutkan** (PVV):

Die de minister ons heeft doen toekomen, voorzitter. Die 20% is al realistisch, in plaats van die 17%. Ook uit de maatregelen blijkt dat de nachtsluitingen die nu worden voorgesteld anders kunnen, oftewel: misschien wel minder. Daar zit nu ook dat verhaal van Brussel in. Ik hoor de minister ook zeggen: misschien verliezen we wel een jaar. Dan hebben we ook nog te maken met een rechterlijke uitspraak. De PVV wil dus graag van u weten, minister, waar we dadelijk nou op uit komen als Brussel zegt "we hebben meer tijd nodig" of "we hebben meer informatie nodig". Klopt het dat we dan weer een jaar achteruit gaan rollen? Dat hoor ik graag van de minister.

Minister **Madlener**:

Ik denk dat als wij erin slagen om volgende week of in ieder geval op korte termijn dat definitieve cijfer aan Brussel te sturen en dus het dossier compleet te maken voor de Europese Commissie, we op tijd zijn en de Europese Commissie ons daar wel binnen de termijn uitsluitel over kan geven. De speculaties in De Telegraaf heb ik vanmorgen ook gelezen. Die deel ik niet. Ik heb daar helemaal geen signalen van gekregen. Ik vind wat wij naar Brussel hebben gestuurd een heel afgewogen pakket. Het zou mij dus verbazen als Brussel daar een streep door zet. Maar goed, we gaan het zien. Dit wordt natuurlijk aan alle kanten juridisch getoetst, want waar je ook mee komt, de bewoners en vliegmaatschappijen zullen zeker naar de rechter stappen. Niemand is echt tevreden met een compromis. Tegelijkertijd sta ik wel voor dat compromis, want ik denk dat we hier echt een afgewogen balans in hebben gezet die gaat zorgen voor een goede uitgangspositie voor Schiphol in de komende tijd. We hebben de bewonersbelangen gerespecteerd en ze hebben rechtszekerheid gekregen over wat ze in de komende jaren kunnen verwachten. Schiphol kan voortgaan en de sector kan op een goede manier blijven bestaan. Ik vind het dus heel afgewogen. Ik ga uit van steun van de Europese Commissie. Ik denk dat we dat ook binnen de termijn nog kunnen halen. Ik ben daar dus toch wel positief over.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben toch wel verbaasd door de beantwoording van de minister, en wel op het punt van de reductie van 20% geluidsbelasting. Het beeld wordt geschapen dat dit in het belang van de omwonenden is en dat hij daar werk van maakt. Maar als we de stukken en de beslisnota goed lezen, dan zien we een expliciet besluit van deze minister om af te stappen van de laatste resterende 3% in 2026. Dat staat expliciet in de stukken. Het pakket dat nu is aangeboden aan Brussel is een vermindering van 17%. De vorige minister was van zins om met maatregelen in de nacht — die heeft NSC ook ondersteund; die worden nu onderzocht — te kijken hoe je in 2026 de resterende 3% kan invullen. Dit kabinet zegt dat we nu werk moeten maken van de rechtsbescherming van omwonenden. Ook de RBV-uitspraak laat dat zien. Hoe kan het dan, vraag ik deze minister, dat het eerste wat deze minister doet, is om die beslissing over die 3% in 2026 naar achteren te schuiven?

Minister **Madlener**:

Ook het vorige kabinet had de 20% gesplitst in 17% en 3%. Het zijn dus eigenlijk twee pakketten: een groot pakket en een klein pakketje van 3%. De 3% is inderdaad een jaar naar achteren geschoven. Dat geeft de luchtvaartmaatschappijen iets meer lucht om de 20% te halen. Ik vind dat heel verstandig. Maar het kabinet staat nog steeds voor de 20%. We gaan 20% halen; dat is het doel. Inderdaad, nadat het eerste pakket is verwezenlijkt, gaan we praten over hoe we de resterende 3% nog gaan invullen. Dat is gewoon het doel. In die zin staat de 20% gewoon. Als je het in deze kabinetsperiode bekijkt, kan het zelfs nog deze kabinetsperiode gehaald worden.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik lees toch echt wat anders in de beantwoording. Daarin staat het volgende: "Het kabinet heeft besloten (...) het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket" — dat is dat van 17% — "een jaar te monitoren." Pas daarna "wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden." Dat is echt wat anders dan wat de minister zegt, namelijk dat het hoe dan ook geregeld gaat worden. Mijn vraag blijft dus of de minister ervoor gaat zorgen dat de 20% geluidsreductie zo snel mogelijk en uiterlijk in 2026 wordt gerealiseerd.

Minister **Madlener**:

17% monitoren wil niet zeggen dat je die 3% niet meer gaat doen. Natuurlijk gaan we kijken hoe het uitpakt. Het is een enorme operatie. We gaan ook met tariefstructuren werken, zodat luchtvaartmaatschappijen misschien niet gedwongen maar dan in ieder geval verleid worden om hun stilste vliegtuigen in te zetten op Schiphol. Maar het zijn natuurlijk wel inschattingen. We hopen dat ze dat gaan doen omdat die tarieven zo zijn, maar dat weten we natuurlijk niet

zeker. We moeten dus gaan kijken hoe dit pakket uitpakt. Dat blijft door het monitoren van de effectiviteit van de maatregelen. Maar dat staat natuurlijk helemaal los van de vraag of ik me aan 20% committeer. Ja, ik committeer me aan 20%, namelijk aan 17% in een groot pakket en aan 3% die we daarna nog gaan invullen. Maar natuurlijk gaan we kijken hoe de 17% uitpakt. Misschien is het wel zo effectief dat we niet 17%, maar 18% hebben. Dan hebben we nog maar 2% in te vullen. 20% geluidsreductie blijft dus het doel van dit kabinet. Dat heb ik afgesproken met alle ministers. Daar gaan we ons aan houden. Maar we gaan natuurlijk wel monitoren en kijken hoe we het gaan doen. Dat doen we in overleg met alle partijen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb nog een vraag aan de minister over de 3%, of misschien wel de 2%, in de toekomst. Want de Balanced Approach vraagt om een stappenvolgorde voor het verminderen van geluidsreductie. De Balanced Approach zegt: kijk eerst naar vliegtuigen, daarna naar de operatie rondom een luchthaven en dan pas naar krimp of het verminderen van vluchten. In het pakket van de 17% dat de minister heeft voorgesteld, zitten al pijnlijke maatregelen voor in de nacht. Ze zijn noodzakelijk, maar pijnlijk. Ik heb daar ook naar gevraagd, bijvoorbeeld naar de impact op de vracht. Maar daar gaat mijn vraag nu niet over. Mijn vraag gaat over het invullen van de nog te halen 3%. Waarom kijkt de minister niet naar verregaandere operationele maatregelen? Ik noem bijvoorbeeld hoe het gaat op een vliegveld, bijvoorbeeld wat betreft aanvliegeroutes. Er zijn ook andere maatregelen die genomen kunnen worden om nu al te kijken hoe de 3% toch gehaald kan worden. Volgens de VVD is daar namelijk nog best wel veel te halen. Kan de minister daar antwoord op geven?

Minister **Madlener**:

Daar heeft de heer De Groot gelijk in. Er is natuurlijk nog veel te halen wat betreft vliegroutes. Daar kun je enorm veel mee bereiken. Ze zijn alleen nog niet afgesproken en zijn nog niet door deze Kamer. Het is nog geen winst als we het erover hebben, maar er is zeker veel potentie in dit soort maatregelen. Daarom is het ook mooi dat we de 17% nu afspreken en de 3% invullen op het moment dat we ook over vliegroutes kunnen gaan spreken. We kunnen ook nog spreken over de openstelling van Lelystad. De 3% komt in de tijd dan in die discussie te staan. Dat heeft zijn voordelen. Dan gaan we met elkaar praten over hoe we de 3% gaan invullen. De bewoners krijgen dus de zekerheid van 20% geluidsreductie. De 3% komt later in de tijd, zodat we kunnen kijken hoe het past in een eventuele luchtruimherziening. Defensie heeft ook allerlei wensen om meer te gaan vliegen in Nederland. Dat zal iets gaan betekenen voor waar we gaan vliegen. We kunnen nog heel veel doen met aanvliegeroutes en hoe er gedaald of gestegen wordt. Dit soort discussies passen heel goed bij het invullen van die 3%. Het komt in die zin dus eigenlijk heel goed uit.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik zie dit toch een beetje als een toezegging van de minister: dat hij eerst gaat kijken naar operationele maatregelen, voordat hij de stap zet naar extra verregaande en pijnlijke maatregelen voor in de nacht. Die hebben bijvoorbeeld impact op de vrachtsector en op betaalbare vakantievluchten voor mensen die één keer per jaar op vakantie willen nadat ze hier hard gewerkt hebben. Ik hoor graag van de minister of hij in die volgorde gaat kijken hoe de 3% gehaald kan worden. Dus eerst misschien wel Lelystad en andere aanvliegeroutes en dan pas wat extra doen in de nacht, als dat nodig is.

Minister **Madlener**:

Die toezegging durf ik niet te doen, want ik heb net richting de bewoners gezegd — ik kijk nu naar de linkse partijen, maar ik kan net zo goed naar de rechtse partijen kijken, want iedereen is voor de bewoners — dat we die 20% gaan halen. Die 3% hebben we dus nog in te vullen; dat is nog een taak die ons rest. Als ik dat nu zou koppelen aan die toezegging, weet ik niet of we dat halen. Het is dus heel logisch dat we dit betrekken bij de hele discussie en ik verwacht ook dat dit daar in de tijd in past, maar de koppeling durf ik niet toe te zeggen. Want als die discussie nu daarop vooruitloopt of als de Kamer toch heel lang nodig heeft om

een ei te leggen — zo'n luchtruimherziening is immers niet niks — komen we in de knel met die 3% en dat kan ook niet. Ik wil die toezegging dus niet doen, maar het lijkt wel logisch dat we kijken hoe we die 3% op de beste manier kunnen invullen; dat wil ik wel toezeggen.

De voorzitter:

Beknopt, de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De ChristenUnie is de partij van meer bussen en minder vliegen. Dit kabinet is het kabinet van minder bussen en meer vliegen. Ik ben blij dat de minister zojuist niet die onverstandige toezegging deed aan collega De Groot, want dan was het hek helemaal van de dam. Maar het is toch ongelofelijk? De minister kan toch niet ontkennen dat hij op dit moment gewoon geen idee heeft hoe hij die 3% kan invullen, terwijl wij hier allemaal weten dat er twee mogelijkheden zijn: óf minder vliegen in de nacht, een nachtsluiting, óf sowieso minder vluchten? Dus geef nou eens hom of kuit; dat is mijn oproep aan de minister. En laat zien dat deze minister niet alleen een boodschap heeft aan de vrijheid van de autorijder, maar ook aan de vrijheid van de omwonenden.

Minister Madlener:

Ten eerste zie ik de vergelijking tussen bus versus vliegtuig helemaal niet. Een luchtbus misschien.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De Airbus.

Minister Madlener:

De Airbus, ja. Die 3% invullen: ik heb net gezegd dat wij ons committeren aan die 3%. Hoe je dat vervolgens gaat doen, hoeft nu toch niet ingevuld te worden als we weten dat er een discussie aankomt over aanvliegeroutes en over een hele luchtruimherziening? Die discussie gaan we hier voeren; die gaat binnenkort beginnen. Daar kan heel veel winst in zitten voor de omwonenden van Schiphol. Dan gaan we ons nu toch niet committeren aan bepaalde maatregelen? We committeren ons aan een geluidsdoel. We zeggen niet: het moet krimp zijn, het moet nachtsluiting zijn of het moet weet ik het wat zijn. Nee, het gaat om het halen van een geluidsdoel. Hoe we dat gaan doen? Dat gaan we op de slimste manier doen. Het kan best zijn dat het meevalt. Het kan ook tegenvallen. Dan gaan we kijken hoe we het dan gaan doen. Ik wil me nu dus niet vastleggen op maatregelen om die 3% te gaan doen, wetende dat we nog zo'n enorme operatie krijgen met een luchtruimherziening. Ik kan me heel goed voorstellen dat dit, zoals de VVD zegt, in elkaar op zal gaan en dat we daar op die manier toch iets breder naar kunnen kijken. Maar nogmaals, de 3% extra nog halen voor de omwonenden, dat staat. Daar staat dit kabinet voor en dat is hier een harde toezegging.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De tweede interruptie op dit punt. Ik vind het goed om te horen dat de minister zich committeert aan het belang van de omwonenden, maar dan moet u dat ook echt gaan waarmaken en dan moet de 3% niet een soort vogel in de lucht zijn, een mooie zwaan in de lucht. Dan moet die concreet worden ingevuld en niet pas in 2027, maar echt op een vrij korte termijn. Mijn vraag aan de minister is eigenlijk tweeledig. Ik heb heel veel zorgen over die vierde aanvliegeroute. Kan hij toezeggen dat hij in gesprek gaat met de bewoners van bijvoorbeeld Utrechtse Heuvelrug en Driebergen over die vierde aanvliegeroute? Want we moeten bij de omwonenden niet alleen denken aan de direct omwonenden bij Schiphol, maar bijvoorbeeld ook aan Utrechtse Heuvelrug, Driebergen, Veenendaal of whatever. Dat is vraag één om een toezegging. Vraag twee gaat over Lelystad Airport. De minister had het net over "zich committeren". Committeert hij zich ook aan een Kameruitspraak van deze Kamer waarin duidelijk is uitgesproken dat deze luchthaven, Lelystad Airport, niet opengaat

voor commerciële burgerluchtvaart? Committeert hij zich daaraan en gaat hij in het kader daarvan in gesprek met de bewoners van bijvoorbeeld Oldebroek?

Minister **Madlener**:

Ik heb drie vragen gehoord. De eerste was of we nu snel maatregelen gaan verzinnen om die 3% te gaan halen. Het antwoord is nee. Dat gaan we niet doen. Dat kan ook niet. Je kunt in de luchtvaart niet snelle maatregelen nemen zonder die Balanced Approach. Dat heeft de Europese Raad ook uitgesproken: als je maatregelen gaat treffen die het aantal vluchten beperken, zul je een Balanced Approach moeten hanteren. Dat is een procedure waar je aan vastzit. Je kan dus niet zomaar even hier zeggen: we gaan dit en dit doen. Zo werkt het niet. Het gaat ook om banen van mensen. Het gaat om kostbare operaties voor luchtvaartmaatschappijen. Je kan er niet zomaar even in gaan rommelen. Het heeft dus heel veel zorgvuldigheid nodig. En dat is maar goed ook.

Het tweede. De luchtvaartherziening wordt een soort nationaal plan. Het hele Nederlandse luchtruim beginnen we dan opnieuw in te delen, en we kijken dan hoe we dat slimmer kunnen doen. Ik verwacht daar mogelijk heel veel winst van. Maar het zal een soort nationale discussie vergen. Natuurlijk gaat iedereen in Nederland wie dat aangaat, meespreken. Ik denk dat dit op heel veel mensen invloed gaat hebben. Natuurlijk gaat de Utrechtse Heuvelrug erover meespreken. Ik denk dat heel Nederland ernaar gaat kijken. Een nationale luchtruimherziening zal op Eindhoven, Schiphol, Rotterdam, op alle luchthavens invloed gaan hebben. Dat kan heel gunstig uitpakken, maar misschien ook ongunstig. Dat gaan we allemaal zien. Ik verwacht dus een hele brede nationale discussie. Ik ga ook een commissie van wijzen hiervoor benoemen, die hiernaar gaat kijken om ons te helpen met die discussie, want dit wordt gewoon een hele grote operatie. Ik verwacht niet dat het een hele snelle, makkelijke operatie zal worden. Maar het geeft ook heel veel kansen. Lelystad past natuurlijk ook in die hele discussie. Ik heb in het kabinet afgesproken dat we in 2025 gaan beslissen of Lelystad opent of niet. Ik zie nu dat er nog geen draagvlak voor is in deze Kamer. Ik heb ook de bezwaren gezien die deze Kamer heeft ten aanzien van Lelystad. Als die bezwaren op de een of andere manier weggenomen zouden kunnen worden, dan wil ik daar wel over spreken. Vandaar dat we die tijd hebben genomen, dat we niet nú zeggen dat we die investering van een paar honderd miljoen voor Lelystad in de prullenbak kunnen gooien. Laten we eerst zoeken naar een mogelijkheid om misschien wel op de een of andere manier die investering te redden, om op een betere manier met elkaar te gaan vliegen. Het grijpt dus allemaal in elkaar in die hele luchtvaartdiscussie die we met elkaar gaan voeren. Ik ga dus die commissie instellen die ons gaat helpen bij het herzien van ons luchtruim, want dat is een hele grote operatie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik hoorde het de VVD net zeggen, en ook de minister beweerde net dat het recht van Nederlanders om af en toe op vakantie te gaan of naar familie en vrienden te gaan, wordt bedreigd als we Schiphol meer laten krimpen. Kan de minister bevestigen dat dat complete onzin is, zoals ook verschillende rapporten laten zien, zoals dat van Manshanden van 2019? Daarin wordt gesteld dat groei onze economie en mensen juist bedreigd, dat een krimp van 350.000 vliegbewegingen van Schiphol economisch prima uit kan — mensen kunnen dan nog steeds naar familie en vrienden vliegen — en dat we er uiteindelijk allemaal beter van worden. Kan de minister dat bevestigen en anders schriftelijk reageren en onderbouwen waarom dat niet zou kloppen?

Minister **Madlener**:

Ik ben zelf trots op de mainport Schiphol. Waarom? Vanaf Schiphol heb je een verbinding met de hele wereld. Dat is die bekende hubfunctie van Schiphol. Vanuit Schiphol kun je bijna de hele wereld bereiken. Dat zet Nederland ook in het centrum van die wereld. Schiphol is dus voor ons niet alleen belangrijk om op vakantie te kunnen gaan, maar ook voor bedrijven om bereikbaar te zijn. Het internationale bedrijfsleven zal ook veel vliegen. Nederland staat

echt op de kaart als internationale hub, zowel door Rotterdam als door mainport Schiphol. Ik wil daar wel heel zuinig op zijn. Dat hebben we met elkaar bereikt. Dat geeft ons welvaart en het zorgt er ook voor dat bedrijven, zoals een ASML, hier heel goed kunnen gedijen. Dat moeten we dus niet te snel de prullenbak ingooien. Die hubfunctie kan zeker onder spanning komen te staan als je te veel krimpt. Dat zal bij 350.000 vluchten zeker het geval zijn. Dan zullen heel veel bestemmingen van Schiphol verdwijnen. Ik vind dat dus heel onverstandig. Ik wil heel zuinig omgaan met Schiphol. Ik begrijp dat we daar anders over denken en daar zullen we het ook absoluut niet eens over gaan worden, maar ik vind het economisch echt absoluut, totaal onverantwoord om hier te zeggen dat Schiphol moet krimpen naar 350.000 vluchten. Dat vind ik echt niet goed.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het gaat er niet om dat wij verschillende meningen hebben; dat kan altijd. Iedereen hier in Nederland heeft een mening. Ik wil mij hier baseren op feiten. Dat verwacht ik ook van een minister die voor ieders belang moet opkomen. Ik vroeg de minister om een onderbouwing van zijn stelling dat het allemaal een heel groot probleem voor onze economie en voor onze mensen zou zijn als wij hier in Nederland zouden kiezen voor een krimp van Schiphol. Die onderbouwing wil ik schriftelijk zien. Volgens mij is dat het recht van de Kamer.

Ten slotte, Lelystad. Ik begrijp gewoon niet waarom de minister blijft vasthouden aan de mogelijkheid van Lelystad Airport. Dat kost namelijk alleen maar meer geld. Dat brengt alleen maar meer onzekerheid. We weten in ieder geval dat het binnen een natuurgebied zit, dus het is kwetsbaar. We weten dat het bij vogelrijke gebieden zit, dus het is gevaarlijk voor de vliegveiligheid. Dat gaat niet veranderen. We weten dat ze eigenlijk geen businessmodel hebben dat levensvatbaar is binnen die 10.000 vliegbewegingen waar ze nu een natuurvergunning voor hebben aangevraagd. Die natuurvergunning is kwetsbaar. Er komt nog een uitspraak van de rechter. Het rammelt aan alle kanten. Het businessmodel klopt van geen kanten. De belastingbetaler gaat straks voor de kosten opdraaien. Mijn vraag aan de minister is dus: waarom blijft hij, gezien al deze feiten, vasthouden aan de illusie van Lelystad Airport?

Minister **Madlener**:

Ik wil met het laatste beginnen. Heel veel partijen, zoals Lelystad zelf, de provincie, heel veel bedrijven in de omgeving, mensen en inwoners, vragen mij: open alstublieft dit vliegveld. Het vliegveld ligt ook kant-en-klaar. Er zit een paar honderd miljoen belastinggeld in. Dat ligt daar gewoon te verstoffen. Het is toch logisch dat ik niet zomaar zeg: ach, haal maar weg? De investering is al gedaan. Ik vind het dus enerzijds zonde van het geld als we dat zomaar even zouden besluiten. Ik vind dat we daar de tijd voor moeten nemen. Ik weet dat heel veel partijen juist willen dat we dat openen. Het is een soort overloopbaan van Schiphol, dus het past ook heel mooi in die discussie. We gaan de luchtruimherziening bespreken. Er gaat van alles gebeuren. Ik vind het heel verstandig om hier nog even wat langer over na te denken, in plaats van nu maar even te beslissen dat we het niet gaan doen. Ik probeer ook de voorstanders van die luchthaven te horen. Dat zijn er heel veel, heel veel. Ik snap uw belang, maar er zijn ook andere belangen van bedrijven die zich graag willen vestigen in Lelystad, van mensen die graag hun brood willen verdienen in Lelystad. Ook die belangen heb ik te wegen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ten slotte. Wat we hier zien, is een minister die weer een spreekbuis is van de luchtvaartlobby, van heel kleine commerciële belangen. Een meerderheid van Nederland heeft helemaal geen behoefte aan Lelystad Airport. Het is dus ook economisch niet vatbaar. We discussiëren hier al jaren over. De minister wil de onzekerheid nog langer laten voortduren, terwijl er geen enkele grond is en het niet in het maatschappelijk belang is om Lelystad Airport te openen. Zelfs studies van Schiphol en KLM zelf zeggen dat Lelystad Airport openen niet goed uitvalt in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik geef de

minister mee: stop met een spreekbuis zijn van de luchtvaartlobby en zorg ervoor dat we voor alle Nederlanders acteren.

Minister Madlener:

Ik heb ook de economie van alle Nederlanders te respecteren. Dat vind ik ook zeer belangrijk. Onze welvaart moeten we ook niet zomaar bij het grofvuil zetten. Stel dat we zouden gaan krimpen in de luchtvaart, zoals het lid Kostić graag wil, dan zie ik dat we allemaal naar het buitenland moeten reizen om daar het vliegtuig te pakken. Dat schiet natuurlijk ook helemaal niks op, want dat is schijnwinst. Ik vind de luchtvaart in Nederland belangrijk. Het hoort bij Nederland. Schiphol hoort ook bij de regio Amsterdam. Ik wil dat zeker behouden en daar zuinig mee omgaan. Daarom nemen we deze besluiten heel zorgvuldig. Dat doen we in gesprek met uw Kamer. Ik weet dat er een motie ligt om het niet te openen, maar ik ken ook de bezwaren van Lelystad. Die kunnen we wellicht wegnemen. Dan krijg je een andere situatie. Ik wil dus toch nog even de tijd nemen om dat te bezien.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ook ik heb een vraag over Lelystad. Ik heb natuurlijk gisteren ook het nieuws gezien dat de minister hoopte dat het volgend jaar open zou kunnen. Die uitspraak verbaasde me wel, want er is ook een Kamermeerderheid voor om het juist niet te doen. Maar goed, ik hoor dat de minister zegt dat hij het zorgvuldig wil onderzoeken. Ik ben in ieder geval blij dat er in het hoofdlijnenakkoord staat dat er een besluit wordt genomen. Ik denk dat het belangrijk is dat inwoners duidelijkheid krijgen. Daarom zou ik er sterk op willen aandringen dat er, terwijl de minister bezig is met het nemen van dat besluit, ook gewerkt wordt aan een economisch en sociaal plan voor het geval die luchthaven niet opengaat. Want de kans dat dat gebeurt, is reëel. De Kamermeerderheid is er op dit moment geen voorstander van. Als we Lelystad snel duidelijkheid willen geven, zou ondertussen ook die route onderzocht moeten worden, denk ik.

Minister Madlener:

Ja, "een sociaal plan": het is niet zo dat er veel mensen op straat staan als straks Lelystad niet opengaat. Die mensen zijn er nu niet. Het is een lege luchthaven. Het zijn gebouwen, bagagebanden. Het staat er allemaal, maar er zijn niet heel veel mensen aan het werk. De mensen die er nu mee bezig zijn, kunnen denk ik zo bij Schiphol verder. Het is ook eigendom van Schiphol, trouwens. Heb ik hiermee de vraag beantwoord?

Mevrouw Vedder (CDA):

Nee, de vraag is niet beantwoord, want ik vroeg om een sociaal-economisch plan. Als de luchthaven er niet komt, dan heeft Lelystad natuurlijk wel te maken met een ander economisch speelveld. Er zijn in het verleden al beloftes gedaan aan de provincie en de mensen in die omgeving, namelijk: als het niet doorgaat, dan gaan we kijken hoe we de economische ontwikkeling van Lelystad op een andere manier kunnen aanjagen. Dus ik verwacht een ander antwoord van de minister.

Minister Madlener:

We nemen nu geen besluit om Lelystad niet te openen. We gaan volgend jaar besluiten of we Lelystad gaan openen. Er zijn in het verleden ook beloftes gedaan om het wel te doen. Er is immers voor gekozen om daarin te investeren. Het is ook niet zo dat als Lelystad niet opengaat voor de commerciële luchtvaart, dat vliegveld verdwijnt. Er zijn namelijk enorm veel kleinere vliegtuigen die nu gebruikmaken van Lelystad. Dat blijft gewoon zo. Dat vliegveld blijft dus gewoon bestaan zoals het nu bestaat, met alles wat daarbij zit. Duizenden kleine vliegtuigen landen en stijgen daar. Dat zal dus niet veranderen. Het enige wat verandert, is dat het gebouw dat daar nu is neergezet op kosten van de belastingbetaler, zijn waarde zal verliezen. Dat is eigenlijk ook zonde van het geld. Laat me even op dat sociaal-economische plan studeren, vraag ik aan mevrouw Vedder. Ik weet niet of het nodig is. We moeten geen plannen maken die niet nodig zijn. Misschien zijn we daarmee ook wel een beetje vroeg. Een

sociaal-economisch plan voor iets wat er niet is en niet doorgaat ... Mag ik in de tweede termijn terugkomen op nut en noodzaak daarvan?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Natuurlijk. Ik wacht in spanning het antwoord af. Ik probeer constructief mee te denken. Laat ik het dan misschien ook nog van een andere route aanvliegen. Is de minister het met me eens dat onderdeel van die besluitvorming zou moeten zijn dat je de voor- en nadelen van beide situaties in kaart brengt? Als de minister een zorgvuldige afweging wil maken, neemt hij in die studie over de economische impact dus ook het nadeel mee, en hoe dat te pareren mocht het besluit zo uitvallen dat de luchtvaart niet opengaat. Ik ben benieuwd naar het antwoord in de tweede termijn.

Minister **Madlener**:

Het nadeel als het niet doorgaat, is dat natuurlijk alle voordelen dan ook niet doorgaan. Dat is eigenlijk het nadeel, want er zitten heel veel voordelen aan het openen van die luchthaven. Maar goed, in tweede termijn kom ik hier graag even op terug.

De **voorzitter**:

Dat klinkt cruijffiaans.

De heer **Van Kent** (SP):

Ja, dat zijn redeneringen ... Maar goed, erkent de minister dat de huidige stand van zaken is dat een Kamermeerderheid de duidelijke uitspraak heeft gedaan "Lelystad gaat niet open"? Kunnen alle mensen die zich zorgen maken er in ieder geval van uitgaan dat deze minister op dit moment deze Kameruitspraak respecteert?

Minister **Madlener**:

Ja, dat klopt.

De heer **Van Kent** (SP):

Klopt het dan ook dat in de afweging die nog gaat komen, de bal volledig bij BBB ligt om een draai te maken om alsnog opening van Lelystad mogelijk te maken?

Minister **Madlener**:

Ik ben een minister die zich zo veel mogelijk wil houden aan de meerderheid van de Kamer. Dat hoort ook zo in de verhoudingen, dus het moet gek lopen wil ik een besluit nemen terwijl ik niet kan rekenen op een meerderheid in de Kamer. Ik zal het niet uitsluiten; misschien gebeurt het een keer en dan zal de Kamer mij terugfluiten. Maar ik hoop toch een meerderheidsbesluit te kunnen nemen. Ik heb mij ook verdiept in de bezwaren en zorgen van diverse Kamerleden. Ik wil toch kijken of we die zorgen weg kunnen nemen, want dat kan natuurlijk ook. Op dit moment zijn er zorgen die voor het slot op die deur zorgen, maar als we die op de een of andere manier weg kunnen nemen, dan kan er ook een nieuwe situatie ontstaan. Dat moet je niet uitsluiten, vandaar dat ik toch even de tijd wil nemen om te kijken hoe we zorgen weg kunnen nemen en of het toch verstandig is om wellicht een ander besluit te nemen. Maar daar hebben we wel tijd voor nodig. Daarom hebben we gezegd: we zien 2025 in ieder geval als streefjaar om zo'n besluit te nemen.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik hoorde de minister gisteren bij Nieuwsuur de werkgelegenheid als argument gebruiken. Laat ik hier in ieder geval aangeven dat een luchthaven een relatief kleine werkgever is. Als Lelystad open zou gaan, zou het om 460 banen gaan. IKEA heeft dertien vestigingen in Nederland en 6.000 medewerkers. Dat is twee medewerkers meer per vestiging dan er bij Lelystad zouden kunnen gaan werken. Ik zou de minister en BBB dus in ieder geval mee willen geven dat dat argument oneigenlijk is. Dat is natuurlijk vooral de lobby van Schiphol en

de luchtvaartsector, die deze minister heeft bereikt en nu BBB onder druk zet. Erkent u dat Lelystad een bescheiden, kleine werkgever zou zijn als het opengaat?

Minister **Madlener**:

Nou, daar ben ik het toch niet helemaal mee eens. Als directe werkgelegenheid zal dat wel ongeveer kloppen — daar wil ik niet aan twifelen — maar de aanzuigende werking die het kan hebben, door het op de kaart zetten van Flevoland als een aantrekkelijke vestigingsplaats, kan voor heel veel bedrijven aantrekkelijk zijn. In het kielzog van zo'n investering kan dus heel veel meekomen. Ik denk dat u dat niet moet onderschatten.

De regio denkt er trouwens ook zo over. Het is niet zo dat ik dat bedenken. Ik krijg tal van vragen uit de regio in de trant van: open alstublieft deze luchthaven, want dat geeft ons als Flevoland enorm veel kansen. Flevoland kan wel wat kansen gebruiken, zeg! Het is een prachtig gebied met heel veel potentie, maar wat betreft de economische werkelijkheid is daar nu echt nog wel wat mogelijk. Ik snap dus dat Flevoland zelf zegt: alsjeblieft, doe het wel!

Voorzitter. We hebben hier uitgebreid stilgestaan bij de luchtvaart, dus ik zit even te kijken ...

De **voorzitter**:

Ik denk dat we naar het blokje maritiem kunnen.

Minister **Madlener**:

Ja, misschien is dat wel beter, want anders vallen we erg in herhaling.

De **voorzitter**:

Ja, en ook een beetje in tijdnood, dus als u dat blokje wat puntig te lijf kunt gaan.

Minister **Madlener**:

Lelystad Airport zal ik dan ook maar overslaan.

De **voorzitter**:

Dat lijkt ons een goed plan, zegt de heer De Hoop.

Minister **Madlener**:

Ja, ja, ja, ik hoor het.

Voorzitter. Dan begin ik inderdaad met het kopje maritiem. Dat is van oudsher een ijzersterke sector. Met grote zeehavens en veel vaarroutes is het een stevige pijler van de welvaart van ons land. Ik ben zelf opgegroeid onder de rook van de Rotterdamse havens, in de letterlijke zin van het woord trouwens. Ik kan u verzekeren dat er al hele grote slagen zijn gemaakt. Die rook is toch voor een deel weg. De overlast is ook kleiner geworden in de loop der jaren. Het havengebied is heel veel schoner dan 50 jaar geleden. Die havens maakten ons destijds al trots. Ze waren het symbool van de wederopbouw, van de Nederlandse maritieme innovatiekracht en van ondernemerschap.

Die betekenis hebben de havens vandaag nog steeds. Onze zeehavens zijn de portalen naar de rest van de wereld. Rivieren verbinden ons met de rest van Europa. Dat water is en blijft een fundament onder het economisch succes van ons land. Ook hier zijn we bezig met de grootste instandhoudingsoperatie ooit. We hebben met de zeesluizen van IJmuiden en Terneuzen twee van de grootste zeepoorten ter wereld binnen onze landsgrenzen. Ik spreek hier overigens een beetje voor mijn beurt, want morgen gaan we de Nieuwe Sluis Terneuzen officieel openen. Dat mag ik doen samen met onze koning en de koning van België. Dat is een groots moment waar ik mij zeer op verheug. Onze zeesluizen en havens zijn ook zeer belangrijke troeven in de Europese concurrentiepositie. Het rapport van Mario Draghi van 9

september wijst daar ook op. In die internationale context is het essentieel dat we onze maritieme infrastructuur in topconditie houden.

Mevrouw Vedder vroeg hoe het varen onder Nederlandse vlag weer aantrekkelijk gemaakt kan worden. In het commissiedebat Maritiem van 3 oktober jongstleden is geschetst dat er met ingang van 2024 extra geld, 1,3 miljoen per jaar, is vrijgemaakt voor het verbeteren van het Nederlandse scheepvaartregister. Daarmee is een begin gemaakt met een Nederlandse maritieme autoriteit. Met dat geld werkt het ministerie van IenW aan onder andere het moderniseren van wet- en regelgeving, het bevorderen van innovaties en het verbeteren van de dienstverlening aan de sector. Met het beschikbare geld kan een flinke stap worden gezet, maar we kunnen nog niet alle ambities realiseren. In 2025 wordt geëvalueerd wat de resultaten tot dan zijn.

Het Maritiem Masterplan.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik denk dat de minister en ik een warm hart voor de maritieme sector delen. Ik ben dus blij met de woorden die net werden uitgesproken, maar ik heb ook in de beantwoording gehoord dat er in 2025 een evaluatie komt, terwijl er een breed aangenomen motie ligt die zegt dat die maritieme autoriteit er gewoon zo snel mogelijk moet komen. De PVV heeft daar ook voor gestemd. Mijn vervolgvraag is wanneer we die evaluatie kunnen verwachten. Is dat in Q1? Dat hoop ik. En komt er ook meteen een plan van aanpak mee, zodat we daadwerkelijk overgaan tot het oprichten van een maritieme autoriteit?

Minister **Madlener**:

Of de PVV daar ook voor gestemd heeft, maakt mij natuurlijk niet zo veel uit. Ik luister namelijk gewoon naar meerderheden in de hele Kamer. Zo is het ook. 2025 is natuurlijk al heel snel, want over een paar maanden is het 2025. Dus ja, onze ambities gaan dezelfde richting op. Ik zal kijken hoe snel we kunnen evalueren. Maar dat duurt nog wel even. Laten we afspreken dat we zo snel mogelijk in 2025 evalueren of we tot die autoriteit kunnen komen. Is dat een goeie afspraak?

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik zou nog wel een stapje verder willen gaan. De motie die is aangenomen, vroeg natuurlijk niet om een evaluatie óf er tot een maritieme autoriteit over kan worden gegaan. De motie vraagt om een maritieme autoriteit op te richten. Ik snap die evaluatie, maar dan verwacht ik vervolgens ook een plan van aanpak over hoe we met de uitkomsten van die evaluatie overgaan tot de oprichting daarvan. Nu klinkt het namelijk nog een beetje alsof uit de evaluatie gaat blijken dat we het misschien wel niet gaan doen.

Minister **Madlener**:

De ambitie is om het wel te doen. De evaluatie moet natuurlijk gaan leiden tot een analyse van wat er nog nodig is om hiertoe te komen. Daar hebben we gewoon nog even tijd voor nodig; over een paar maanden is het 2025. Ik wil u toezeggen dat we bekijken hoe snel we dit kunnen doen. Het is niet zo dat we dit willen vertragen of iets dergelijks. We hebben juist dezelfde ambitie. Ik wil u toezeggen dat we hier gezamenlijk werken aan een zo spoedig mogelijke afweging van hoe we die maritieme autoriteit kunnen vormgeven.

Dan het Maritiem Masterplan. Dat is een ambitieuze subsidieregeling, die inzet op de gezamenlijke ontwikkeling en bouw van schone schepen. Door nu te investeren kan Nederland de kloof overbruggen tussen onderzoek en productie. Het plan richt zich op de bouw van 30 tot 40 demonstratieschepen om de overgang naar scheepvaart van de toekomst zowel nationaal als internationaal te stimuleren.

Waar je ook in Nederland bent, een rivier of een kanaal is eigenlijk altijd wel in de buurt. Dan

zie je ook meteen hoe belangrijk de binnenvaart voor onze economie is. Onze waterwegen vergen veel onderhoud en een aanpassing aan het steeds extremere weer. Bij droogte staat de bevaarbaarheid onder druk en tegelijkertijd moet het rivierengebied ook beschermd worden tegen hoogwater. Daarom zetten we met een hernieuwd programma, Ruimte voor de Rivier 2.0, in op die toekomst, met maatregelen voor de korte en waar mogelijk lange termijn, gericht op herstel van rivierbodems en ruimte voor hoge rivierafvoeren.

Onze waterwegen zijn cruciaal voor een groot deel van het goederentransport. Met 3.500 kilometer aan rivieren en kanalen moeten we natuurlijk volop inzetten op de mogelijkheden van de binnenvaart. We kunnen daarbij nog een efficiëntieslag maken als we meer goederenvervoer van de weg naar het water brengen. Die modal shift hebben we al eerder ingezet. Daar blijven we aan werken. Het principe is de juiste vervoersvorm op de juiste plek en tijd. Vervoer over water betekent op dit moment drieënhalve keer minder uitstoot per ton goederen dan wegverkeer. Ook scheelt het veel verkeer op de wegen en daardoor onderhoudskosten van die wegen.

Voorzitter. Tot slot het Julianakanaal. De renovatie is inmiddels in volle gang. Over de tegenvaller en de voortgang heb ik u in augustus en september per brief geïnformeerd. Rijkswaterstaat heeft geprobeerd het kanaal open te houden tijdens de verbouwing, maar dat bleek helaas onmogelijk te zijn. Inmiddels staat het kanaal droog en zijn de werkzaamheden in volle gang. Ook is een omvaarroute beschikbaar en is een commissie ingericht om de aanvragen voor nadeelcompensatie te beoordelen.

Tot slot, voorzitter. Ik moet moeilijke keuzes maken. We moeten niet doen alsof er niets gebeurt in het land. Er wordt volop gewerkt. We hebben wel de gezamenlijke inspanning dat er voor het domein meer geld moet komen op termijn. Daar hebben we het al uitgebreid over gehad aan het begin van dit debat. Om de infrastructuur op dit niveau te houden, hebben we echt nog een inspanning voor de toekomst te maken. Zo kunnen we ook onze trots behouden. Dat blijkt ook uit het verhaal dat de staatssecretaris zo zal delen. Voor mij is mobiliteit vrijheid. Daar genieten we met z'n allen nu van. Ik hoop en wil dat onze kinderen daar ook van kunnen blijven genieten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag nog van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Eén korte vraag, over Kornwerderzand. Ik heb begrepen dat de minister naar aanleiding van de toezegging in het commissiedebat Water in gesprek gaat met de regio. Mijn vraag is of we voor de MIRT-behandeling ook de resultaten van dat gesprek en vooral de resultaten over de economische impact voor de regio en ons land naar ons toe kunnen krijgen. Als het antwoord ja is, ben ik heel tevreden.

Minister Madlener:

Nou, het is in ieder geval een goed streven om hier snel naar te kijken. Kornwerderzand is een ontwikkeling die meeloopt in een reparatie, een vervanging, die toch moet gebeuren. De vraag is of we die vervanging gaan doen in de huidige vorm of dat we verbreding van die sluis mogelijk gaan maken. We moeten daar snel over besluiten, want die aanbesteding moet snel beginnen. Ik ga dus proberen om dat zo snel mogelijk te doen, en zo mogelijk voor het MIRT.

De heer Stoffer (SGP):

"Zo mogelijk." Daar zit natuurlijk enige rek in. Ik ga ervan uit, deze minister kennende, dat hij dan gewoon echt alles op alles zet zodat we voor het MIRT die informatie hebben, vooral

over de economische impact. Daar waar er budgetspanning is, kunnen wij dan namelijk met elkaar als Kamer de afweging maken of we gaan proberen ergens geld vandaan te toveren. Toveren zal niet lukken, maar wel om nog wat te schuiven of om ieder geval een dekking te zoeken.

Minister **Madlener**:

Er wordt op dit moment nog onderzoek gedaan naar hoe groot die economische impact zou kunnen zijn en welke kansen het biedt. Het is natuurlijk een enorm gebied; het hele IJsselmeer wordt ermee ontsloten. Ik heb daar nog wel even tijd voor nodig. Ik ben hierin ook afhankelijk van andere partijen. Laat ik het als volgt zeggen. Ik ga mijn best doen om voor het MIRT dit aan uw Kamer te sturen.

De **voorzitter**:

Prima. Dat is bij dezen genoteerd.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

Ik ga schorsen voor de lunch tot 13.10 uur. Ik wens u smakelijk eten.

De vergadering wordt van 12.36 uur tot 13.14 uur geschorst.

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025

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 2025 (36600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (36600-A).**

De **voorzitter**:

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat.

De heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik mis nog twee antwoorden op twee vragen die ik aan de minister had gesteld. Ik wil graag dat de minister de gelegenheid heeft — die had hij eergisteren namelijk niet — om daar antwoord op te geven. De ene vraag gaat over het dragen van een hoofddoek in de auto, wat belemmerend zou werken voor het zicht. De andere vraag gaat over de uitspraak over honden en katten. Wellicht kan de minister die punten nu meteen toelichten.

De **voorzitter**:

Ja, dat doen we dan in tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**:

Ik geef nu het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Kamer voor de inbreng en de vragen in eerste termijn. Zeer interessant. Ik heb ook interessante discussies onderling gehoord. U heeft al een heel pakket met antwoorden gekregen. Op een paar onderdelen zal ik een nadere toelichting geven. Ik heb de volgende blokjes: inleiding/algemeen, ov en spoor, duurzame mobiliteit, schone en veilige leefomgeving, het VTH-stelsel, en circulaire economie.

De voorzitter:

Heel goed. Ik stel vast dat om 15.45 uur het volgende debat begint, dus ik hoop dat we dat met z'n allen gaan halen. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank u wel, voorzitter. Ik ga snel door.

Voorzitter. Het is een bijzonder moment: mijn eerste begrotingsbehandeling IenW. Met veel plezier en trots ben ik zo'n drie maanden geleden begonnen aan dit mooie avontuur. Met veel plezier, want de portefeuille van IenW is heel gevarieerd, zoals we eergisteren hebben gemerkt aan het debat. Met veel trots, want IenW-onderwerpen zijn superbelangrijk in het dagelijks leven van heel veel mensen, of het nu gaat om goede bereikbaarheid door een betaalbaar, toegankelijk en goed georganiseerd openbaar vervoer, een openbaar vervoer dat veilig is voor reizigers en medewerkers, om een schone leefomgeving, met schone lucht, een gezonde bodem en een goed toezicht daarop, of om een economie waarin afval steeds meer als grondstof wordt gezien, waarbij ondernemers kansen zien voor nieuwe, slimme, eerlijke verdienmodellen op dit gebied. Het zijn allemaal onderwerpen waar we verschillend naar kunnen kijken en waar keuzes voor nodig zijn, zeker vanwege de financiële mogelijkheden. De minister heeft al toegelicht dat wij helaas niet alles kunnen doen wat we zouden willen. Het Mobiliteitsfonds is daarvoor helaas niet toereikend. Ook ik wil realistisch zijn en met de middelen die er wel zijn, het maximale doen, zo effectief mogelijk. Ik kom er zo nog op terug bij het blokje openbaar vervoer en spoor.

Voorzitter. Het is volstrekt helder dat het over de hele breedte van mijn portefeuille gaat om onderwerpen waarvan niemand het belang zal betwisten. Mijn affiniteit met deze onderwerpen staat niet helemaal los van mijn eigen woonomgeving in Flevoland, waar ik al ruim 26 jaar woon en waar ik ook als bestuurder heb gewerkt. Het is een provincie waarin veel vraagstukken van IenW een grote rol spelen. Juist hier is een goed functionerend openbaar vervoer van enorme betekenis voor veel mensen. Juist hier worden mensen aangetrokken door het gevoel van vrijheid en ruimte om te wonen, te leren, te reizen en te ondernemen. Vanuit die achtergrond en met die motivatie ga ik met veel enthousiasme en realiteitszin aan de slag voor heel Nederland.

Ik heb nog een kleine persoonlijke toevoeging over de manier waarop. Een van de mensen die ik altijd heb bewonderd, is Johan Crujff, naast overigens Johan Neeskens, die ons deze week helaas is overleden. Johan Crujff was iemand die niet alleen fantastisch kon voetballen, maar ook verstand had van alles, of in ieder geval over alles een mening had. Een van zijn spreuken was: als je een voetballer ziet sprinten, is hij te laat vertrokken. Voorzitter, u kunt het misschien zien: ik ben van nature geen sprinter. Deze uitspraak spreekt mij dus in meerdere opzichten zeer aan. Door van tevoren goed te luisteren naar alle betrokken partijen, zoals omwonenden, ondernemers en zeker ook de Kamerleden, en door eerlijk en realistisch te zijn over verwachtingen en doelen, wil ik niet alleen voorkomen dat ik moet gaan sprinten, maar hoop ik ook resultaten te boeken die haalbaar zijn, waar we echt mee verder komen en waar alle Nederlanders iets aan hebben. Vanuit die gedachte ga ik graag samen met uw Kamer aan de slag.

Voorzitter. Over "samen" gesproken: ik heb twee dagen geleden een vraag gekregen van de heer El Abassi. Hoe gaat de staatssecretaris het vertrouwen terugwinnen van zijn

hardwerkende ambtenaren, onder wie ook werknemers van Marokkaanse komaf? Heeft de staatssecretaris met deze ambtenaren gesproken? Wat heeft hij gezegd? Heeft hij zijn oprechte excuses aangeboden? Ik kan hierover het volgende melden. In verschillende brieven aan de Kamer zijn antwoorden gegeven op vragen van de heer De Hoop, die hij had gesteld namens GroenLinks-Partij van de Arbeid. Daar zal ik het inhoudelijk bij laten. Over de interne communicatie in gesprekken op het ministerie doe ik geen uitspraken. Het enige wat ik wel wil opmerken, is dat mij geen signalen bekend zijn dat ik vertrouwen moet terugwinnen. Wel wil ik zeggen dat ik alle ambtenaren van IenW enorm waardeer. Wat mij betreft maakt het niet uit hoe ze heten of wat hun achtergrond is. Ze leveren allemaal goed werk en ik hoop dat we de komende tijd de schouders eronder kunnen zetten, want er is gewoon heel veel werk te verzetten.

Dan kom ik nu bij het inhoudelijke onderdeel over ov en spoor, voorzitter.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik hoor de staatssecretaris aangeven dat hij niet het idee heeft dat hij vertrouwen moet terugwinnen; althans, daarvan zijn hem geen signalen bekend, zegt hij. Ik zou de heer Jansen toch echt willen vragen of hij wel doorheeft om wat voor uitspraken dit gaat. Het gaat om de uitspraak: minder, minder Marokkanen. Dat is een uitspraak die de heer Wilders heeft gedaan en die de heer Jansen heeft doorgetweet. Hij heeft later de kans gehad om daar afstand van te nemen, maar dat heeft hij als staatssecretaris in wording niet gedaan. Vervolgens heeft hij een tweede kans gehad, als staatssecretaris. Toen heeft hij van die uitspraak wel afstand genomen als staatssecretaris, maar niet als privépersoon. Hij heeft er afstand van genomen onder veel druk van de heer Schoof, maar voor ons is nog steeds niet duidelijk of hij echt afstand van die uitspraak heeft genomen en of er dus sprake is van een vereenzelviging van de staatssecretaris met de privépersoon. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus de volgende. Wil hij hier ondubbelzinnig, dus zowel als privépersoon als vanuit zijn rol als staatssecretaris, afstand nemen van dat soort strafbare, discriminerende uitspraken? Wil hij bovendien niet alleen afstand nemen van dat soort uitspraken, maar ze ook veroordelen vanwege discriminatie?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij is in de drie brieven die naar de Kamer zijn gegaan met de beantwoording van de vragen heel duidelijk geworden hoe het kabinet daarover denkt. Ik heb afstand gedaan van mijn uitspraken die ik heb gedaan in het programma Goedemorgen Nederland. Dat is het antwoord dat ik de heer El Abassi kan geven.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, mag ik? Ik had mijn naam nog niet gehoord. Dank.

Ik hoor weer een ontwijkantwoord. Het is heel makkelijk om, als je dat soort discriminerende, beledigende uitingen hebt gedaan, die ook voor mij en voor heel veel mensen met een Marokkaanse achtergrond beledigend en discriminerend zijn overgekomen, te zeggen: "Joh, ik heb daar spijt van. Het is verwerpelijk. Het is idioot. Ik neem het terug. Ik veroordeel iedereen die dit zegt." Daarvoor kiest de heer Jansen niet. Die doet dat niet. Die ontwijkt weer. Hij ontwijkt weer. Dat deed hij in zijn brief en dat doet hij vandaag ook. Hij heeft nu weer de kans om dat te doen.

Ik wil de heer Jansen de volgende vraag stellen. Hij heeft niet alleen geen afstand genomen van de uitspraak van de heer Wilders, maar hij heeft ook zelf zitten tweeten. Wat staat er in zijn tweets? Zoals te verwachten worden Marokkanen en Algerijnen weer met namen genoemd. "Minder Marokkanen is minder overlast, is minder criminaliteit." Als de heer Jansen geen afstand wil nemen van de uitspraken van de heer Wilders, die strafbaar zijn — hij is daarvoor veroordeeld — wil hij dan in ieder geval afstand nemen van zijn eigen uitspraken, die hij via Twitter gedeeld heeft door het land?

Staatssecretaris Jansen:

Ik verwijs wederom naar de antwoorden die ik heb gegeven op de set Kamervragen die de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid in drie sets heeft ingediend. Dat is mijn antwoord.

De heer El Abassi (DENK):

Hier gaat het over. Dit gaat over mobiliteit, nog voordat we het over mobiliteit kunnen hebben; dit gaat over de basis. Wij mensen willen gewoon geaccepteerd worden, willen mensen zijn. Nog voordat we het hebben over het van A naar B reizen, gaat het om de vraag: ben ik geaccepteerd, heb ik bestaansrecht in dit land? En dan hebben we hier een staatssecretaris die gewoon zegt: nee, want van die groepen willen we minder, minder, minder. Ik zie ontwijkend gedrag; ik zie hier een staatssecretaris die er niet staat voor alle Nederlanders maar slechts voor een beperkte groep. Ik vind dat jammer en ik vind dat stuitend.

De voorzitter:

De staatssecretaris continueert.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Volgens mij heb ik ook al eerder in mijn betoog vandaag aangegeven dat ik er voor alle Nederlanders ben.

Ik ga verder met het onderwerp openbaar vervoer en spoor. Dagelijks reizen er zo'n 3,3 miljoen mensen met het openbaar vervoer. Ze gaan ermee naar hun werk, studie, familie, een pretpark of bijvoorbeeld een voetbalwedstrijd. Wat wij weleens vergeten, is dat er dagelijks ook ruim 160 goederentreinen van en naar onze zeehavens en industriële en logistieke centra rijden. Deze treinen vervoeren allerlei goederen, die u en ik in de winkel kopen en die bedrijven gebruiken of produceren.

Het openbaar vervoer is onmisbaar voor ons dagelijkse leven. Het geeft ons vrijheid en draagt bij aan onze welvaart en ons welzijn. Het zorgt zeker ook voor verbinding, zoals mevrouw Koekkoek dat zo heel mooi zei in haar eerste termijn. Daarvoor verdienen onze machinisten, conducteurs, tram-, bus- en metrobestuurders, onderhoudsmonteurs, boa's en vele anderen die ik ongetwijfeld vergeten ben te noemen, onze oprechte dank. Ik zeg dat ook omdat ik weet dat ze soms hele heftige dingen meemaken, die een enorme impact kunnen hebben. Het gaat uiteraard niet alleen om onze dank, maar vooral ook om onze aandacht, inzet en acties. Dat zeg ik ook tegen de heer De Hoop in reactie op zijn alternatieve actieagenda. Wat mij betreft zijn onze acties gericht op een goed onderhouden, betaalbaar, toegankelijk en veilig openbaar vervoer in heel Nederland. Dat is waar ik mij de komende jaren op ga richten, voor iedereen.

Voorzitter. De staat van het spoor. Het spoor is de basis van ons openbaarvervoerssysteem. Nederland beschikt over 3.200 kilometer spoor, 400 stations, gemiddeld 1 station per 8 kilometer en 1.800 openbare overgangen.

De voorzitter:

De inleiding is geweest en nu zijn we bij het blokje openbaar vervoer.

De heer Van Kent (SP):

Maar dit was toch niet al de beantwoording in het blokje openbaar vervoer?

De voorzitter:

Nee, nee.

De heer **Van Kent** (SP):
Oké.

Staatssecretaris **Jansen**:

Sorry, voorzitter. Ik zal gewoon doorgaan. Ik geloof dat ik zo direct nog bij de heer Kent terecht kom. Ik was gebleven bij 1.800 overgangen. Het is een intensief netwerk, een van de drukst gebruikte netwerken ter wereld, dat veel onderhoud nodig heeft. Dit onderhoud is noodzakelijk, want het spoorstelsel staat onder enorm grote druk. Ook al zitten we nog niet helemaal op de cijfers van voor corona, op de piekmomenten, wanneer het spoorstelsel echt wordt uitgedaagd, is het aantal treinreizigers alweer hoger dan ooit. Dat heeft een impact op de prestaties van het spoorstelsel maar ook op de prestaties van de vervoerders, niet alleen in het hier en nu maar ook voor de komende jaren als we nu geen actie ondernemen.

Mijn eerste grote besluit heb ik daarom in goed overleg met de minister genomen. We hebben bijna 900 miljoen euro extra moeten vrijmaken voor de instandhouding van het spoor. Lastige keuzes zullen we ook in de toekomst steeds weer moeten maken. We gaan de komende jaren meer aan instandhouding doen dan ooit. Om slim en scherp te kiezen wat nu echt noodzakelijk is om te doen en om de kosten in de hand te houden, hebben we met ProRail het basiskwaliteitsniveau spoor, het BKN, voor de periode vanaf 2026 uitgewerkt. Met de dekking die dit kabinet nu geeft, is een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau van het Nederlandse spoor geborgd.

We zijn ook al flink aan de slag met het verbeteren van het spoor. Zo is de verbouwing van Amsterdam Centraal volop aan de gang, om meer capaciteit mogelijk te maken als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarmee zorgen we ook voor een grotere capaciteit voor de internationale treindiensten naar Londen en naar Parijs. Ook is er gestart met het werk aan de spoorboog bij Meteren, met het traject Den Bosch-Vught, inclusief de aanleg van een tijdelijk spoor in Vught, om de verdiepende ligging daar te kunnen bouwen. Dit is bedoeld om een aftakking van de Betuwelijn te realiseren, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar het zuiden kunnen en een deel van de Brabantroute wordt ontzien. Ook bij de Maaslijn gaat de komende maanden eindelijk de eerste schop in de grond.

Voorzitter. Zo brengen wij de basis op orde om ook in de toekomst aan de vraag te kunnen voldoen. Natuurlijk merk je daar iets van als reiziger. Treinuitval of hinder is nooit een fijne boodschap. We doen er wel alles aan om dit zonder te veel overlast te laten verlopen. De basis op orde hebben is één. De betaalbaarheid is een ander aandachtspunt. Ik heb hierover van meerdere Kamerleden hier terecht zorgen gehoord. Ik ga hun namen niet noemen, maar bijna iedereen had hier een bijdrage over. Zowel het Nibud als het KiM hebben recent onderzoek gedaan naar de betaalbaarheid van mobiliteit. Het onderzoek van het KiM laat zien dat 10% van de volwassen inwoners van Nederland problemen ervaart bij het betalen van het vervoer. Het Nibud zegt zelfs dat het voor gezinnen tot en met modaal lastig is om de reis die ze willen maken, te kunnen betalen. Dat is een zorgelijke ontwikkeling. Daarom hebben we in het regeerprogramma ook een punt gemaakt van bestaanszekerheid.

In mijn rol als staatssecretaris doe ik wat ik kan. Daarmee wil ik zeggen dat het zorgen voor goede en betaalbare mobiliteit een gezamenlijke opgave is. Het is een opgave voor ministeries, provincies, gemeenten, vervoerders en ook werkgevers. Ik ben in ieder geval blij dat ik vlak na mijn aantreden iets heb kunnen doen aan de prijs van het NS-treinkaartje. We hebben voor het komende jaar de verwachte prijsstijging van 12% kunnen halveren tot een stijging van 6%, waarbij we de kosten gelijk hebben kunnen verdelen en de NS dus ook een bijdrage levert. Dat is inderdaad geen 0%; een aantal partijen geven dat aan. Het is echter wel de forse verlaging die we allemaal voor ogen hadden. Het is het maximaal haalbare resultaat, zeg ik ook richting de heer De Hoop. Ik wil ook helder zijn. Om in 2025 helemaal

geen tariefstijging door te voeren, is structureel bijna 200 miljoen per jaar nodig. Dat geld is niet beschikbaar op de begroting. Dit zeg ik alvast als voorschot op mijn reactie op de amendementen die hierover zijn ingediend.

De heer **Van Kent** (SP):

Politiek is keuzes maken. Dit kabinet en deze staatssecretaris hebben de keuze gemaakt om de treinkaartjes duurder te laten worden. Dat heeft tot gevolg dat nog meer mensen in financiële problemen komen. Dat heeft tot gevolg dat nog minder mensen gebruik zullen maken van de trein, waardoor het voor de NS nog negatiever zal gaan uitpakken. Erkent de staatssecretaris dat het gewoon een keuze van het kabinet is om de kaartjes duurder te laten worden?

Staatssecretaris **Jansen**:

Er is inderdaad bewust voor gekozen om deze strategie te volgen. Het is natuurlijk ook het gevolg van het voorstel dat vorig jaar werd aangenomen. Toen is uiteindelijk gerealiseerd dat het treinkaartje niet in prijs omhoog ging. De inflatie, waar we iedere keer, jaar in jaar uit, tegenaanlopen, moet echter wel een keer worden ingehaald. Die inflatie zit hier nu bij in. Stel nou dat de Kamer in meerderheid zegt: staatssecretaris, het maakt ons niet uit hoe, maar zoek die 200 miljoen die nodig is. Ik zal dan iedere keer opnieuw moeten zoeken hoe we de prijsindexatie gaan doorvoeren, want we hebben iedere keer te maken met gestegen arbeidskosten en gestegen kosten van grondstoffen en materieel. Het moet toch een keer betaald worden. Nogmaals, wij hebben het niet op de begroting staan.

De heer **Van Kent** (SP):

De SP heeft een voorstel gedaan om dit te dekken uit het Klimaatfonds. Dat amendement ligt er. Er zijn ook andere dekkingen mogelijk. Je zou bijvoorbeeld ook inkomsten kunnen genereren uit belastingaanpassingen. Het is dus een politieke keuze dat reizen met de trein en reizen in de grote steden fors duurder gaan worden. Vanmorgen lasen we in De Telegraaf dat de NS nog aan het zoeken is hoe de toegezegde bezuiniging überhaupt kan worden gerealiseerd. Ik liep deze zomer een stukje mee met Priscilla op haar protesttocht tegen geweld in de treinen en op de stations. Ik wil de staatssecretaris vragen waar de NS wat hem betreft op moet gaan bezuinigen. Zou de veiligheid van de reizigers en de medewerkers in ieder geval daarvan uitgesloten moeten worden? Waar moet wat de staatssecretaris betreft dan op bezuinigd worden bij de NS? We hoorden de PVV over bloemetjes en bijtjes rond stations, maar dat gaat natuurlijk nooit die 40 miljoen opleveren. De kaartjes worden dus duurder, maar de vraag is op welke manier het openbaar vervoer dan slechter of onveiliger wordt.

Staatssecretaris **Jansen**:

De keuze hoe die bezuiniging bij de NS gaat landen is natuurlijk aan de NS zelf. We hebben natuurlijk in de concessie wel afspraken gemaakt waaraan de NS, en bijvoorbeeld ook ProRail, moeten voldoen. Inderdaad, uiteindelijk zal de NS ook moeten kijken hoe op de juiste wijze invulling gegeven kan worden aan die bijdrage. Ik ben echter wel blij met dit resultaat, want het is de helft van de verhoging die eigenlijk in de planning stond. Het is dus een verhoging, gelukkig met slechts 6%, van de prijs van het treinkaartje. Ik ben het zeker met de heer Van Kent eens dat het voor heel veel mensen nog steeds ontzettend veel geld is.

De heer **Van Kent** (SP):

Dit PVV-VVD-kabinet kiest er dus voor om het openbaar slechter te laten worden door krankzinnig veel te bezuinigen op het openbaar vervoer in de drie grote steden. Het kabinet kiest er ook voor om het nog duurder te laten worden. Erkent de staatssecretaris dat daardoor het aantal reizigers zal afnemen en het probleem op de langere termijn alleen maar nog groter gaat worden?

Staatssecretaris Jansen:

Op de korting in de drie grote steden en de verwachte effecten daarvan kom ik zo direct nog terug. Dan kunt u de vraag misschien nog een keer herhalen. Maar inderdaad, besturen is ook keuzes maken. Op grond van de middelen die wij tot onze beschikking hebben, hebben wij keuzes gemaakt. Wij denken dat dit een verantwoorde keuze is. Als er meer middelen waren geweest of de Kamer in meerderheid zou zeggen "u had het anders moeten doen", dan zou ik daar natuurlijk gehoor aan geven. Maar dit is wel de consequentie van besturen.

De heer Van Kent (SP):

Het is niet de consequentie van besturen; het is de consequentie van slecht onderhandelen, slechte prioriteiten kiezen en aan de hand lopen van de VVD. Straks gaat Lelystad misschien open. Er komen meer vliegbewegingen. Er komt 130 kilometer per uur en meer asfalt. Die keuzes worden gemaakt. Aan de andere kant wordt het openbaar vervoer uitgeknepen. Die grote steden gaan ongelofelijk veel minder geld krijgen, waardoor ook daar het ov slechter én duurder gaat worden. Hetzelfde geldt voor de NS. Dat is een politieke keuze. Dit kabinet kiest dus tegen het openbaar vervoer.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik viel toch wel een beetje over de woorden "blij met dit resultaat". In de schriftelijke beantwoording schrijft het kabinet ook: "Kortom, er wordt op veel terreinen gewerkt aan een betaalbaarder ov." Nou, als dat een prijsstijging van 6% voor kaartjes betekent, als dat betekent dat je nu alweer 110 miljoen aan bezuinigingen hebt aangekondigd in de grote stad, dan weet ik niet wat het inhoudt als je zegt "er wordt op veel terreinen gewerkt aan een betaalbaarder ov". Dat wordt dan behoorlijk tegengewerkt. De staatssecretaris begon heel mooi over Johan Crujff, die zei: "Als je een voetballer ziet sprinten, dan is hij te laat vertrokken". Nou, staatssecretaris, ik zeg via de voorzitter tegen u: als u nu niet investeert in het openbaar vervoer, dan bent u te laat vertrokken. Dan komt er wéér een kaalslag die we de komende jaren niet tegengaan met elkaar. De kaartjes worden nú duurder. We hebben nú problemen met bereikbaarheid. Uw collega heeft een actieagenda auto. Uw collega krijgt 1,2 miljard om de accijnsverhoging tegen te gaan. Dan kunt u toch werkelijk niet blij zijn ...

De voorzitter:

"Dan kan de staatssecretaris ..."

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan kan de staatssecretaris toch werkelijk niet blij zijn met de stappen die dit kabinet zet op het gebied van openbaar vervoer?

Staatssecretaris Jansen:

Ik hoor wat de heer De Hoop zegt. Ik denk dat collega Madlener en ik met name een opgave hebben op het gebied van mobiliteit. Want er zijn heel veel vormen van mobiliteit en alles is belangrijk voor heel veel mensen, maar uiteindelijk moeten we kijken naar de budgetten die er zijn en moeten we keuzes maken. Ik ben heel blij — dat zeg ik ook namens het kabinet — dat wij de prijsstijging van het NS-kaartje hebben kunnen halveren van 12% naar 6%. Had het minder kunnen zijn? Niet gezien de budgetten die wij hebben en ook niet gezien de opgave die de NS nog moet invullen. De NS geeft zelf namelijk aan, zoals ook door ... Even kijken, wie was dat? Ik weet niet meer wie die interruptie had, maar de NS heeft aangegeven dat zij moeite hebben om het geld te vinden dat ze hebben toegezegd. Maar dat is wel de consequentie van de afspraak die gemaakt is. Nogmaals, is het ideaal? Misschien niet. Ben ik er blij mee? Ja, het kabinet is er heel blij mee.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Kijk, we kunnen erover dimdammen of de demping naar 6% veel of weinig is. Het is in ieder geval een demping. We kunnen dimdammen over accijnzen op brandstof voor de automobilist, die nog voor één jaar worden bevroren. Waar we niet over kunnen

dimdammen, maar wat gewoon ronduit slecht is, is de bezuiniging op het regionaal ov, niet alleen in de grote stad, maar daardoor ook op het platteland, want er ligt ook platteland rond die stad. Ik heb de dorpen Rockanje, IJpendam en Schipluiden al aangehaald. Maar oké, die demping van de prijzen bij de NS en de auto speelt allemaal volgend jaar. Maar wat is het plan voor daarna? Onderzoek van de Mobiliteitsalliantie zegt: er is in dit land niet alleen sprake van vervoersarmoede; modale inkomens, mensen die met hard werken een normaal inkomen verdienen, kunnen hun mobiliteit bijna niet meer betalen. Wat is dan de boodschap van de staatssecretaris aan deze mensen, aan gewone burgers die keihard werken, vanaf 2026, als al die maatregelen zijn afgelopen?

Staatssecretaris Jansen:

Wij zijn in gesprek met beide regio's, met de Metropoolregio Den Haag en met de Vervoerregio Amsterdam. Dat heb ik volgens mij al eerder toegezegd in het commissiedebat. We zijn in gesprek met vervoerders. We zijn in gesprek met iedereen die hierin van belang is. Maar helaas kunnen wij daar op dit moment geen adequaat antwoord op geven voor komend jaar. De besparing gaat pas in in 2026. Dat betekent dat we effectief nog ruim een jaar hebben om te kijken of er een oplossing gevonden kan worden voor 2026 en volgende jaren. De enige zekerheid die ik de heer Grinwis, evenals de inwoners van ons land, kan bieden, is dat we in ons gesprek zijn en dat we ons stinkende best doen om te kijken of er een oplossing is. Ook het ministerie van BZK denkt daarin mee.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik vind het fijn dat de staatssecretaris in gesprek is met de drie grote steden, met de twee getroffen regio's en met de bestuurders van de dorpen die daaromheen zijn gelegen. Maar we weten allemaal: praatjes alleen vullen geen gaatjes. Om die gaten te vullen is echt geld nodig. Ik roep de staatssecretaris op om niet te bezuinigen op het regionale ov, maar nog meer roep ik hem op om mobiliteit niet alleen in 2025 nog een beetje betaalbaar te houden, maar ook en vooral in de jaren daarna. Dat is eigenlijk ook een oproep aan deze minister. Hij weet namelijk ook dat we de accijnsverlaging nog één jaar hebben weten te verlengen, maar dat het daarna ophoudt. Daarna gaan de accijnzen omhoog, gaan de treinkaartjes niet meer gedempt omhoog en dreigt er een kaalslag dan wel een enorme prijsstijging plaats te vinden in het regionale ov. Mijn vraag is nogmaals: wat is het langeretermijnplaatje, voor voorbij 2025, van deze staatssecretaris? Dan heb ik het niet alleen over het regionale ov in de drie grote steden en de omgeving daarvan, maar ook over het hele land. Het moet gericht zijn op burgers met een modaal inkomen, die daar heel hard voor moeten werken en straks niet meer in hun auto of de bus kunnen stappen.

Staatssecretaris Jansen:

Wij proberen, juist met het oogmerk alle inwoners van het land van dienst te kunnen zijn, goede keuzes te maken. Sommige keuzes hebben alleen tijd nodig. Ik heb graag een goed gesprek in de komende maanden, om te voorkomen dat hetgeen hier geschetst wordt door de heer Grinwis gaat plaatsvinden vanaf 2026. Maar daarvoor moet ik met meerdere partijen het gesprek aan om te kijken of er iets kan gebeuren. Dat betekent dat ik bij de Kamer ga terugkomen als ik een goed bericht heb, maar ook als ik een slecht bericht heb. Zo is, eerlijk gezegd, de situatie. Ik kan nu geen enkele toezegging doen anders dan dat ik mijn stinkende best doe en in gesprek ga.

De voorzitter:

Prima. Kunnen we al naar het volgende blokje?

Staatssecretaris Jansen:

Bijna. Ik heb nog één klein stukje hierover, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Stoffer komt later.

Staatssecretaris Jansen:

Oké. We zijn verder flink bezig om het systeem als geheel betaalbaar te houden. Zo verkennen wij samen met de ministeries van IenW, OCW, VWS, BZK en Financiën de wijze waarop het publiek gefinancierde vervoer, dus onder andere doelgroepenvervoer en het regionaal ov, waarover we het net al hadden, effectiever kan worden georganiseerd en hoe belemmeringen kunnen worden opgeheven.

Er zijn ook vragen gesteld over het NL-ticket door de heer Bamenga. Er is onderzocht of we die optie zouden kunnen inzetten. Richting de heer Bamenga kan ik aangeven dat dit ticket na onderzoek niet de meest geschikte oplossing blijkt. €49 per maand voor een Nederlandticket is voor veel reizigers die vooral regionaal reizen, met bus, tram en metro, namelijk te duur om voldoende aantrekkelijk te kunnen zijn. Het levert daardoor geen extra reizigers op. We hebben hier ook in de commissie over gesproken. Een andere optie is kansrijker. Dat is: voor €10 met de bus, tram en metro en korting op een treinkaartje. Dat is kansrijker, want daarmee bereiken we meer mensen die op dit moment nog geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, omdat het dan wél betaalbaar voor ze wordt. Dat is de afweging waardoor wij zeggen dat het NL-ticket weliswaar een sympathieke gedachte is, maar niet oplevert wat we volgens mij willen bereiken.

De heer Bamenga (D66):

Ik hoorde de minister eerder aangeven dat mobiliteit een voorwaarde is voor vrijheid. Ik wil daaraan toevoegen dat het niet alleen een voorwaarde is voor vrijheid, maar ook voor het uitoefenen van onze mensenrechten. Dat is ook de reden waarom wij met het voorstel zijn gekomen om de Nederlandpas nader uit te zoeken. Ik heb even gekeken naar berichten over Duitsland. In een bericht staat: "Deutschlandticket trekt bijna miljoen nieuwe reizigers". In een ander artikel uit een andere periode staat: "Deutschlandticket leidt tot meer reizen met de trein". In weer een ander artikel staat: "Regionale treinreizen razend populair: ruim kwart meer reizigers door Deutschlandticket". Ik kan dat eerlijk gezegd niet helemaal rijmen met hetgeen de staatssecretaris daar op dit moment over zegt. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegen aan?

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben blij met deze vraag van de heer Bamenga, want de gedachtegang bij de variant die ik net noemde, waarbij je gaat kijken naar een korting op het treinkaartje en €10 voor bus, tram en metro, is mede ingegeven door de gesprekken die wij onder andere met mede-ov-autoriteiten en vervoerders in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad hebben. We hebben gekeken welke alternatieven het meest kansrijk zijn en het meeste effect hebben. Dit is het gevolg daarvan. Dat zijn we verder aan het onderzoeken.

De heer Bamenga (D66):

Ik hoor wat de staatssecretaris zegt. Dat is bijna hetzelfde als wat hij eerder zei, maar ik heb de staatssecretaris gewoon geconfronteerd met hele concrete resultaten in Duitsland met het Deutschlandticket. Dat is vergelijkbaar met wat wij hier willen doen met de Nederlandpas. Ik zou dus graag een reactie daarop willen van de staatssecretaris. Het is niet alleen zo dat wij dat zeggen. Er is ook een actie gaande van de reizigersvereniging, die zegt: kom in actie voor een Nederlandpas. Er zijn dus mensen in Nederland die dit wel degelijk als een oplossing zien. En de variant is ook nog eens het goedkoopste is van alle varianten. Ik wil graag dat de staatssecretaris dit gaat uitvoeren.

Staatssecretaris Jansen:

Ik hoor de wens van de heer Bamenga. Ik weet ook dat de reizigersorganisatie Rover er een voorstander van is om dit verder uit te zoeken, maar in het overleg dat wij hebben met de zojuist door mij genoemde partijen lijkt de eerdergenoemde optie van €10 voor bus, tram en metro en korting op een treinkaartje in positieve zin meer effect te hebben dan een NL-ticket. Ik ben het met de heer Bamenga eens dat je in andere landen andere cijfers ziet, maar niet

alles is vergelijkbaar met elkaar. Daar hebben we het ook in het commissiedebat met elkaar over gehad. Volgens mij vroeg de heer El Abassi: hoe kan een kaartje dat je in Hongarije boekt, veel goedkoper zijn dan wanneer je dat doet via Nederland? Helaas is niet alles vergelijkbaar. Dat is de consequentie van het systeem. Nederland heeft inderdaad een heel mooi, kwalitatief hoogwaardig en fijnmazig netwerk. Daar zijn andere factoren van belang dan in Duitsland.

De heer **Bamenga** (D66):

Er zijn allerlei onderzoeken waarin wordt aangegeven dat reizen met de trein echt steeds duurder wordt. Zelfs voor mensen met een modaal inkomen is reizen met de trein bijna niet betaalbaar. In dit geval zien we dat mensen die het zich dus niet kunnen veroorloven, inderdaad nauwelijks gebruikmaken van de trein. Zo'n Nederlandpas is te vergelijken met de Deutschlandpass, waarvan we de resultaten in Duitsland zien. De staatssecretaris geeft aan dat het niet altijd een-op-een vergelijkbaar is, maar daarom willen we juist dat dit nader onderzocht wordt. Daarom willen we juist dat er een vervolgonderzoek daarnaar komt. Ik zou de staatssecretaris graag willen verzoeken dat dat vervolgonderzoek gedaan wordt, zodat wij op alle mogelijke manieren kunnen kijken wat nou het beste kan zijn om ervoor te zorgen dat iedereen gebruik kan maken van zijn recht op mobiliteit.

Staatssecretaris **Jansen**:

Als de heer Bamenga een motie indient, zal ik die op haar inhoud beoordelen en daar een oordeel over geven. Kan ik verdergaan of moet ik wachten op de heer Stoffer, voorzitter? Eigenlijk ben ik wel een beetje aan het einde van het verhaal over ov via het spoor.

De **voorzitter**:

Er hangt een ...

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil alleen nog iets zeggen over de SPUK- en BDU-gelden. Ook daar hebben we al een korte discussie over gehad, maar het lijkt mij wel goed om daar wat aan toe te voegen.

De **voorzitter**:

Er hangt een dreiging van een interruptie van de heer Stoffer boven de markt. Het woord is aan hem.

De heer **Stoffer** (SGP):

Zullen we het dan toch maar doen, voorzitter? Ik wil het met de staatssecretaris nog graag over Zeeland hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:

Daar kom ik zo op terug. Mag dat ook?

De **voorzitter**:

Dat zit later in de blokjes, begrijp ik.

De heer **Stoffer** (SGP):

Komt dat in dit blokje nog terug?

Staatssecretaris **Jansen**:

Het komt nog terug.

De **voorzitter**:

In welk blokje? Leefomgeving? Vergunningverlening? Circulaire economie? Nou, in ieder geval later.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik kom erop terug. Anders is het een omissie van mij, maar volgens mij kom ik er bij u op terug.

De **voorzitter**:

Heel goed. We tellen deze interruptie van de heer Stoffer niet mee.

Staatssecretaris **Jansen**:

Over de SPUK en de korting op de BDU hebben we het al kort gehad. Het gaat over de inzet van de aanvullende 300 miljoen euro die vanaf 2024 via de motie-Bikker jaarlijks structureel beschikbaar is gekomen om de bereikbaarheid in de regio op peil te houden. Meerdere Kamerleden, onder anderen de heer De Hoop, de heer Bamenga, de heer Grinwis en de heer Stoffer, spraken hun zorgen uit over de bezuinigingen op het regionale openbaar vervoer. Dinsdag kreeg ik, toen ik hier in de Kamer kwam, ook een breed ondertekende brandbrief van lokale politici, regionale politici, bedrijven en instellingen. Ik begrijp de zorgen meer dan volkomen. Het openbaar vervoer is inderdaad essentieel voor de mobiliteit van heel veel mensen. Maar voor de duidelijkheid: het doel van de maatregel specifieke uitkering, waar de BDU onderdeel van is, is het vergroten van de autonomie van de gemeenten en het verminderen van administratieve lasten en controlelasten. Daarmee samenhangend is inderdaad een budgetkorting van 10% ingeboekt. Zoals ik net al bij de interruptie heb aangegeven, zijn we met de vervoersregio's, mijn ministerie en BZK in gesprek over de gevolgen van de maatregel op de brede doeluitkering. Met de partners van het Nationaal OV Beraad kijken we welke effecten die korting van 110 miljoen heeft.

Voorzitter. Dan kom ik bij het onderwerp Lelylijn en Nedersaksenlijn.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik lees ook in de brief van 3 oktober van de staatssecretaris grote ambities over het ov. Tegelijkertijd hoor ik van de staatssecretaris dat er flink gekort wordt, 110 miljoen, op het stads-ov. Ik vraag me af hoe dat met elkaar te rijmen is: de grote ambities enerzijds en de bezuinigingen die gaan plaatsvinden op het stads-ov anderzijds.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij is dit er in het nationale hoofdlijnenakkoord als onderhandelingsresultaat uitgekomen. Het doel, dat ik net heb genoemd, is juist zorgen voor minder administratieve lasten en controlelasten en meer autonomie voor gemeenten en provincies. Dat is de gedachte achter deze maatregel. De brede doeluitkering valt daar ook onder. Daarover ben ik in gesprek met de partijen die ik al een aantal keer genoemd heb, om te kijken hoe we deze landing binnen de BDU mogelijk op een andere manier kunnen vormgeven. Daar heb ik gelukkig nog ruim een jaar voor. Maar inderdaad: dat is ook "maar" een jaar. Heel veel ov-vervoerders, gemeenten en provincies moeten al rekening houden met het feit dat dit misschien boven de markt hangt. Dus ik snap absoluut de zorgen.

De heer **Bamenga** (D66):

De staatssecretaris snapt de zorgen. Dan wil ik wel aan de staatssecretaris laten weten dat op het moment dat deze bezuinigingen komen, dat grote gevolgen heeft. Het heeft gevolgen voor de mensen die gebruik willen maken van deze lijnen. Die worden namelijk nog veel onbetaalbaar. Het heeft tot gevolg dat deze lijnen wellicht wel geschrapt gaan worden voor mensen, mensen die er dagelijks gebruik van maken. Daarmee jaagt de staatssecretaris mensen de file in. Mensen die het sowieso niet kunnen betalen, blijven nog thuis ook. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is nou precies de reden dat wij gesprekken met elkaar aangaan om te kijken wat het effect hiervan is en hoe we die effecten mogelijk kunnen verzachten. Maar dat heeft tijd

nodig. Ik kan nu niet zomaar in één keer 110 miljoen euro uit mijn binnenzak toveren. Dat geld is er gewoon niet. Daarom moet je het gesprek met elkaar aangaan over hoe je het op een goede manier kan vormgeven.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De hele argumentatie voor deze taakstelling gaat natuurlijk op geen enkele manier op voor dit regionale openbare vervoer. Het lost helemaal niks op voor die administratieve lasten. Het vergroot niet de autonomie voor gemeentes en provincies. Dit zit in de uitvoering en raakt het openbaar vervoer. Er is geen enkel inhoudelijk goed argument voor deze taakstelling. Dat heeft nota bene de minister van Binnenlandse Zaken erkend afgelopen week. Dan verwacht ik wel van deze staatssecretaris dat hij dan ook zegt: "Ho eens even, een taakstelling op mijn begroting? Ik begrijp dat daar dingen moeten gebeuren als we dat algemeen doen. Maar hierop gaan we dat niet doen, want ik wil niet dat het openbaar vervoer geraakt wordt." U kunt dan zo meteen aan de achterkant het gesprek voeren, maar u moet al aan de voorkant daarop passen. Het gaat over het bereik in die steden, over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer in die steden. Dan mis ik de staatssecretaris. Kan hij uitleggen wat dan de inhoudelijke argumentatie is? Hoe zorgt dit voor meer autonomie voor die steden en wat zijn dan de administratieve lasten die we hiermee oplossen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Hoe het zorgt voor meer autonomie, is vrij makkelijk: het wordt overgeheveld aan het Gemeentefonds en het Provinciefonds. Daarmee is er meer autonomie voor de gemeenten en de provincies. Alleen, er hangt inderdaad ook een korting boven de markt van 110 miljoen. Dat is precies de reden waarom ik het gesprek aanga met mijn collega van Binnenlandse Zaken en met de regio's en alle andere betrokkenen die ik al eerder heb genoemd. Wij willen namelijk weten hoe dit zou gaan landen en wat we er eventueel aan kunnen doen om die pijn te verzachten of misschien wel weg te nemen. Alleen, dat kost tijd. Het geld is er niet. Dat gesprek moeten we gewoon voeren.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Toch nog één keer op dit punt. De tekst uit de budgettaire tabel bij het hoofdlijnenakkoord is: "Overheveling specifieke uitkeringen naar het Gemeentefonds. Het aantal specifieke uitkeringen is sinds 2018 fors gestegen. Gemeenten en provincies geven aan dat specifieke uitkeringen hen beperkt in autonomie. Dit vanwege de strikte en gedetailleerde eisen die vanuit het Rijk worden gesteld aan de besteding van de gelden uit een specifieke uitkering. Daarnaast kennen deze uitkeringen zware administratieve- en controlelasten. Met deze maatregel worden specifieke uitkeringen overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10 procent. De BUIG blijft hierbij buiten beschouwing." De BUIG is het bijstandsbudget.

Waarom staat de BDU hier niet bij? Waarom blijft de BDU niet buiten beschouwing? Ik begrijp het gewoon niet, want die administratieve lasten zijn bij gemeenten ... Het voorbeeld van Ameland dat BBB altijd noemt, met die €187 — tot je dienst — snap ik. Maar met 110 miljoen over twee regio's is bij lange na niet 110 miljoen aan administratieve lasten te besparen. Sterker nog, de BDU blijft gewoon op de begroting bij IenW. Het is gewoon een ordinaire budgetkorting. Ik snap dat deze staatssecretaris geconfronteerd wordt met tabellen van het ministerie van Financiën. Daar is het gewoon 10% korting. Die lezen niet al die woorden eromheen. Die kijken alleen naar die 10% korting. Er werd net over minister Madlener gezegd dat hij in het pak is genaaid. Ik weet niet welke kwalificatie ik aan deze staatssecretaris moet verbinden, maar dit is voor hem toch onverteerbaar! Ik zie alleen maar dat hij wil gaan praten, want hij heeft het er ook moeilijk mee.

Maar dit is toch eigenlijk een hele rare afspraak? En niemand aan die onderhandelingstafel heeft dat in de hele context beseft. Ik las hem net helemaal voor. Er blijkt eigenlijk ook uit dat niemand aan die onderhandelingstafel hierbij aan het regionale ov heeft gedacht. Dit is toch

gewoon een onderhandelingsfout? Daardoor moet de staatssecretaris toch niet alleen in gesprek met de regio, maar moet hij ook bij de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Financiën met de vuist op tafel slaan, in de zin van: dit is niet wat er bedoeld is, en nu krijg ik een ordinaire budgetkorting? En wie is de dupe? De reiziger. De reiziger wordt in de tekst van het hoofdlijnenakkoord nota bene bejubeld. Daarin staat ook staat dat er meer bussen gaan rijden tussen de dorpen.

Staatssecretaris Jansen:

Ik sta hier namens het kabinet. Ik ben groot voorstander van betaalbaar en veilig openbaar vervoer. Dat is mijn inzet als staatssecretaris. Daarvoor ga ik me hard maken de komende tijd in de gesprekken die ik ga voeren. Staat iedereen hier met een grote glimlach? Nee. Ik ook niet. Alleen, het is wel de situatie zoals die is. Daar moet het gesprek over gevoerd worden.

Voorzitter. Ik ga door met de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Bij de aanleg van nieuwe spoorprojecten hebben we gelukkig een iets kleiner probleem met stikstof dan mijn collega die hier naast mij zit heeft. Treinen rijden immers al grotendeels zonder uitstoot. Toch zijn er ook bij de aanleg van nieuwe spoortrajecten zorgen over de stijging van kosten en de beschikbaarheid van personeel en materieel. Dit belemmert zeker de voortgang van grote projecten zoals de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de Noord/Zuidlijn. Ik zeg dit met spijt in mijn stem, want zeker de Lelylijn en de Nedersaksenlijn zijn natuurlijk belangrijk voor het ontsluiten van het noorden van ons land. Wat dat betreft ben ik het volledig eens met de Kamerleden die hier vragen over stelden, zoals mevrouw Vedder, de heer Van Dijk en de heer Pierik. Ze kunnen ook ontzettend veel betekenen voor woningbouw en voor de economie in het noorden, dus eigenlijk voor de brede welvaart, waar wij juist voor staan.

Zoals ik al eerder zei, kom ik zelf uit Flevoland. Ik weet dat de Lelylijn niet alleen voor noordelijk Nederland, maar ook voor de Noordoostpolder een enorme impuls kan betekenen. Op basis van de resultaten van het onderzoek naar de Lelylijn komt het kabinet in overleg met de regio eind 2024 tot een vervolgopdracht. U weet inmiddels ook dat de middelen verre van toereikend zijn om de lijn te realiseren. Daar heb ik de Kamer over geïnformeerd. Ook de start van de verkenning naar de Nedersaksenlijn kost veel geld. Vooruitlopend op de gesprekken in het BO MIRT heeft de regio afgelopen maandag een bod gedaan van 15 miljoen euro voor de onderzoekskosten voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Daar ben ik blij mee. De regio ziet het belang van deze lijnen en we zijn met elkaar in gesprek. Dit is dus een heel erg mooi gebaar vanuit de regio, een mooie eerste stap. Tegelijkertijd verwachten we dat de onderzoekskosten voor de MIRT-verkenningen van deze omvangrijke trajecten vele malen hoger zullen liggen dan dit bedrag.

Voorzitter. Natuurlijk doen we ook ons best om Europees geld naar ons toe te halen voor deze mooie trajecten. De volgende openstelling voor de Europese fondsen is echter pas in 2028. We verwachten dat hier in de nieuwe EU-meerjarenbegroting ruimte voor is. Wij gaan er in ieder geval ons best voor doen, zeg ik tegen mevrouw Vedder.

Voorzitter. Ik wil dit onderdeel afsluiten met een onderwerp dat mij zeer aan het hart gaat: veiligheid in het openbaar vervoer.

De voorzitter:

Eerst mevrouw Vedder nog even op het vorige onderwerp.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik onderschrijf de woorden van de staatssecretaris over het belang van de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Ik ben ook heel erg blij dat de Lelylijn opgenomen is in het TEN-T-netwerk, maar dat geeft ook verantwoordelijkheden. Dat maakt dat wij serieus moeten laten zien aan Europa dat het ons menens is met die lijn. Ik moet zeggen dat ik wel een beetje schrok van

een artikel in de Leeuwarder Courant onlangs, waarin staat dat de staatssecretaris naar verluidt het potje van de Lelylijn wilde inzetten om de prijsstijging bij de NS te dempen en dat de minister van Financiën daarvoor is gaan liggen, omdat hij geen incidentele middelen wilde gebruiken om dat te dekken. Maar dat maakt natuurlijk wel dat ik bezorgd ben. De eerste stap om te laten zien dat het ons menens is, is dat we in ieder geval dat potje van die 3 miljard intact laten. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dat alleen voor de Lelylijn ingezet zal worden en nergens anders voor?

Staatssecretaris Jansen:

Wij moeten nog een gesprek houden met de regio bij het BO MIRT. In de afgelopen maanden zijn wel tien projecten langsgesproken waar wij mogelijk een andere invulling aan zouden kunnen geven als we middelen zochten voor bijvoorbeeld de Lelylijn of de Nedersaksenlijn. De Merwedelijn is ook langsgesproken, maar ook daar worden we niet vrolijk van. Dat betekent namelijk in één keer 15.000 woningen minder rondom dat gebied. Er wordt dus over heel veel mogelijkheden nagedacht, maar de bottomline is gewoon heel simpel: er is heel weinig geld. Voor de Lelylijn is een bedrag gereserveerd van ruim 3,4 miljard, maar dat is niet toereikend als we kijken naar de 75%-norm. Toch ben ik het gesprek aangegaan met de regio en toch willen we kijken wat er mogelijk is. Dit geldt ook voor de Nedersaksenlijn. Daarvoor is 85 miljoen gereserveerd. De kosten daarvan zijn ruim 1,7 miljard. Ook daar gaan we het gesprek over aan en ook daarbij willen we kijken wat mogelijk is. Het staat in het hoofdlijnenakkoord en het is onze ambitie als kabinet om hierin stappen te kunnen zetten. De vraag is alleen: wat is een verantwoorde stap? Op het moment dat wij de 75%-norm voor deze twee projecten nu volledig zouden loslaten, dan staan er namelijk nog 100 projecten in de wachtrij die precies hetzelfde willen. Dat willen we nou juist voorkomen. Daarom moeten we een maatgesprek voeren.

Mevrouw Vedder (CDA):

Ik waardeer het antwoord, maar het is niet waar ik naar had gevraagd. Ik heb niet gevraagd om de 75%-norm los te laten om met een MIRT-verkenning te starten, want ik deel die mening met de staatssecretaris. Mijn vraag was heel simpel: kan de staatssecretaris ons geruststellen dat dat potje van 3,4 miljard, dat gereserveerd is voor de Lelylijn en al veel te weinig is, intact blijft? Daarmee stralen we ook richting Brussel uit dat het ons menens is met de Lelylijn en dat wij kans willen maken op een aanspraak op Europese gelden.

Staatssecretaris Jansen:

Ik kan in ieder geval toezeggen dat het geld behouden blijft voor ov-uitgaven. Laat ik dat toezeggen aan de Kamer. Ik ga hier niet keihard toezeggen dat het hele bedrag behouden blijft voor de Lelylijn, want voor hetzelfde geld vraagt een Kamermeerderheid aan mij om daar 100 miljoen uit te halen en die te gebruiken voor een volgende stap in de Nedersaksenlijn. Als een meerderheid dat wil, dan moet ik dat uitvoeren. Dat is de reden waarom ik hier niet keihard de toezegging ga doen dat dat geld behouden blijft. Het geld staat erin. Het is belangrijk. We willen een stap zetten bij de Lelylijn. We willen een stap zetten bij de Nedersaksenlijn. Maar uiteindelijk moeten we daarin wel een keuze maken.

De heer Pierik (BBB):

Een beetje in navolging van het pleidooi van mijn collega Vedder over de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Het is natuurlijk enorm worstelen met geld. Dat snappen we allemaal. Dat is niet alleen het geval bij het openbaar vervoer, maar ook bij heel veel andere infrastructurele projecten. Maar goed, heel veel mensen vinden de Nedersaksenlijn en de Lelylijn heel cruciaal. Het is mooi om te zien dat er hier en daar wat potjes zijn gevonden om toe te werken naar de MIRT-verkenning, maar het is nog niet voldoende. Ik hoor de staatssecretaris zeggen "we gaan nog zoeken in Europa en in de regio", maar zijn er ook contacten met het bedrijfsleven om daar ook nog wat geld weg te halen? Kan de staatssecretaris daar iets meer over vertellen?

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben blij met deze vraag van de heer Pierik. Ik heb volgens mij al in een eerder stadium aangegeven, misschien zelfs in de Kamerbrief, dat we natuurlijk ook kijken naar private investeerders. Er zijn misschien wel andere partijen die deze lijn zouden kunnen exploiteren, kijkend naar bijvoorbeeld de Lelylijn. Dus ja, wij staan hiervoor open. Het zou heel raar zijn om dat niet te doen, omdat de middelen beperkt zijn. Een ander ding waar we naar willen kijken, betreft het volgende; dat is misschien ook een geruststelling voor mevrouw Vedder. We hebben in het hoofdlijnenakkoord staan dat wij een volgende stap willen zetten met betrekking tot de Lelylijn. Als die stap gezet wordt, beginnen we aan de kant van Groningen. Daar ligt ook een opening om toch te kijken wat er mogelijk is. Dan hebben we het niet over de hele Lelylijn; op dat moment hebben we het over een stuk. Ook dat is een gedachtegang.

De heer Pierik (BBB):

Dank voor het antwoord. Ik ben echt op zoek naar allerlei potjes die gebruikt kunnen worden. Nu is er ook een potje van 2,5 miljard euro om woonlocaties te ontsluiten. Kan de staatssecretaris met onze minister van VRO in conclaaf gaan om te kijken of dat nog zou kunnen helpen?

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben zelfs in conclaaf met de minister van VRO, van Economische Zaken en nog heel veel andere bewindspersonen, ook OCW, ook VWS, juist om te kijken wat dit op heel veel terreinen betekent voor de regio. Op het moment dat we de ov-verbindingen kunnen verbeteren, heeft dat ook effecten op onderwijs en op sociale voorzieningen in de nabijheid. We zijn dus met heel veel bewindspersonen aan het kijken. Onze insteek is: laten we dit zien als een totale gebiedsontwikkeling voor Noord-Nederland en daar als kabinet met elkaar de juiste afweging in maken. Op dit moment is de situatie zoals die is. Ik zeg niet dat die beter of slechter gaat worden, maar het is in ieder geval mijn intentie om het hoofdlijnenakkoord uit te voeren. Daar staan deze projecten met naam en toenaam in genoemd.

De voorzitter:

Ja. Veiligheid in het ov.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, voorzitter. Dat klopt: de veiligheid in het openbaar vervoer. Ik ben blij dat een aantal Kamerleden, onder anderen de heer Heutink en mevrouw Veltman, dit al hoog hebben zitten. Ik vind het onbestaanbaar dat medewerkers in het ov te maken krijgen met schelden, bedreigingen of, erger nog, fysiek geweld. Het openbaar vervoer en stations moeten veilig zijn, voor zowel reizigers als de mensen die er werken. Dat is voor het kabinet en mijzelf echt topprioriteit. Tijdens mijn eerste werkbezoek aan NS en ProRail heb ik hier nadrukkelijk over gesproken, ook met medewerkers en boa's. Ik ben me zeer bewust van de grote impact die incidenten kunnen hebben. Ik ga deze maand nog in gesprek met mijn collega, de minister van JenV, over dit onderwerp. Samen zullen we op korte termijn namelijk met een stappenplan komen om een actieagenda uit te werken. Mijn intentie is om dit stappenplan dit najaar nog te bespreken met de sectorpartijen, de politie en het ministerie van JenV. Wij kijken bijvoorbeeld ook met interesse naar een pilot in Rotterdam over identificatie-instrumenten voor boa's in het ov, zeg ik tegen mevrouw Veltman. We zien de voordelen. Daarom ga ik dit betrekken in mijn gesprekken met het ministerie van JenV. De verantwoordelijkheid voor de onderhavige wet- en regelgeving ligt namelijk daar. De pilot in Rotterdam leert dat toegang tot identificatie-instrumenten minder inzet van de schaarse politiecapaciteit vraagt. Dat lijkt dus interessant. Er zijn meer interessante suggesties gedaan door uw Kamer op dit gebied. Die gaan we de komende tijd in de gesprekken met elkaar proberen uit te werken om zo tot een stappenplan te kunnen komen.

De heer Heutink (PVV):

Dan hebben we in één keer de volgende actieagenda. We willen gewoon maatregelen. Het

is onveilig in de trein. Het personeel wordt in zijn gezicht gespuugd en mensen worden belaagd. Het is een groot drama. We verwachten van de staatssecretaris dat hij haast gaat maken met het invoeren van de bodycam, dat hij haast gaat maken met het invoeren van die ID-check en dat hij haast gaat maken met het opleggen en handhaven van die regionale reisverboden. Ik heb namelijk al eerder tegen de staatssecretaris gezegd: elke week dat dit langer duurt, is een week te lang. De veiligheid staat op het spel. Dus ik vraag niet aan de staatssecretaris om met een actieagenda te komen en te gaan nadenken over de vraag wat we kunnen doen. Ik vraag de staatssecretaris om vandaag wat te gaan doen.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb volgens mij net gezegd wat de planning is. Deze maand is er een gesprek met de minister van JenV. De pilot in Rotterdam draait en lijkt effectief te zijn, ook op het gebied van het aantal uren dat het scheelt voor de boa's en de politie. Dat nemen wij mee in dat gesprek. Als er een versnelling mogelijk is, zullen wij zeker niet nalaten om dat te doen. Als wij namelijk het normale traject afwachten en we toegang willen tot de gegevens van het CBR — daar staat niet eens iedereen in, want mensen zonder rijbewijs staan er niet in — zijn we zomaar in 2027. Dat vind ik persoonlijk, maar dat vindt ook dit kabinet, veel te langzaam.

Mevrouw Veltman (VVD):

Aanvullend. Ik ben in ieder geval blij met de gedeelde zorg om de veiligheid in het ov. Goed dat er stappen op worden gezet. Wat mij betreft is daar ook, net zoals de vorige spreker zei, veel haast bij. Ik merk dat er tussen twee ministeries gedoe is en dat men dus daarom naar elkaar verwijst. Bij het oplossen van het probleem wordt men eigenlijk van het kastje naar de muur gestuurd. Ik vraag nadrukkelijk om dat te doorbreken en met elkaar gewoon het probleem te fixen. Dat is één.

Twee is de toegang tot het rijbewijsregister. Ik heb overigens begrepen dat het rijbewijsregister voor de boa's in het ov minder relevant is, omdat heel veel van die onverlaten die het ov onveilig maken geen rijbewijs hebben. Maar heel veel boa's in Nederland, ook milieuboa's en boswachters, zijn enorm gebaat bij toegang tot dat rijbewijsregister. Dat is aan lenW, want de RDW zit bij lenW. Ik hoor net dat het ministerie daarmee aan de slag gaat. Maar is daar geen versnelling nodig, zodat we met spoed hier een besluit of een regeling tegemoet kunnen zien? Althans, ik bedoel dat er binnen uw bevoegdheid snelheid mee moet worden gemaakt en dat dit nou 's een keer wél geregeld wordt. 2027 is namelijk echt onacceptabel.

Staatssecretaris Jansen:

Mag ik daar in de tweede termijn op terugkomen bij mevrouw Veltman? Ik hoor namelijk haar pleidooi en ik vind dat logisch, zeg ik heel eerlijk.

De voorzitter:

Heel goed.

Staatssecretaris Jansen:

Dan kom ik bij mijn volgende onderwerp en dat is duurzame mobiliteit.

De voorzitter:

Ik zou het waarderen als de staatssecretaris zelf weer even een sprinter wordt, want de klokt tikt.

Staatssecretaris Jansen:

Ja. Het is een kleine stap van openbaar vervoer naar duurzame mobiliteit in het algemeen. De sector moet verduurzamen. Dat is duidelijk. Het is mijn ambitie om mensen en bedrijven te helpen, te faciliteren en waar nodig financieel te ondersteunen om aan de Europese regels

te voldoen, bijvoorbeeld door Nederlanders te helpen bij duurzamer reisgedrag en door ondernemers en bedrijven te helpen met het slimmer, effectiever en duurzamer vervoeren van goederen over de weg.

Voorzitter. Laten we onze nationale trots, de fiets, niet vergeten. Ik zeg met enige schaamte dat we die blijkbaar zo vanzelfsprekend vinden dat we die af en toe niet eens meer benoemen. Meer dan een kwart van alle dagelijkse verplaatsingen van Nederlanders gebeurt per fiets. De fiets helpt ook tegen drukte op de weg, is betaalbaar en draagt bij aan de volksgezondheid en schone lucht. Daarnaast draagt de fiets ook bij aan de Nederlandse economie. Nederlandse bedrijven exporteren voor ongeveer 2 miljard euro aan fietsen de wereld over. Volgens mij mogen we daar ontzettend trots op zijn. We blijven Nederlanders stimuleren om iets met de fiets te gaan doen. Het zal u allemaal niet ontgaan zijn dat we de afgelopen maanden op radio, op tv en online een campagne hadden onder de naam "Kort ritje? Da's zo gefietst". Deze campagne was een soort kleine wake-upcall en bedoeld om mensen te stimuleren om vaker de fiets te pakken, zeker voor de korte ritjes. Ik zeg dan ook met een knipoog naar mijn collega dat ik hiervoor een gewone fiets zou willen voorstellen.

De voorzitter:

O? Vertel eens, vertel eens. Volgende week donderdag heeft u een prachtig mooi commissiedebat Duurzaam vervoer, dus we kunnen het blokje bij dezen afsluiten, wat mij betreft. Maar er is nog een vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Wat ons betreft zeker niet. Deze staatssecretaris brengt het verduurzamen van het wagenpark namelijk wel tot een volgend niveau. We lazen dat deze staatssecretaris een brief naar de Europese Commissie heeft gestuurd — die is nota bene ondertekend door zustercollega's van GroenLinks — met daarin de oproep aan de Europese Commissie om te komen met extra wetgeving om het bedrijfsvoertuigenpark verder te verduurzamen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: waar bent u mee bezig? We zitten toch niet te wachten op nog meer wetgeving uit Brussel? We hebben al te veel wetgeving vanuit Brussel, zeg ik in de richting van de staatssecretaris. Waarom heeft u dat gedaan?

Staatssecretaris Jansen:

Deze brief is geïnitieerd door Ierland. Wij hebben hem mede ingediend en ondertekend. De intentie van de brief is dat wij de Commissie oproepen om onderzoek te doen naar wat het beste werkt om het aandeel zakelijke emissievrije voertuigen nog verder te laten groeien in Europees verband. Een Europese maatregel zorgt voor een gelijk speelveld en stimuleert een groter aanbod van emissievrije voertuigen tegen lagere prijzen. Dit is op termijn ook goed voor onze inwoners. Het tweedehands aanbod groeit hierdoor en het wordt dan dus ook betaalbaarder. In Nederland is het kabinet bezig de focus van subsidiëring van voertuigen voor personen en bestelauto's naar vrachtauto's en mobiele machines te verplaatsen. Daarbij zetten we met name in op de uitrol — dit scheelt zo meteen een heel stuk tekst — van laad- en tankinfrastructuur. Bij de Voorjaarsnota in 2025 wordt bezien in hoeverre in Nederland aanvullende maatregelen nodig zullen zijn. Er wordt ook gekeken of er maatregelen nodig zijn om gesubsidieerde elektrische auto's in Nederland te houden. Op het ogenblik worden er namelijk al meer elektrische auto's geëxporteerd dan geïmporteerd. Maar, en dat is de laatste opmerking hierover, wij vragen om een onderzoek en Nederland kan uiteindelijk simpelweg tegen stemmen.

De heer Heutink (PVV):

Maar wat hebben we in Brussel te zoeken? Waarom doet de staatssecretaris dit niet zelf? Als de staatssecretaris hier tegen problemen aanloopt, dan moet hij toch niet direct als eerste samen met GroenLinks naar Brussel vliegen? Hij kan toch hier zelf onderzoeken wat hij kan doen om de maatregelen te nemen die hij wil nemen?

Staatssecretaris Jansen:

Ik kan me niet voorstellen dat GroenLinks meevliegt naar Brussel. En ik ook niet, want ik ga ook gewoon met de auto of met de trein. Wij trekken hierin niet op met GroenLinks. Wij trekken hierin op met een aantal andere landen, zoals Ierland, wat ik net ook al zei. Wij willen gewoon dat de Europese Commissie onderzoekt of dit effectief en slim is. Als uit onderzoek blijkt dat wij dat als Nederland niet vinden, dan zeggen we: dat doen we niet.

De voorzitter:

Prima. Ik zou zeggen: blokje leefomgeving. Nee, de heer Bamenga mag nog even.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb nog één opmerking, voorzitter. Dat gaat over de vraag van de heer Bamenga over laadpalen. Dat voorkomt denk ik een interruptie, dus ik probeer de heer Bamenga ook van dienst te zijn. De vraag was: waarom worden er laadpalen weggehaald? Ik kan gelukkig aan de heer Bamenga vertellen dat het er eind 2022 ongeveer 1.000 waren en dat het er nu meer dan 1.400 zijn. Die stijgende lijn willen we graag doorzetten.

De heer Bamenga (D66):

Dit was eigenlijk geen interruptie, want ik ben blij met wat de staatssecretaris gezegd heeft. Het was eigenlijk meer een vraag. In de schriftelijke beantwoording zie ik dat de staatssecretaris van plan is om het idee over sociale lease, wat vergelijkbaar is met wat in Frankrijk gedaan wordt, mee te nemen en nader te onderzoeken of en hoe dat toepasbaar is in Nederland. Ik wil daar in alle duidelijkheid een toezegging op van de staatssecretaris dat dit ook gaat gebeuren.

Staatssecretaris Jansen:

Daar kom ik in de tweede termijn op terug. Ik moet even kijken, want er zijn ook aantal voorstellen voor moties bij ons bekend. Ik meen me te herinneren dat ik dit langs heb zien komen.

De voorzitter:

Ik wil echt dat u de turbo erop gooit, meneer de staatssecretaris. Gaat u in ieder geval naar het blokje leefomgeving.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb nog één vraag van mevrouw Veltman. Anders krijg ik daar misschien nog een interruptie op.

De voorzitter:

Kort, kort, kort.

Staatssecretaris Jansen:

Die ging over slim laden en het inzichtelijk maken van de kosten. 40% van de huidige laadpalen is slim. Via een app of een website is te zien welk bedrag je met het opladen hebt verbruikt. Maar ik ben het wel met mevrouw Veltman eens dat het op de plek zelf zichtbaar zou moeten zijn. In Geldermalsen, waar een wat modernere laadinfrastructuur is voor vrachtverkeer en landbouwmachines, zie je letterlijk op het display: u heeft voor zoveel opgeladen en daar komt bedrag X uit.

Voorzitter, u wilt dat ik naar het volgende blokje ga, maar ik heb ook nog iets over zero-emissiezones. Als ik dat oversla, dan ben ik bang dat ik vragen ga krijgen.

De voorzitter:

Doe het gewoon even puntig. Stip dat soort dingen gewoon even aan.

Staatssecretaris Jansen:

Zero-emissiezones zijn niet onbelangrijk. Het kabinet heeft de intentie om binnenkort een besluit te nemen over de lijn rondom zero-emissiezones. Die zones zijn bedoeld voor schone lucht in de Nederlandse binnensteden. Dat is belangrijk, maar het moet wel haalbaar zijn en het moet geharmoniseerd zijn richting ondernemers. Ik ben het eens met mevrouw Veltman en de heer Heutink dat het belangrijk is om daar oog voor te hebben. Ik heb gesproken met de gemeenten die van plan zijn om deze zones per 1 januari in te voeren. Zij hebben aangegeven dat ze niet van plan zijn om dit uit te stellen. De vraag is of we hiermee alles afdekken. Het voordeel is wel dat we met deze gemeenten nog een nieuw convenant gaan sluiten in het najaar. We gaan proberen om in ieder geval de waarborgen in te bouwen die van belang zijn voor ondernemers die hierdoor mogelijk getroffen worden, maar het kabinet — dat is de basis — moet nog een besluit nemen over of we wel of niet voor uitstel gaan.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank voor de toelichting. Afgelopen zaterdag lazen we in de krant dat de staatssecretaris zich zou neerleggen bij de komst van de zero-emissiezones. Ik was hoogst verbaasd om dat te lezen, omdat we in het hoofdlijnenakkoord hebben afgesproken dat er echt gekeken wordt naar een uitzondering voor ondernemers, omdat zij het gewoon niet kunnen meemaken. De busjes zijn nog te duur om te kopen en de laadinfrastructuur is nog niet op orde. We willen dat ze het mee kunnen maken, zeker de kleinere mkb'ers. Mijn vraag is: heeft de staatssecretaris de opdracht echt goed begrepen en is hij aan de slag gegaan om die uitzondering te realiseren?

Staatssecretaris Jansen:

De staatssecretaris heeft heel goed het hoofdlijnenakkoord gelezen en weet precies wat de opdracht is: onderzoeken of uitstel mogelijk is, in het kader van onder andere harmonisatie en standaardisatie. Dat is de opdracht waarmee ik uiteindelijk ook naar het kabinet ga: ga dat onderzoeken. Binnen het kabinet moet daarover uiteindelijk een besluit worden genomen.

De voorzitter:

Prima. Blokje leefomgeving.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, klopt, voorzitter. Een schone en gezonde leefomgeving lijkt mij van belang voor iedereen in Nederland. Dat zeg ik ook tegen de heer Bamenga, de heer Gabriëls en mevrouw Wingelaar, die ik trouwens van harte wil feliciteren met haar soort van maidenspeech die wij van de week hebben mogen aanhoren. Milieuschade kun je wat ons betreft beter voorkomen dan achteraf herstellen. Dat soort vraagstukken moet je ook niet doorschuiven naar toekomstige generaties. Dus je moet een goede balans vinden ten behoeve van een goed vestigingsklimaat, waarin het goed ondernemen en wonen is. Dat is hetgeen waarvoor ik sta.

Een schone leefomgeving leeft ook enorm bij mensen. Dat heb ik gemerkt tijdens het werkbezoek in de IJmond. Ik neem dit absoluut serieus. Dat zeg ik ook tegen het lid Kostić en de heren Bamenga en Van Kent. Ik heb gisteren nog gesproken met zes omwonenden van Tata Steel, die heel veel bewoners daar vertegenwoordigen. Ik heb met hen gesproken over het recent uitgebrachte advies van de Expertgroep Gezondheid IJmond. Ik kom nog met een reactie op het advies, maar gisteren in het overleg met omwonenden heb ik wel al gevraagd: wat vinden jullie van belang binnen dat advies?

Rond Chemours leven ondanks verbeteringen nog wel grote zorgen bij omwonenden. Ook daar ga ik binnenkort op bezoek, want ook daar moeten we kijken wat dit betekent voor het leefklimaat en het leefplezier van de mensen. Veel mensen worden ook geraakt, zoals ook blijkt uit het OVV-rapport Industrie en omwonenden. Afgelopen week heeft de ILT het bevoegd gezag geadviseerd om de vergunningaanvraag van Chemours buiten behandeling

te laten. Vandaag — dat zullen de Kamerleden ongetwijfeld ook hebben gelezen — heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied laten weten een volgende stap te zetten in het handhavingproces rond de Kookfabriek 2 van Tata Steel. Tegelijkertijd zien we ook het belang van de industrie in Nederland, of het nou gaat om Tata of om bedrijven als Chemours en Chemelot. Daar werken mensen die trots zijn op hun bedrijf en druk bezig zijn om zaken te verbeteren. Er gebeurt ook al veel, maar het doel is uiteindelijk wel een gezonde en schone leefomgeving en een toekomstbestendige industrie. Samen met mijn collega van Klimaat en Groene Groei werk ik aan de maatwerkafspraken voor het bereiken van én de klimaatdoelen én het verbeteren van de leefomgeving.

De voorzitter:

En ook hierover heeft u volgende week een interessant commissiedebat.

De heer Gabriëls (GroenLinks-PvdA):

De staatssecretaris geeft aan dat hij een schone en gezonde leefomgeving heel erg belangrijk vindt. In het regeerprogramma staat daarover geen enkel woord. Ook in de begroting staan er eigenlijk alleen maar bezuinigingen. De staatssecretaris noemde zojuist de Inspectie Leefomgeving en Transport. In de begroting staat een bezuiniging op de ILT. Hoe kan de staatssecretaris aan de ene kant het VTH-stelsel willen versterken en aan de andere kant op de ILT willen bezuinigen, terwijl in het hooflijnenakkoord staat dat we daar niet op gaan bezuinigen?

Staatssecretaris Jansen:

Mijn volgende kopje is het VTH-stelsel. Dan ga ik ook in op deze vraag. Ik denk dat ik de heer Gabriëls daarmee goed van dienst kan zijn.

De heer Bamenga (D66):

Ik ben blij om te zien dat de staatssecretaris ook op bezoek gaat bij de omwonenden van Chemours, want op het moment dat de staatssecretaris daar een bezoek aflegt, gaat hij ook luisteren naar de zorgen die er zijn. Ik hoop dat de staatssecretaris ook gaat kijken naar de Westerschelde, want ook daar zijn heel veel zorgen over pfas. Gisteren liet ik al een recent onderzoek zien, waarin mensen is gevraagd hoeveel zorgen ze hebben. Dan zie je dus ook dat mensen heel veel zorgen hebben, vooral heel veel zorgen over of zij de giftige stof pfas in hun lijf hebben. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegen aan?

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb al meerdere keren aangegeven, ook in het commissiedebat, dat wij ons goed moeten beschermen, qua gezondheid maar ook qua milieu, tegen pfas. De meest effectieve manier is door dat bij de bron aan te pakken. Er wordt op verschillende manieren tegelijk gewerkt aan het verminderen van de uitstoot van pfas naar water en lucht. Bevoegde gezagen, in dit geval provincies, zetten stappen om de uitstoot van pfas voor grote bedrijven aan te pakken. Rijkswaterstaat, dat onder de verantwoordelijkheid van mijn collega, minister Madlener, valt, is ook bezig om alle lozingsvergunningen tegen het licht te houden. Daarnaast — dat heb ik ook eerder in de commissie al aangegeven — zijn we bezig met een Europees verbod op pfas. Volgens mij komt dat in 2027 of 2028, zeg ik uit mijn hoofd. Pin me er even niet op vast, maar rond die tijd hopen we dat te bewerkstelligen.

De heer Bamenga (D66):

Ik wil het wat concreter maken. Het is fijn dat de staatssecretaris een aantal stappen aan het zetten is. Schriftelijk zag ik ook dat er een reactie gaat komen op de motie die wij eerder hebben ingediend om de productie van pfas in 2025 te stoppen. Maar ik wil het echt concreter maken. Het gaat hier om mensen die zich er zorgen over maken of pfas inderdaad in hun bloed zit, wat de bloedwaarde daarvan is. Het gaat bijvoorbeeld om zwangere vrouwen of vrouwen die het middels borstvoeding door kunnen geven aan hun kinderen. Het gaat bijvoorbeeld om mensen die hun kinderen laten zwemmen in natuurwater. En het gaat

om mensen die ziek worden en niet weten waar het vandaan komt. Er zijn grote zorgen, staatssecretaris. Graag wil ik weten wat de staatssecretaris tegen deze mensen wil zeggen. Welke concrete acties wil de staatssecretaris voor deze mensen nemen? Wij komen met een voorstel, namelijk bloedonderzoek. Wil de staatssecretaris dat doen voor deze mensen?

Staatssecretaris Jansen:

Ik kan de heer Bamenga van dienst zijn. We hebben het RIVM gevraagd om rondom twee hotspots onderzoek te doen, ook naar bloedwaarden en ook naar de effecten op borstvoeding. Volgens mij kom ik daarmee al tegemoet aan deze vraag. Dit geldt nog niet voor heel Nederland, want ook hier hebben we natuurlijk te maken met een capaciteitsprobleem. Maar op deze twee hotspots proberen we het wel op die manier te doen.

De heer Bamenga (D66):

Ik ben blij dat de staatssecretaris in z'n algemeenheid gaat onderzoeken hoe het zit met dat bloedonderzoek. Maar het gaat mij nu specifiek om mensen die zich zorgen maken en die specifiek voor zichzelf willen weten of ze gif in hun bloed hebben. Het gaat mij erom dat u het mogelijk maakt dat deze mensen er gewoon via een onderzoek achter kunnen komen of ze pfas in hun bloed hebben, net zoals dat in België gedaan wordt. Wil de staatssecretaris dat mogelijk maken voor al deze mensen die zich ontzettend veel zorgen maken, aan de Westerschelde en in de buurt van Chemours in Dordrecht?

Staatssecretaris Jansen:

Ik deel de zorgen van de mensen. Ik heb net aangegeven dat we dit onderzoek op twee plekken gaan doen. Het idee daarbij is: als de resultaten van het RIVM bekend zijn en er dan absoluut aanleiding is om stappen te zetten, dan gaan we die stappen ook voor heel Nederland zetten. Maar we moeten eerst op twee plekken waar het met name speelt — ik noem het maar even negatieve hotspots — kijken of de waarden kloppen, of ze hoger zijn dan normaal, of er een verhoogd risico is voor de volksgezondheid en zo ja, of we moeten acteren.

De heer Van Kent (SP):

Volgens mij moet de vraag zijn: wanneer start de GGD met het bloedonderzoek? Misschien kan de staatssecretaris daarop ingaan.

Mijn vraag gaat over iets anders. Vlak bij de Chemoursfabriek in Dordrecht is er een zwemplas, waar tot voor kort grote borden stonden met "gevaarlijk zwemwater; hier niet zwemmen", terwijl er wel volop gebruik van werd gemaakt. Er lag zelfs een drijflijn in dat zwemplasje. Dat zwemwater is recentelijk doorgespoeld. Dat pfas-houdende water is dus niet schoongemaakt, maar weggespoeld naar het oppervlaktewater. Ik hoorde de staatssecretaris net zeggen: je moet pfas bij de bron aanpakken. Wat vindt de staatssecretaris daarvan? Vindt de staatssecretaris niet dat er een verbod op de uitstoot van pfas moet komen in plaats van dat we vervuild zwemwater gaan verplaatsen?

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb volgens mij aangegeven dat wij het juist bij de bron willen aanpakken, met een Europees verbod. De situatie die de heer Van Kent schetst, is voor mij nieuw. Vindt u het goed als ik hier in tweede termijn op terugkom? Het is voor mij nieuwe informatie. Ik kan daar nu dus geen goed antwoord op geven.

De voorzitter:

Volgende week is er een commissiedebat Externe veiligheid. U kunt vast naar het volgende blokje, denk ik. O, de vraag over het GGD-onderzoek nog even.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb volgens mij over het RIVM-onderzoek gesproken en niet over het GGD-onderzoek. Maar ook daar wil ik even duidelijkheid over krijgen ...

De heer **Van Kent** (SP):

Wanneer start het?

Staatssecretaris **Jansen**:

Daar kan ik nu geen antwoord op geven. Ik moet dat even nakijken. Ik wil geen verkeerde datum noemen richting de heer Van Kent.

De **voorzitter**:

Prima. Het volgende blokje.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja. Dat gaat over het VTH-stelsel.

De **voorzitter**:

Graag puntig, want over iets meer dan een uur moet het volgende debat beginnen in deze zaal.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap uw haast, voorzitter, maar ik wil de Kamer wel ter wille zijn, want hier zijn ontzettend veel vragen over gesteld.

Voorzitter. Wat we volgens mij nodig hebben en wat we willen, is een steviger en sterker VTH-stelsel. Dat zeg ik ook richting de heer Gabriëls en mevrouw Wingelaar, die terecht veel belang hechten aan zo'n stelsel. Wat nodig is, is meer slagkracht, voldoende mensen en middelen, een onafhankelijke positie en meer mogelijkheden om door te pakken als het nodig is. Het moet dus niet achteraf, maar meer door preventief te voorkomen dat er milieuschade ontstaat. Er is twee jaar gewerkt aan het interbestuurlijk programma Versterking VTH-stelsel. Er zijn resultaten geboekt zoals een financieringsystematiek en heldere criteria waar een robuuste omgevingsdienst aan moet voldoen. Ook zijn er stappen gezet om kennis beter te kunnen delen. Nu gaat het erom dat de afspraken en de producten die er nu liggen, worden geborgd en in de praktijk worden gebracht. Als stelselverantwoordelijke maak ik me daar samen met de provincies en de gemeenten heel hard voor. Dat is een korte samenvatting.

De **voorzitter**:

De laatste interruptie van het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik heb een vraag over de Expertgroep Gezondheid IJmond. Die heeft een advies gegeven. De staatssecretaris heeft aangegeven daar ergens eind dit jaar op terug te komen. Maar tegelijkertijd lopen er inderdaad maatwerkafspraken. Deze Kamer heeft met een brede meerderheid, van links tot rechts, een hele duidelijke opdracht gegeven aan de regering, namelijk dat alle adviezen van de Expertgroep Gezondheid moeten worden overgenomen in de maatwerkafspraken. Dat is heel hard. Staat de staatssecretaris daarachter? Gaat hij die motie inderdaad uitvoeren?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik moet dit nog in het kabinet bespreken. Maar ik ben op de hoogte van deze motie. We zijn als kabinet meestal wel van zins om moties gewoon uit te voeren. Er is een vrij brede meerderheid voor deze motie. Ik zal dat zeker meenemen in mijn bespreking binnen het kabinet.

De **voorzitter**:

Prima. We gaan naar circulaire economie.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, klopt.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

Even een woord over de orde. Ik heb een interruptie gehad zojuist. Toen werd gezegd: ik kom daarop terug. Ik beschouw dat dus niet als een interruptie, want ik heb verder geen antwoord gehoord op mijn vraag over de ILT.

De **voorzitter**:

Dat gaat u nu krijgen.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

Nee, want dat valt niet onder het kopje circulaire economie. Dat valt gewoon onder het kopje VTH-stelsel.

De **voorzitter**:

Ja, ja, ja. U gaat het nu krijgen. Ontspan.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik was klaar met het VTH-stelsel, zeg ik heel eerlijk.

De **voorzitter**:

Ja, maar er was nog een vraag blijven liggen van de heer Gabriëls.

Staatssecretaris **Jansen**:

Kunt u de vraag een keer voor me herhalen, meneer Gabriëls?

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

De vraag was als volgt. U geeft aan een schone leefomgeving heel belangrijk te vinden. In het hele regeerprogramma worden de woorden "milieu", "pfas" en "VTH-stelsel" niet genoemd. Vervolgens noemt de staatssecretaris de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport. Daar bezuinigt u op in de begroting. Mijn vraag was als volgt. U zegt telkens wel dat u het heel belangrijk vindt, staatssecretaris, maar tegelijkertijd staat er in de begroting een bezuiniging en staat er geen woord in het regeerprogramma. Bent u bereid om de bezuiniging op de Inspectie Leefomgeving en Transport terug te draaien?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij hebben we deze vraag bij de commissie ook al gehad. Uiteindelijk moeten we met elkaar de taakstelling uitvoeren. Maar we kijken wel hoe dat praktisch gaat landen. Er staat volgens mij, als ik het me goed herinner, namelijk ook een passage in het hoofdlijnenakkoord over dat we proberen om de uitvoering te ontzien. Dat is dus even het dilemma waarmee we zitten. De ILT kun je ook zien als uitvoering. Daarover moeten we even het gesprek voeren met elkaar. Wat voor consequenties heeft dit? Hebben we het inderdaad op die manier voor ogen? Dat is het antwoord dat ik de heer Gabriëls kan geven.

De **voorzitter**:

Prima. Circulaire economie. Of eerst nog mevrouw Wingelaar.

Mevrouw **Wingelaar** (NSC):

Wil u nu in twijfel trekken of de ILT uitvoering is? Ik heb namelijk ook een vraag gesteld over de ambities in relatie tot de taakstelling. Daar heb ik ook antwoord op gekregen. Dit antwoord stelt me eigenlijk niet gerust. Het antwoord dat tijdens het wetgevingsoverleg gegeven werd,

stelde me veel meer gerust. Er werd namelijk uitgelegd dat er voor 2025 een generieke taakstelling op de apparaatskosten zou zijn en dat er vanaf 2026 gekeken gaat worden hoe het echt gaat landen, maar dat de uitvoering ontzien zou worden en dat er oog zou zijn voor publieksdiensten. Dat vond ik een beter antwoord dan wat hier vermeld staat.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb het antwoord gegeven dat ik net heb gegeven. In het wetgevingsoverleg is ook een antwoord gegeven. Dat staat volgens mij. Als het er op papier nu anders staat, dan was dat zeker niet de intentie.

De voorzitter:

Oké. Circulaire economie.

Staatssecretaris Jansen:

Ja, dat klopt, voorzitter. Het is een mooi en belangrijk onderwerp, zoals ook de heer Gabriëls aangeeft. Het kabinet zet in op een grondstoffentransitie, een ontwikkeling naar een circulaire economie. In het Nationaal Programma Circulaire Economie werken we samen met bedrijven, medeoverheden en maatschappelijke partners. We lopen hierin als Nederland voorop. Het is ook mooi om bij Duurzame Dinsdag te zien welke initiatieven en ideeën er bij heel veel partijen in het land leven. Want wat ons betreft moet circulair de norm zijn, met de daarbij passende businessmodellen. Samen met financiële instellingen kijken we juist daarnaar. Er zijn al heel veel bedrijven actief met circulair werken. Maar om dat echt op te schalen, is het van belang om het voor meer bedrijven, zeker ook de grote, aantrekkelijk te maken om aan te haken. De heer Gabriëls denkt hierover mee. Hij vroeg om de instelling van een overbruggingsfonds voor innovatiekoplopers. Op dit moment laat ik samen met mijn collega's van Financiën, Economische Zaken en Klimaat en Groene Groei onderzoeken of en hoe slimme financiële prikkels circulaire ondernemers zouden kunnen helpen, want veel bedrijven hebben moeite om de businesscase rond te krijgen. Naar verwachting wordt de Kamer door de minister van KGG in april of mei komend jaar geïnformeerd over de klimaat- en energiemaatregelen en eventuele financiële prikkels.

De heer Stoffer vroeg mij of ik oog heb voor de dreiging van regelgeving die retailers en installateurs dwingt om apparaten voor recycling aan te bieden en niet te hergebruiken. Laat ik vooropstellen dat het bevorderen van hergebruik en reparatie natuurlijk van groot belang is. De regelgeving voor elektronische en elektrische apparaten zit dat niet in de weg, maar bevordert juist hergebruik en reparatie boven recycling en dat blijft ook zo. Er komt een afnameplicht voor afgedankte apparaten, die ervoor zorgt dat ondernemers apparaten op de correcte wijze inleveren, zodat deze niet meer bruikbaar zijn en als afval moeten worden afgevoerd. Het doel hiervan is om uiteindelijk tegen te gaan dat apparaten die vervangen worden, bijvoorbeeld cv-ketels, in een grijs circuit belanden, niet op de juiste wijze worden ingezameld en daardoor dus ook niet meer beschikbaar zijn voor hergebruik dan wel recycling. Maar de regelgeving voor de afnameplicht laat expliciet ruimte voor hergebruik en reparatie van de apparaten die worden ingeleverd.

De heer Stoffer (SGP):

Dit klinkt natuurlijk zo dat je denkt dat dit perfect in elkaar zit, maar Techniek Nederland zegt dat die afgifteplicht juist het probleem is, want dit betekent het volgende. Er worden bijvoorbeeld twee wasmachines ingeleverd. De monteur van de winkel die die spullen verkoopt, kan van die twee wasmachines één wasmachine maken, maar dat mag niet, want ze moeten worden ingeleverd. Allerlei spullen gaan dus ergens in een grote vrachtwagen. Als je niet uitkijkt, worden ze daar gewoon in gemikt, waardoor ze nog kapotter worden dan ze waren. Het gaat er dus om dat als iets binnenkomt bij een elektrowinkel met een monteur, dat door de afgifteplicht direct weg moet, want ze kunnen daar niet zelf nog iets repareren. Daar zit de regelgeving ons dus toch wat in de weg. Ik zou dus toch graag willen dat de staatssecretaris daar nog eens goed naar wil kijken. Ik heb in ieder geval een motie

voorbereid om dit hopelijk met een meerderheid van de Kamer nog even goed kracht bij te zetten. Er zit hier echt wel een probleem. Het is niet zo dat Chris Stoffer dat toevallig ergens in Elspeet heeft opgespeurd. Nee, vanuit Techniek Nederland geeft iedereen aan dat dit hun leden gewoon echt dwars zit en dat dit niet helpt bij het hoogwaardig blijven gebruiken van die dingen. Dus toch graag nog een keer een goede blik hierop van de staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Ik zal daar een goede blik op werpen en ook op de motie die de heer Stoffer net noemde. Bij het volgende commissiedebat zal ik de Kamer overigens informeren over de accenten die ik wil leggen in het circulaire beleid.

Dan kom ik bij de plasticnorm. Ik heb mijn ogen natuurlijk uitgekeken bij het bezoek aan het Nationaal Testcentrum Circulaire Plastics. Zij krijgen werkelijk verzoeken uit de hele wereld om sorteertechnieken uit te testen. Ook vanuit heel veel bedrijven komen die verzoeken. Je merkt dus dat het onderwerp leeft, ook bij bedrijven waarvan we niet eens wisten dat die hier oog voor hadden, zoals een mondiale keten die gespecialiseerd is in de verkoop van hamburgers. Het testcentrum is volgens mij een heel mooi visitekaartje van Nederland. De nieuwe kennis die hier wordt opgedaan, is ook keihard nodig, want die draagt uiteindelijk bij aan het stimuleren van een markt voor circulair plastic. Om die markt op gang te laten komen en voor het behoud van een sterke recyclingsector werken we aan een circulaire plasticnorm. Met deze norm moet in Nederland vanaf 2027 bij het maken van plastic verplicht een percentage plasticafval en duurzame biograndstoffen worden toegepast.

De heer Boutkan vroeg mij hoe de nationale plasticnorm zich verhoudt tot een Europees gelijk speelveld. De circulaire plasticnorm is bedoeld als nationale wetgeving om de vraag naar recycelaat aan te jagen en de klimaatdoelen voor 2030 te kunnen realiseren. Op termijn komen er Europese productie-eisen voor recycelaat, zoals voor verpakkingen vanaf 2030. Met de circulaire plasticnorm zetten we de transitie naar circulair plastic in Nederland tijdig in gang. Daarnaast is er een samenhangend subsidiepakket van 267 miljoen euro. Daarmee willen we onze doelen dichterbij brengen. De eerste regeling is opengesteld. Meer dan 90 bedrijven hebben zich gemeld en er is reeds voor 2,2 miljoen aan circulaire plasticprojecten op die manier gefinancierd.

De heer Boutkan (PVV):

Ik zal niet de hele beantwoording overdoen, ook gezien de tijd. Maar ik hoor de staatssecretaris regelmatig spreken over vooroplopen. Dat vooroplopen wordt door het bedrijfsleven ervaren als nationale koppen op zaken. Ik noem er een paar: de circulaireplasticnorm, de lijst van zeer zorgwekkende stoffen, de lijst van potentieel zeer zorgwekkende stoffen, de dataverzameling biociden middels een nationaal afzetregister en tot slot het voorzorgsprincipe of een potentieel zeer zorgwekkende stof wel of niet een zeer zorgwekkende stof is. Ik zou graag van de staatssecretaris een toezegging willen hebben dat hij nog eens goed gaat kijken naar bijvoorbeeld dit lijstje. En er zijn wel meer van dit soort dingen. Is hier niet sprake van een ongelijk speelveld binnen Europa en is hier niet wel degelijk sprake van een nationale kop? Dat ten eerste.

Ik zal maar gelijk mijn tweede vraag stellen. Ik had in de beantwoordingslijst, waarvoor dank, geen antwoord gezien op de volgende vraag. Ik had namelijk ook nog de CO₂-heffing op afvalverbrandingsinstallaties aangekaart. Die gaat ook op ons afkomen. Dat gaat weer een lastenverzwaring opleveren. Kan de staatssecretaris toezeggen of deze toeslag op de afvalverbrandingsinstallaties geschrapt kan worden? Ik heb het uitgezocht en dat heeft geen effect op de begroting. De vraag is of de staatssecretaris de toezegging kan doen de nationale aanscherping, oftewel de AVI-correctiefactor, te schrappen.

Staatssecretaris Jansen:

Op de eerste vraag van de heer Boutkan kan ik een toezegging doen. Ja, dat ga ik doen. Ik

ga daar nader naar kijken. Van de tweede toezegging kan ik niet goed overzien wat dat betekent. Daar kom ik in de tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Prima. Kunt u al afronden?

Staatssecretaris Jansen:

Ik kijk even wat ik nog heb.

De voorzitter:

U noemde ook al dat er binnenkort nog een commissiedebat over is.

Staatssecretaris Jansen:

Ik denk dat ik het hierbij laat, voorzitter.

De voorzitter:

Tot zover, heel goed. Dan gaan we over naar de tweede termijn. O, er is nog een vraag van de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, ik heb een punt van orde. Ik wil iets voorleggen aan de voorzitter. U gaat over de orde. Ik heb inderdaad toegezegd dat ik de tweede termijn kon afwachten voor het antwoord, maar ik sta voor het volgende dilemma. Ik heb iets gezegd over uitspraken die de heer Madlener heeft gedaan. Ik zou het eerlijk vinden als hij de kans krijgt om dat hier uit te leggen, in het kader van hoor en wederhoor. Het andere is dat ik nog vijf vragen heb. Dat wil ik niet. Ik wil niet straks mijn tweede termijn ingaan en een conclusie trekken zonder dat ik de heer Madlener heb gehoord. Het alternatief dat ik heb, is dat ik de vijf vragen die ik nog heb, aan de heer Jansen stel. Maar dat is ook niet helemaal prettig. Dan stel ik vragen over de heer Madlener aan de heer Jansen. Dat lijkt mij niet helemaal lekker voor de orde. Ik zou het even bij de voorzitter willen neerleggen.

De voorzitter:

Ik stel vast dat de minister al geweest is. Als u nog vragen aan hem heeft, dan stel ik voor dat u die gewoon stelt. Dan krijgt u in de tweede termijn daar een antwoord op.

De heer El Abassi (DENK):

Dan doe ik het anders, want dan valt het wel binnen de afspraken van de orde. Ik stel dan de vragen aan de heer Jansen, want ze spreken binnen het kabinet met één mond. De heer Jansen kan prima antwoord geven met wat zijn mening is. Dan spreken ze vanuit het kabinet gewoon met één mond. Ik vind het wel jammer. De heer Madlener vond het vervelend toen ik het aankwaam en ik vind het heel jammer als hij niet zelf antwoord kan geven.

De voorzitter:

Gaat uw gang. Het kan best zijn dat de heer Jansen dan weer verwijst naar de tweede termijn van de heer Madlener. Maar gaat uw gang en stel uw vraag.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Ik had al in mijn eerste termijn aangegeven — daar heb ik dus geen antwoord op gekregen — dat de heer Madlener kwam met de verschrikkelijke uitspraken die we gehoord hebben van de heer Donald Trump in Amerika, waarin hij aangaf dat migranten honden en katten eten. De heer Madlener is daar door NRC op bevraagd. De heer Madlener had een podium, namelijk op die roltrap. Hij kon gewoon afstand nemen en walging ervan spreken. Hij heeft ervoor gekozen dat niet te doen. Sterker nog, er kwam een bevestigend antwoord — dat heeft hij later afgezwakt — namelijk dat migranten honden en katten eten. Wat vindt de heer Jansen van deze lelijke, walgelijke, discriminerende uitspraak?

De **voorzitter**:

De heer Jansen kan gewoon doorverwijzen naar de heer Madlener, hoor.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is precies wat meneer Jansen doet.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dat lijkt op een stukje ontwijking. De heer Madlener mag wat mij betreft ook gewoon het antwoord geven. Dit is precies wat ik wilde voorkomen. Maar goed, u gaat over de orde, voorzitter. Mijn vervolgvraag is de volgende. De heer Madlener geeft aan dat er iets verkeerd is gegaan bij NRC en dat het verkeerd is overgenomen. Nou, goed. We hebben nergens te horen gekregen wat er nou zo helemaal verkeerd is aan de uitspraak of aan de manier waarop dit door de NRC is opgenomen. Mijn vraag aan het kabinet, via de heer Jansen, is waarom bijvoorbeeld niet is gevraagd om een vorm van rectificatie en waarom niet in het openbaar, publiekelijk, afstand is gedaan van deze lelijke, discriminerende uitspraken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zal deze vraag doorgeleiden naar de heer Madlener, voorzitter.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dank. Een herkenbaar patroon, helaas.

Dan heb ik een andere vraag. Die gaat over de hoofddoekjes. De heer Madlener heeft eerder, ook tijdens de hoorzitting, aangegeven dat vrouwen met een hoofddoek mogelijk een gevaar op kunnen leveren in het verkeer. Dat heeft hij nooit, ook vandaag niet, wetenschappelijk onderbouwd. Dat vind ik jammer, want die wetenschappelijke onderbouwing had ik vandaag graag van de heer Madlener gehoord. Wellicht geeft hij die nog in zijn tweede termijn. Wat wel wetenschappelijk is bewezen, is dat er sprake is van een centraal zicht en een perifere zicht. Ik kijk nu de heer Jansen aan. Ik zie de heer Jansen nu in mijn centraal zicht. Het schuine deel is het perifere zicht; eigenlijk zie je dat deel niet. Dat betekent dat het onmogelijk is dat een hoofddoek het zicht belemmert. Dat is wat de wetenschap zegt. En gelukkig, want anders zou een bril voor problemen zorgen. En een helmplicht, die de heer Jansen ook wil invoeren, zou dan voor nog meer problemen zorgen. Mijn vraag aan de heer Madlener of aan het kabinet — want dat spreekt met één mond — is dan ook: hoe komt de heer Madlener op dit soort absurde, gekke maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zal die vraag netjes doorgeleiden naar collega Madlener, voorzitter.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ten slotte mijn laatste vraag, voorzitter. Daar zou ik gewoon gebruik van willen maken, want dan zijn we ook hier klaar mee. De heer Madlener wil geen antwoord geven. Dat doet hij straks in de tweede termijn. Maar straks, in de tweede termijn, zou ik van de heer Madlener willen horen dat hij hiervan keihard afstand neemt. Ik wil dat hij gewoon de waarheid zegt, het beestje bij de naam noemt en aangeeft dat wat hij heeft gezegd, niet kan en discriminatoir is.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ook die vraag zal ik doorgeleiden, voorzitter.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb nog een inhoudelijke vraag. We zouden het nog even hebben over Zeeland, maar de staatssecretaris kwam er niet op terug. Het gaat om het volgende. In 2029 wordt het treinverkeer over het spoor tussen Goes en Vlissingen voor vier maanden helemaal

stopgezet. Mijn vraag is: waarom daar, en waarom niet op een ander stukje spoor in Nederland?

Staatssecretaris Jansen:

Uiteindelijk gaan wij op drie trajecten ERTMS testen. Zeeland is het tweede traject waarop wij dat gaan doen. In eerste instantie hadden we daarvoor ook een stukje van de Hanzelijn in beeld. Het nadeel daarvan was dat het ontzettend veel invloed zou hebben op alle omliggende spoorverbindingen. Daarom was het in deze fase van de proef niet verstandig om daar het onderzoek te doen. Dat is de reden waarom wij met de provincie Zeeland in gesprek zijn gegaan om aan te geven dat wij in Zeeland een traject hebben gezien dat interessant zou kunnen zijn. Uiteindelijk zijn we met de provincie Zeeland overeengekomen dat wij daar de proef gaan doen, maar wel in goed overleg. Gelukkig hebben we nog een aantal jaren voordat de proef zal starten. Wij gaan dan ook afspraken uitwerken om ervoor te zorgen dat de mensen zo min mogelijk last zullen hebben van de uitval van de trein. Andere vormen van vervoer moeten dus beschikbaar zijn. Uiteindelijk moet de last die de reiziger daarvan ondervindt, minimaal zijn. Gelet op de impact op het netwerk en de omstandigheden waaronder kan worden getest, vonden wij Zeeland de enige logische locatie toen de Hanzelijn afviel. Trouwens, het derde traject ben ik heel even vergeten. Dat is het traject bij Kijfhoek richting België. Dat is ook een traject. Dat ligt wat centraler in het netwerk. In de derde fase, als we de lessen van de eerste twee testen hebben geleerd, kunnen we het daar nog uitgebreider gaan testen. Maar uiteindelijk is natuurlijk het idee dat Zeeland en alle andere delen van Nederland een state-of-the-artupdate krijgen, waardoor wij in de toekomst de ritten die noodzakelijk zijn binnen de gemaakte afspraken in de concessie nog steeds kunnen blijven uitvoeren.

De voorzitter:

Hier komt nog een feitelijkevragenronde over, hè, met al heel snel een debat. Meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Dan zullen we ons daartoe vervoegen, maar dank voor de informatie. Op dat moment zullen we daar nader op ingaan, ook gezien de tijd.

De heer Gabriëls (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, een punt van orde. Wanneer krijgen we de appreciatie van de ingediende amendementen?

De voorzitter:

Ik kijk even naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Ik dacht dat ik dat in tweede termijn moest ...

De voorzitter:

Het moet niet, maar het mag in de eerste termijn. Het mag ook in de tweede termijn.

Staatssecretaris Jansen:

Liever in tweede termijn, voorzitter.

De voorzitter:

Ik stel voor in tweede termijn.

Staatssecretaris Jansen:

Ik moet het er even bij zoeken.

De voorzitter:

Ja, prima. Dan gaan we over naar de tweede termijn. We beginnen uiteraard weer met de Kamer. Ik geef graag het woord aan de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in 2024 300 miljoen euro structureel geïnvesteerd is met de motie-Bikker c.s.;

overwegende dat het kabinet voornemens is om vanaf 2026 110 miljoen euro structureel te gaan bezuinigen op de zogenoemde brede doeluitkering;

overwegende dat deze bezuiniging voortvloeit uit de 10% korting bij het overhevelen van specifieke uitkeringen naar het Gemeente- en Provinciefonds, maar dat deze overheveling in het geval van de BDU op geen enkele manier tot minder administratieve lasten leidt;

overwegende dat deze forse bezuiniging zal leiden tot het verhogen van de tarieven en het afschalen van het ov in de grote steden en dat reizigers in deze gemeenten, en met name kwetsbare groepen zoals scholieren, studenten en ouderen in de buitenwijken en in het landelijk gebied die afhankelijk zijn van het ov, de dupe zullen worden van deze bezuiniging;

overwegende dat frequent en betaalbaar ov van groot belang is in de gemeenten waar de komende jaren zo'n 400.000 woningen worden gebouwd;

verzoekt de regering om af te zien van de voorgenomen bezuiniging op het regionaal openbaar vervoer en bij de voorjaarsbesluitvorming naar alternatieve dekkingsopties te kijken, zoals het belasten van verre vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Grinwis, Van Kent, Bamenga, Stoffer, Koekkoek, El Abassi, Vedder en Kostić.

Zij krijgt nr. 26 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit diverse onderzoeken naar voren komt dat belangrijke voorzieningen als zorg, onderwijs en werk voor een deel van de bevolking steeds minder bereikbaar worden;

constaterende dat uit onderzoek van het Nibud blijkt dat huishoudens met een lager en modaal inkomen onvoldoende middelen hebben voor het gebruik van vervoer;

van mening dat mobiliteit voor iedereen een basisvoorwaarde is;

verzoekt de regering om voor 2025 met een actieagenda tegen vervoersarmoede te komen,
en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.

Zij krijgt nr. 27 (36600-XII).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

En dan ten slotte.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de MIRT-onderzoeken naar de Lelylijn en de Nedersaksenlijn nut en noodzaak aantonen;

overwegende dat de financiering om de uitwerking van langjarige bekostiging gaat;

overwegende dat de regio klaarstaat om te investeren;

overwegende dat de noordelijke regio bereid is om 15 miljoen beschikbaar te stellen voor de MIRT-verkenning;

constaterende dat er een vervolgoopdracht komt in het regeerakkoord;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk over te gaan tot de start van de MIRT-verkenning naar de Lelylijn en de Nedersaksenlijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Vedder en Grinwis.

Zij krijgt nr. 28 (36600-XII).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Een laatste opmerking daarbij. Ik hoorde de staatssecretaris in dit debat zeggen dat heel misschien die 3 miljard voor de Lelylijn breder ingezet wordt voor openbaar vervoer. Dat is voor mijn fractie onacceptabel. U moet zorgen voor die 3 miljard, en voor dat die nergens anders voor worden ingezet dan voor de Lelylijn. Als u dat niet doet, dan houdt u zich niet aan het regeerprogramma en laat u het Noorden in de kou staan.

De **voorzitter**:

De heer Gabriëls, GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

Voor de mensen die vinden dat we allemaal heel snel praten: dat komt omdat we heel weinig tijd hebben om die moties en zo allemaal in te dienen. En dat ga ik nu ook doen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederlanders meer pfas binnenkrijgen dan gezondheidskundig acceptabel is volgens de EFSA;

constaterende dat deze problematiek terecht tot grote zorgen leidt bij veel Nederlanders over hun gezondheid;

constaterende dat de Europese pfas-restrictie nog lang op zich laat wachten, maar de ernst van de gezondheidsrisico's nu echt vraagt om bestuurlijke moed op korte termijn;

verzoekt de regering om voor de zomer een verbod op het lozen van pfas uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Gabriëls.

Zij krijgt nr. 29 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er op dit moment onvoldoende prikkels zijn om de transitie naar de circulaire economie te versnellen, omdat primaire grondstoffen vaak nog altijd goedkoper zijn dan secundaire grondstoffen;

constaterende dat veel circulaire koplopers hierdoor een zwakke concurrentiepositie hebben, omvallen of überhaupt geen financiering rondkrijgen om op te starten of door te groeien, omdat de circulaire businesscase simpelweg nog niet voldoende stabiel is in de lineaire werkelijkheid;

constaterende dat deze circulaire koplopers, die hoog op de R-ladder opereren, gestimuleerd moeten worden en veel baat zouden hebben bij een fonds om de onrendabele top af te dekken, zodat zij hun kostprijs omlaag kunnen brengen en een gezonde marge kunnen verdienen, totdat de regelgeving rondom normeren en beprijzen op orde is;

verzoekt de regering om te verkennen of er binnen het Klimaatfonds een dergelijk overbruggingsfonds kan worden opgezet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Gabriëls.

Zij krijgt nr. 30 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland jaarlijks een plasticafdracht doet aan de EU voor niet-gerecycled plastic verpakkingsafval, die in 2023 233 miljoen euro bedroeg;

overwegende dat de producenten verantwoordelijk zijn voor het op de markt brengen van

niet-gerecycled plastic verpakkingsafval en het wenselijk is dat de plasticafdracht geleidelijk wordt overgeheveld naar deze producenten, zoals in andere Europese landen gebeurt;

verzoekt de regering de plasticafdracht geleidelijk door te berekenen aan producenten van niet-gerecycled plastic, zodat deze afdracht uiterlijk in 2030 volledig door hen wordt gedragen;

verzoekt de regering tevens de vrijvallende middelen beschikbaar te stellen voor de transitie naar de circulaire economie én voor maatregelen gericht op het vergoeden en voorkomen van schade door ontplofende lachgascilinders, zoals door het instellen van een inzamelregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Gabriëls, Stoffer en Kostić.

Zij krijgt nr. 31 (36600-XII).

Dat had sneller gekund. De heer Heutink van de PVV. Ondertussen begroet ik nog even onze oud-collega mevrouw Jetta Kleinsma, die op de publieke tribune zit; fijn u weer te zien. De heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Allereerst willen we beide bewindspersonen bedanken voor het debat. Het is goed om te zien dat er een nieuwe wind door het ministerie waait, om te zien dat het kabinet de automobilist niet in de steek laat en om te horen dat de minister autorijden ziet als vrijheid; dat is natuurlijk ook zo. Ten slotte willen we de minister ervoor bedanken dat hij alles op alles gaat zetten om nog dit jaar de snelheidsverlaging op de eerste snelweg terug te draaien. Dat is goed nieuws. Ook zijn we blij dat de minister zich hard gaat maken voor de aanpak van het fileprobleem in Nederland. We zien de actieagenda dan ook graag tegemoet.

Het enige wat dan nog overblijft, zijn de problemen bij NS en de tarieven van de treinkaartjes. Daarover willen we met de VVD de volgende motie indienen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat NS zich zou moeten beperken tot de primaire kerntaak, namelijk het vervoeren van mensen;

constaterende dat NS ook activiteiten uitvoert die niet direct bijdragen aan deze primaire kerntaak, maar wel geld kosten;

constaterende dat taken die niet behoren tot de primaire kerntaak ook zouden kunnen worden uitgevoerd door diverse marktpartijen;

constaterende dat NS een tekort heeft in de begroting, waardoor reizigers steeds hogere tarieven ervaren;

constaterende dat de staatssecretaris bij de Voorjaarsnota met een structurele oplossing voor de hogere tarieven wil komen;

verzoekt de regering om alle activiteiten van NS die niet bijdragen aan de primaire kerntaak

in kaart te brengen en dit te betrekken bij de gesprekken over een structurele oplossing voor de tarieven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Heutink en Veltman.

Zij krijgt nr. 32 (36600-XII).

De heer **Heutink** (PVV):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan, eveneens PVV.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Eerst natuurlijk ook dank namens mij aan de staatssecretaris en de minister. De tekst zal misschien bijna bekend klinken, want de heer Gabriëls had een bijna identieke tekst. De insteek is bij ons toch net even anders.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland aan de Europese Unie betaalt via een plastictaks voor het niet-gerecycled plastic dat op de markt komt en verbrand moet worden;

constaterende dat voor 2021 en 2023 bedragen zijn afgetikt van 254 miljoen euro en 233 miljoen euro;

overwegende dat Nederland door een combinatie van normeren, stimuleren en beprijzen de hoeveelheid niet-gerecycled plasticafval probeert circulair te maken;

overwegende dat niet-gerecycled plastic op de markt wordt gebracht binnen Nederland door producenten die in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid hieraan een financiële bijdrage zouden moeten leveren;

verzoekt de regering om te onderzoeken of de jaarlijkse afdracht van de plastictaks op niet-gerecycled plastic kan worden afgedragen door de producenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Boutkan.

Zij krijgt nr. 33 (36600-XII).

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Bamenga, D66.

De heer **Bamenga** (D66):
Dank u wel, voorzitter.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij diverse omwonenden van Chemours en de Westerschelde pfas-waarden in hun bloed zijn gemeten die vele malen hoger liggen dan wat veilig zou zijn volgens de Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid;

constaterende dat uit recent onderzoek van het RIVM blijkt dat er niet voldoende bloedmonsters aanwezig zijn rondom Dordrecht en de Westerschelde voor het lopende pfas-onderzoek;

overwegende dat omwonenden van Chemours en de Westerschelde het recht hebben om te weten hoeveel pfas zij in hun bloed hebben en welke gezondheidsrisico's zij lopen;

verzoekt de regering het binnen een half jaar mogelijk te maken voor alle omwonenden van Chemours en de Westerschelde om hun bloed te laten testen op de aanwezigheid van pfas, en actief te werven in de gemeenten waar te weinig bloedmonsters aanwezig zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bamenga en Vedder.

Zij krijgt nr. 34 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) is gebleken dat een Nederlandpas de meest voordelige variant van een kortingsproduct is om ov goedkoper en aantrekkelijker te maken voor reizigers;

overwegende dat een soortgelijk ticket in Duitland een groot succes is gebleken;

constaterende dat de staatssecretaris ervoor kiest niet de Nederlandpas, maar een ander kortingsproduct verder uit te werken;

verzoekt de regering ook de Nederlandpas waarbij voor €49 per maand in de daluren onbeperkt gereisd mag worden in trein, bus, tram en metro, verder uit te werken, en de Kamer te informeren hoe de Nederlandpas kan worden ingevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bamenga en De Hoop.

Zij krijgt nr. 35 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat elektrische en andere emissievrije voertuigen bijdragen aan CO₂-reductie, de verbetering van de luchtkwaliteit én stikstofreductie;

constaterende dat Nederland zich gecommitteerd heeft aan de Europese doelstelling om ervoor te zorgen dat in 2035 alle personenauto's die op de markt komen emissievrij zijn;

overwegende dat emissievrije en elektrische voertuigen ook bereikbaar moeten zijn voor mensen met een kleine portemonnee;

constaterende dat in Frankrijk elektrische voertuigen bereikbaar zijn voor mensen rond het sociaal minimum door middel van social lease;

verzoekt de regering om naar Frans voorbeeld onderzoek te doen naar de mogelijkheid EV's tegen een sterk gereduceerd leasetarief aan te bieden aan mensen onder/rond het sociaal minimum, en daarbij ook elektrische fietsen mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bamenga.

Zij krijgt nr. 36 (36600-XII).

Dank u wel.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de antwoorden. Ik heb drie moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tientallen gemeenten hebben aangekondigd een zero-emissiezone in te stellen, waarvan bijna de helft al per 1 januari 2025;

overwegende dat er op dit moment negen verschillende soorten ontheffingen zijn waarop ondernemers aanspraak kunnen maken, de uitvoering tussen gemeenten verschillend is, de laadinfrastructuur nog niet op orde is en de aanschafprijs van een elektrische bestelbus nog te hoog ligt voor ondernemers;

overwegende dat zero-emissiezones er voor bepaalde ondernemers voor zorgen dat binnensteden niet meer bereikbaar zijn en zij hun werk niet meer kunnen doen met de middelen die hun tot beschikking staan;

constaterende dat het kabinet in het regeerprogramma aangeeft dat bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld, onder andere om uitzonderingen voor ondernemers landelijk te standaardiseren;

verzoekt de regering om voor 1 november 2024 met een plan te komen hoe invulling kan worden gegeven aan een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones voor ondernemers tot 2029,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Veltman.

Zij krijgt nr. 37 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat agressie en geweld in het openbaar vervoer onacceptabel zijn;

overwegende dat het snel kunnen controleren van de identiteit van overlastgevers in het ov door boa's nodig is om adequaat te kunnen optreden en te voorkomen dat onveilige situaties verder escaleren;

overwegende dat de samenwerking tussen JenV en lenW van belang is om de ID-check door boa's in het ov landelijk mogelijk te maken;

constaterende dat het aantal geweldsincidenten in het openbaar vervoer de afgelopen jaren toeneemt en dat er in het belang van de veiligheid niet langer kan worden gewacht;

overwegende dat in Rotterdam op een effectieve manier met de politie wordt samengewerkt bij het checken van het ID en dat hiermee duizenden uren aan inzet bij zowel de politie als bij de boa's van de RET bespaard zijn gebleven;

verzoekt de regering om in overleg met de ov-sector met een gezamenlijk plan van JenV en lenW te komen voor een versnelde uitrol van de identiteitscheck door gekwalificeerde boa's in het ov waarin de werkwijze en resultaten van de pilot in Rotterdam worden meegenomen, en de Kamer over de voortgang te informeren voor het einde van het jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Veltman.

Zij krijgt nr. 38 (36600-XII).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de hoge kosten voor het gebruik van de auto ook worden bepaald door parkeerkosten;

overwegende dat de parkeerkosten de laatste jaren aanzienlijk zijn gestegen, met als absolute uitschieter de provincie Zuid-Holland waar de parkeerkosten gemiddeld van 2018 tot 2023 met 46% zijn gestegen;

overwegende dat parkeerkosten steeds meer een knop zijn geworden waaraan gemeenten kunnen draaien om hun begroting sluitend te krijgen;

overwegende dat dit voor veel mensen een beperking van reizen en bereikbaarheid tot gevolg heeft;

verzoekt de regering de gemeentelijke parkeertarieven voor bezoekers en bewoners in kaart

te brengen, inclusief een vergelijking met het buitenland, en met gemeenten in overleg te treden over de bijdrage van het gemeentelijk parkeerbeleid aan verminderde mobiliteit en bereikbaarheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Veltman.

Zij krijgt nr. 39 (36600-XII).

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Peter de Groot, eveneens van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voorzitter. Dank aan de minister voor de antwoorden op het gebied van luchtvaart. Ik wilde nog zeggen dat we in dit debat weinig stil hebben gestaan bij het belang van regionale vliegvelden in heel Nederland, niet in de laatste plaats als broedplaats en ontwikkelterrein op het gebied van de duurzame luchtvaart. Vandaar mijn amendement voor Groningen Airport Eelde. Ik hoor graag nog de appreciatie van de minister.

Ten aanzien van Schiphol steunen we de ingeslagen weg van de minister. We zijn blij met de toezegging die de minister heeft gedaan rondom de luchtvaarttafel om stappen te blijven zetten om uiteindelijk ook omwonenden een plekje aan tafel te geven, wat een brede wens is van deze Kamer.

Als laatste. Het is wel van belang dat de geluidsreductie van 3% goed en tijdig ingevuld wordt. Ik heb daarom in mijn interruptie aangegeven dat de VVD ook kijkt naar de operationele maatregelen. Wat de VVD betreft past daar ook de opening van Lelystad Airport in.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik heb geen motie. Dat is het voordeel van het Henri Bontenbalmotiequotum, voorzitter!

Voorzitter. Zo'n beetje heel bestuurlijk Noord-Nederland is vandaag op de publieke tribune geweest. Dat heeft niet zo'n klein beetje te maken met de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. Het moge duidelijk zijn dat het CDA een warm voorstander is beide lijnen. Ik denk dat ik vandaag niet de enige ben die zich kapot is geschrokken van het antwoord van de staatssecretaris. Ik zou de staatssecretaris graag eraan willen herinneren dat er een motie ligt van nog geen jaar oud die precies oproept om het potje voor de Lelylijn ongemoeid te laten. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris zich daaraan houdt.

Zoals ik net al zei, heb ik zelf geen moties. Ik laat de cursus snellezen aan anderen over. Maar ik dien van harte een aantal moties in samen met een aantal collega's, met name over die twee lijnen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartstikke goed. Olger van Dijk, NSC.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Voorzitter, dank u wel. In de eerste plaats dank aan de beide bewindspersonen voor de uitvoerige beantwoording van de vele gestelde vragen en ook voor de inzet van dit kabinet om Nederland weer in beweging te krijgen. Dat is zeer gewaardeerd.

Wat de betaalbaarheid van mobiliteit betreft, heb ik gehoord dat er een zorg is maar ook een inzet om zich daarvoor in te spannen in de komende jaren. Dat is ook hard nodig. Collega's hebben er al op gewezen dat juist na '26 de mobiliteit weer slechter betaalbaar dreigt te worden.

Zelf is NSC blij met de toezegging die we schriftelijk hebben gekregen dat er vanuit Sociale Zaken wordt gekeken, met de Stichting van de Arbeid, hoe je beter kan omgaan met de reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer. Wellicht zal je een verplichting moeten overwegen. Wij denken dat dat echt wat kan doen voor juist die mensen die in de knel zitten.

Verder zijn wij heel blij met de toezegging dat de spreidingsaanpak niet alleen voor over de dag maar natuurlijk ook voor over de week is en dat we die voor de kerst kunnen verwachten. Dat is meer dan afspraken maken met bedrijven en organisaties. Ik kijk toch ook even met een schuin oog naar het Presidium en de Voorzitter. Wie weet kunnen wij als Kamer op dinsdag en donderdag buiten of na de spits ook eens het land ingaan in plaats van op maandag en vrijdag, maar dat is een verantwoordelijkheid voor iedereen.

Dan kom ik bij de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Wij sluiten als NSC ons erbij aan dat deze projecten prioritair zijn en dat we vooral een volgende slag moeten maken. Collega Pierik zal mede namens mijn fractie een motie indienen over hoe we ook een stap kunnen zetten met de Nedersaksenlijn. Ik heb nog één vraag over hoe we in ieder geval door kunnen gaan met de planvorming, zodat we geen vertraging op kunnen lopen. Als de budgetten niet toereikend zijn, zou het dan mogelijk zijn om de stap naar de MIRT-verkenning te maken en voor deze projecten een uitzondering op de 75%-norm te maken, zodat we in ieder geval verder kunnen met de uitwerking?

Tot slot Schiphol en het beleid van de minister. Het moge duidelijk zijn dat NSC daar echt iets anders in staat. Deze minister heeft helder verwoord waar hij voor staat, maar NSC vindt dat de balans meer naar de bewoner mag omslaan. Daarom hebben wij de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het hoofdlijnenakkoord is afgesproken dat het luchtvaartbeleid de komende jaren gericht moet zijn op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden, zodat op langere termijn doorgroei mogelijk is met stillere en schonere vliegtuigen;

constaterende dat in het regeerprogramma staat dat het kabinet de geluidsbelasting van omwonenden van Schiphol met 20% terug wil dringen;

overwegende dat het nieuwe Schipholbeleid de geluidsbelasting slechts met 17% terugdringt;

overwegende dat de beoogde bandbreedte van 475.000 tot 485.000 vluchten hoger is dan het verwachte aantal vluchten over 2024;

verzoekt de regering spoedig, uiterlijk in 2026, maatregelen te nemen, zodat de geluidsbelasting van Schiphol met 20% wordt teruggedrongen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Grinwis en Vedder.

Zij krijgt nr. 40 (36600-XII).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Laat ik allereerst zeggen dat ik blij ben met deze motie. Maar de heer Olger van Dijk moet het ook met me eens zijn dat het eigenlijk onbestaanbaar is dat deze motie nodig is. Er ligt een rechterlijke uitspraak en in het eigen regeerprogramma staat dat die 20% reductie er moet zijn, maar deze minister legt dat gewoon naast zich neer. De heer Olger van Dijk dient een motie in en daar ben ik hartstikke blij mee, maar welke consequentie trekt hij als deze motie het niet haalt en de minister zich niet houdt aan de 20%-norm? Want dan hebben we natuurlijk wel een probleem met elkaar. Dan houdt hij zich ook niet aan de rechtsbescherming en ook niet aan het eigen regeerprogramma van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor deze vraag. Ik heb de minister wel heel duidelijk het commitment horen uitspreken over de 20%, die inderdaad ook in het regeerprogramma staat. Daar ben ik op zichzelf blij mee. Het punt is alleen dat, ten opzichte van het ingezette beleid van de vorige minister, hij die laatste 3% op een later moment wil invullen. Dat is een punt waarop wij vanuit NSC deze minister op tijd willen bijsturen — en ik hoop dat een Kamermeerderheid dat wil — zodat er ook tijdig maatregelen genomen kunnen worden en we die geluidsbelasting kunnen terugdringen met 20%.

De voorzitter:

Eén vraag, meneer Peter de Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb een vraag aan de heer Olger van Dijk. Wat is tijdig? Ik heb net in mijn bijdrage ook met klem de minister opgeroepen om die laatste 3% tijdig te doen. Dan is het ook fair enough om hier bij zo'n motie te vragen wat dan tijdig is. Anders lopen we niet uit elkaar. Anders weet ik niet waar we het over hebben met elkaar.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dat is een hele goede vraag. Ik heb dat bewust ook in het dictum opgenomen. "Uiterlijk in 2026" staat er in de motie. Dat was ook het ingezette beleid van minister Harbers. Hij dacht vooral aan maatregelen in de nacht. De minister heeft toegezegd dat we nog voor de kerst een impactanalyse krijgen. Wij zijn daar voorstander van als NSC. Maar als dat niet zou kunnen, zul je ook moeten kijken naar het aantal vluchten in zijn totaliteit. Dat zijn namelijk de twee kranen waar je aan kan draaien.

De voorzitter:

Prima. De heer Van Kent van de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Zo blij als de VVD is met het vliegbeleid van deze PVV-minister, zo teleurgesteld is de SP in het beleid van deze PVV-staatssecretaris op het gebied van openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt namelijk slechter en duurder. Daarmee zullen de files ook langer worden. We hebben daar een amendement voor ingediend met een

dekking uit het Klimaatfonds, omdat openbaar vervoer natuurlijk de meest groene manier is om jezelf te verplaatsen; het is goed voor het klimaat. Ik ben heel erg benieuwd naar de opvatting van de staatssecretaris daarover. Ik kan me toch niet voorstellen dat een staatssecretaris blij is met een prijsverhoging en een achteruitgang van het openbaar vervoer. We zijn met de SGP de samenwerking aangegaan als het gaat om de schepen en pleziervaartuigen die groter zijn dan 20 meter. Daarom hebben we een gezamenlijke motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er voor plezier- en vakantievoertuigen, zoals een auto, bus of camper, aanschafbelasting en motorrijtuigbelasting betaald moet worden, maar er geen soortgelijke belasting bestaat voor plezierschepen;

overwegende dat grote jachten een grote impact hebben op het klimaat en milieu;

verzoekt de regering te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het belasten van plezierschepen met een minimale lengte van 20 meter,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Kent en Stoffer.

Zij krijgt nr. 41 (36600-XII).

De heer **Van Kent** (SP):

Daarbij is het wel belangrijk om aan te tekenen dat dit dus niet gaat om binnenvaartschepen en historische schepen, maar om plezierjachten. Ik kan me voorstellen dat het onderzoek hiernaar samen met het ministerie van Financiën gedaan kan worden.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Pierik, BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil ook de minister en de staatssecretaris bedanken voor de uitgebreide antwoorden. Ze zijn volgens mij overal heel serieus op ingegaan. Dat is mooi. Ik heb één vraag en één motie. Gezien de enorme onderhoudsopgave qua infrastructuur wil ik de bewindspersonen vragen om bij de planning van de werkzaamheden vooral rekening te houden met de bereikbaarheid van het landelijk gebied. Er zijn heel wat projecten die in uitvoering zijn of op de planning staan. Als de uitvoeringstrajecten op het spoor, de weg en het water elkaar een beetje tegen gaan spelen, kan het zo zijn dat de regio moeilijk bereikbaar gaat worden. Dat is een punt van zorg, vooral in Zeeland.

Dan de motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nedersaksenlijn in het regeerprogramma als prioritair project wordt genoemd dat een stap verder moet worden gebracht;

constaterende dat in de kabinetsreactie op de parlementaire enquête aardgaswinning Groningen Nij begun 85 miljoen euro is gereserveerd voor de aanleg van de eerste fase van de Nedersaksenlijn Veendam-Stadskanaal;

overwegende dat de tweede fase van de Nedersaksenlijn Stadskanaal-Emmen nieuwe woningbouw ontsluit bij onder andere Emmen en Ter Apel, en de verdere ontwikkeling van dit gebied bevordert;

verzoekt de regering te bezien wat er nodig is om een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn op te starten, teneinde de belofte in het hoofdlijnenakkoord tot realisatie te brengen en dit zo spoedig mogelijk te rapporteren aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Pierik en Olger van Dijk.

Zij krijgt nr. 42 (36600-XII).

Dank u wel. Eén vraag van het lid Kostić. Ja, één vraag.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat is heel lastig.

De voorzitter:

Ik denk dat u dat wel kunt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Oké, voorzitter. We weten dus dat Lelystad Airport een bodemloze put is. Volgens de eigen berekeningen redt die het niet met de aangevraagde 10.000 vliegbewegingen, alleen al economisch gezien. Lelystad Airport zal nog meer ruimte vragen. Dat gaat dus om nog meer ruimte van boeren en burgers. Nu weten we dat BBB zich tijdens de verkiezingen, in het verkiezingsprogramma en daarna ook per motie, voor de sluiting van Lelystad Airport heeft uitgesproken. Daarbij heeft BBB gezegd: we kunnen het beter besteden aan landbouw of wonen. Het was niet: misschien open als Schiphol wat broodkruimels geeft aan PAS-melders of een trucje heeft bedacht voor die laagvliegroute. Maar BBB-gedeputeerde Jan Klopman liet gisteren in Nieuwsuur zien dat hij een deel van de stikstofruimte liever aan Lelystad Airport besteedt dan aan de boeren. Hij pleegt niets minder dan kiezersbedrog. Kan de heer Pierik voor eens en voor altijd boeren en burgers geruststellen en de verkiezingsbelofte en het stemgedrag van BBB nogmaals bevestigen, namelijk dat er geen ruimte is voor Lelystad omdat we de ruimte keihard nodig hebben voor de boeren en burgers?

De heer **Pierik** (BBB):

Ik denk dat ik dan toch gewoon het antwoord dat ik eerder deze week heb gegeven moet herhalen. De BBB is tegen het openen van vliegveld Lelystad. Op het moment dat er hele andere feiten boven water komen — het lid Kostić is er altijd voor om onderwerpen vanuit feiten te benaderen — dan kun je een en ander natuurlijk gaan heroverwegen. Maar het standpunt was altijd en is vandaag nog steeds: wij zijn tegen het openen van vliegveld Lelystad.

De voorzitter:

Ja. De volgende spreker is de heer El Abassi van DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter. Ik heb me dood geërgerd aan het feit dat ik bij veel debatten van Infrastructuur en Waterstaat heb meegedaan, maar dat er in dit debat vanuit mij vrij weinig vragen gesteld konden worden. Ik heb er ook geen spijt van. Ik was het verhaal helemaal kwijt. Ik kon andere onderwerpen ook niet meer aanhoren, omdat de uitspraken die vanuit vak K zijn gedaan en waarmee ik de bewindspersonen heb geconfronteerd me constant dwarszaten. Ik ben gewoon weggezet. Er zijn geen antwoorden gekomen. Ik weet niet of ik me daar enorm aan geërgerd heb en daardoor verrot heb gevoeld, of dat ik me ook geërgerd heb aan het feit dat de rest dit gewoon niet ziet en stil in de zaal zit.

Voorzitter. We hebben het hier over migranten die honden en katten eten. Dat is iets waar ik de minister mee confronteerde. Ik kreeg geen antwoord. Hij zit er gewoon bij, kijkt ernaar en zegt niks. We hebben het over een hoofddoek in het verkeer die als een gevaar wordt gezien. Een hoofddoek zou gevaarlijk zijn, omdat die het zicht belemmert en vrouwen er minder door horen. Dat zegt de minister die een helmplicht wil invoeren in heel Nederland voor 25% van alle fietsers. Moet je voorstellen hoe gevaarlijk een helm voor Nederland is, als een hoofddoekje al gevaarlijk is. Ik kreeg geen antwoord van deze minister.

Dan komen we bij de "minder, minder"-uitspraak. Als antwoord kreeg ik een verwijzing naar de brief. Dat is dus precies de brief waarin staat dat hij alleen afstand doet van de uitspraak die hij heeft gedaan bij WNL. Ik heb het over zijn eigen tweets, de tweets van deze staatssecretaris zelf. Daarin pleit hij voor "minder, minder Marokkanen, minder, minder criminalisering". Daar wil hij geen afstand van doen. Dat wordt ook niet gedaan in de brief. Daar hebben we hier mee te maken.

Voorzitter. Ik kan niet anders dan een motie van wantrouwen indienen. Die zou ik bij dezen willen indienen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu herhaaldelijk heeft geweigerd afstand te nemen van de racistische uitspraak "minder, minder Marokkanen" en zelfs in zijn functie als staatssecretaris aangaf hier privé achter te staan;

constaterende dat de staatssecretaris slechts na druk van de premier zijn eerdere uitspraken publiekelijk heeft ingetrokken, maar dat dit op geen enkele manier getuigt van oprechte spijt of verandering van inzicht;

overwegende dat een staatssecretaris die zich niet openlijk distantieert van racistische uitspraken en geen blijk geeft van respect voor alle burgers, niet het vertrouwen verdient van de samenleving;

constaterende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat eveneens discriminerende en xenofobe uitspraken heeft gedaan, waaronder het beledigende en ongefundeerde beweren dat immigranten honden en katten zouden eten, en dat hij suggereerde dat vrouwen met een hoofddoek niet aan het verkeer kunnen deelnemen, omdat die hun zicht zou belemmeren;

van mening dat dergelijke uitspraken niet alleen kwetsend en polariserend zijn, maar ook in strijd met de beginselen van de democratische rechtsstaat, die iedereen gelijkwaardig behandelt, ongeacht afkomst en religie;

overwegende dat het normaliseren van racistische, islamofobe en uitsluitende retoriek binnen het kabinet een direct gevaar vormt voor de sociale cohesie in ons land en dat het

niet kan worden getolereerd dat bewindspersonen zich schuldig maken aan het aanwakken van haat en verdeeldheid;

zegt het vertrouwen in de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu en de minister van Infrastructuur en Waterstaat op,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 43 (36600-XII).

Dank u wel. Was dat uw bijdrage in zijn geheel?

De heer El Abassi (DENK):

Ja, dat was mijn bijdrage.

De voorzitter:

Dat was uw bijdrage.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voor mijn interruptie wil ik eerst een persoonlijk feit maken. De heer El Abassi doet net alsof niemand anders in de zaal deze uitspraken erg vindt en dat vind ik niet oké. Het feit dat de heer El Abassi hier vandaag over begon, betekent niet dat anderen dit niet erg vinden. Ik heb daar niet voor niks zo veel over gezegd. Dat is mijn persoonlijk feit.

Dan nu mijn interruptie. Ik vind het ook heel erg wat er gezegd is door de heer Jansen, maar ik vind dit niet de manier waarop je een motie van wantrouwen moet indienen. Ik heb zelf nadrukkelijk om briefjes gevraagd en om een debat, zodat de heer Jansen zich zou kunnen verantwoorden in een debat. Op basis daarvan maak je de afweging om een motie van wantrouwen in te dienen. U heeft die vertrouwensvraag niet direct op tafel gelegd. Dit is ook niet het geëigende moment. Als je dit doet, dan moet je daar gewoon een debat over aanvragen. Je moet het niet op deze manier doen. Ik zal dit dus ook op geen enkele manier steunen. Ik zeg wel tegen de andere partijen: juist om deze reden moet je een debat voeren met elkaar op het moment dat een partij serieus een vertrouwensvraag op tafel legt. Anders krijg je dit soort rare dingen. Ik zou tegen de heer El Abassi willen zeggen: dit is niet het correcte moment. Twee. Wek niet de indruk alsof GroenLinks-Partij van de Arbeid deze uitspraken niet net zo erg vindt als u.

De heer El Abassi (DENK):

Ik zal het nog een keer herhalen: migranten die honden en katten eten, een hoofddoek in het verkeer is een gevaar voor de samenleving, vrouwen met een hoofddoek horen en zien niets, er moeten minder, minder Marokkanen komen. Dat is strafbaar, zeg ik tegen de heer De Hoop. Het is prima dat hierover nog een debat nodig is voor GroenLinks-PvdA. Ik heb ook aan de zijde van de heer De Hoop gestaan. Iedere keer dat hij richting de microfoon liep stond ik naast hem. Maar er wordt vandaag gewoon voorbijgegaan aan een basisrecht, aan het feit dat je gewoon mag bestaan in de samenleving, dat je iemand mag zijn. Er wordt hier gesproken over bussen en treinen. We hebben het hier potverdomme over mensen die hier weg moeten en dan zitten we hier over treinen te praten! Ik kon het niet volgen. Sorry dat het mij emotioneel wat doet. Misschien komt dat ook omdat ik het direct voel. Maar ik kan op deze manier niet blijven debatteren in deze zaal. Als dit soort uitspraken gedaan worden, verwacht ik van het kabinet, dat met één mond spreekt — het gaat dus niet alleen om de PVV-ministers hier — dat er opgestaan wordt, net als wanneer zij een leus horen die hun niet bevalt of wat dan ook, en dat zij met z'n allen richting die microfoon rennen en er wat van

vinden. Dat gebeurt nu niet. Dat is wat ik nu constateer. Dat weet de heer De Hoop dondersgoed.

De voorzitter:

Ja, tot zover. Het lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Meneer El Abassi, we gaan niet dáár, in de bankjes, debatten voeren onderling. Dat wil ik nu echt niet hebben. Het lid Kostić.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. Ik voel ook wel enig ongemak bij dit kabinet, dat mensenrechten schendt en groepen wegzet. Maar goed, we moeten ook weer door en het proberen beter te maken, voor zover dat nog kan.

Wij maken ons grote zorgen over de bescherming van onze burgers tegen de industrie als het gaat om hun gezondheid, als het gaat om de bescherming van burgers tegen de groei-zucht van de luchtvaart. We hebben nu een minister die helaas alleen maar een spreekpop van de luchtvaartlobby is. Ik kan het niet anders zeggen, want alle vragen over feiten, feitelijke onderbouwingen, over de toegevoegde economische waarde van Lelystad, het businessmodel, doet hij gewoon af met een soort nattevingerwerk. "Het is allemaal heel goed en mensen kunnen blijven vliegen". Ja, ze kunnen blijven vliegen en economisch kunnen we ook met minder vliegen nog steeds goed vooruitkomen. We kunnen daar juist beter mee vooruitkomen.

Voorzitter. Ik heb een aantal moties. De eerste gaat over die 130 kilometer per uur. Want ik wil me in deze Kamer graag baseren op feiten. Dat vind ik belangrijk. Daarna kunnen we allemaal een politieke afweging maken.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat we niet weten wat de maatschappelijke kosten en baten, zoals impact op milieu, gezondheid en verkeersveiligheid, zijn van de voorgestelde verhoging van de snelheidslimiet op bepaalde trajecten naar 130 km per uur;

overwegende dat het voor goed bestuur en goede besluitvorming voor de Tweede Kamer belangrijk is de maatschappelijke kosten en baten te kennen, zodat iedereen op basis van feiten een eigen politieke afweging kan maken;

verzoekt de regering om een quickscan van de maatschappelijke kosten en baten te maken van het verhogen van de snelheidslimiet naar 130 kilometer per uur op een aantal trajecten, en de Kamer hierover te informeren voordat zij definitief hierover besluit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić, Stoffer, Grinwis, Koekkoek, De Hoop en Vedder.

Zij krijgt nr. 44 (36600-XII).

De heer Heutink (PVV):

Weet het lid Kostić hoeveel nieuwe woningen er zijn gebouwd door middel van deze snelheidsverlaging van 130 naar 100? Ik kan het u zeggen: nul. Weet u hoeveel gram stikstof er aantoonbaar minder is uitgestoten dankzij specifiek deze verlaging? Nul. Waarom

wil het lid Kostić dit per se weten? We weten al wat het níét heeft opgeleverd, dan had het toch andersom net zo moeten zijn?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik kan heel goed een biertje drinken met de heer Heutink, maar hij praat heel vaak feitenvrij. Hij kan van alles stellen, maar dat is precies wat ik van de minister wil, gewoon op papier, een quickscan — dat hoeft niet zo lang te duren — om inzichtelijk te krijgen wat nou de maatschappelijke kosten en baten van de 130 kilometer per uur zijn op de trajecten die hij kiest. Dan kunnen wij hier, in de Kamer, op basis van feiten die op papier staan, beslissen of we dat de moeite waard vinden of niet. Dat is het enige.

De **voorzitter**:

Uw volgende motie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Mijn volgende motie gaat over luchtvaart.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er sinds 1999 geen nationaal gezondheidsonderzoek is geweest naar de gevolgen van de luchtvaart op de gezondheid;

constaterende dat de Vlaamse Gezondheidsraad het dringende advies geeft aan de Belgische overheid om per direct de luchthaven Zaventem te sluiten voor nachtverkeer wegens de enorme gezondheidsschade aan 161.000 omwonenden, en dat Schiphol minstens tweemaal zoveel nachtvluchten faciliteert;

verzoekt de regering in 2025 een nieuw gezondheidsonderzoek naar de gevolgen van de luchtvaart op de gezondheid op te starten en de resultaten voor eind 2025 te presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 45 (36600-XII).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan een stukje over dividenduitbetaling door Schiphol. Dat lijkt nu onzeker te zijn, terwijl het heel hard nodig is voor de belastingbetaler, gezien deze keiharde bezuinigingen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Staat als grootste aandeelhouder invloed heeft op de dividenduitkeringen van Schiphol;

constaterende dat, ondanks winst bij Schiphol, het dividend voor 2023 is vastgesteld op €0,

constaterende dat als Schiphol wil investeren, dit niet ten koste mag gaan van de belastingbetaler;

constaterende dat het in deze tijd van harde bezuinigingen een extra tegenvaller zal zijn als Schiphol geen dividend betaalt;

verzoekt de regering om als Schiphol vanaf 2024 weer winst maakt, niet akkoord te gaan met een voorstel om geen dividend uit te keren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 46 (36600-XII).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. Ten slotte heeft deze Kamer ook uitgesproken dat het belangrijk is om voor onze bestuivers te zorgen, omdat het er inmiddels zo weinig zijn dat onze voedselvoorziening in gevaar kan komen. IenW kan vanuit haar portefeuille daaraan bijdragen. Daarom dien ik de volgende motie in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor 300.000 kilometer (water)weg- en spoorbermen en dat de keuze is gemaakt om hiervoor het groenbeheer af te schalen (Kamerstuk 29385 nr. 119);

constaterende dat ecologisch bermbeheer van hoge kwaliteit essentieel is voor bestuivers en meer baten oplevert voor de maatschappij;

constaterende dat we nu al bijna te weinig bestuivers hebben voor onze voedselvoorziening en dat de Kamer dit jaar daarom de opdracht aan de regering heeft gegeven om extra stappen te zetten om de negatieve trend te keren;

constaterende dat het ministerie van IenW daar een belangrijke bijdrage aan kan leveren via de eigen (water)weg- en spoorbermen;

verzoekt de regering om met een voorstel te komen waarin ze schetst welke extra stappen de regering kan zetten vanuit IenW en binnen het basisnetwerk van Rijkswaterstaat voor meer ecologisch bermbeheer ten behoeve van bestuivers en een gezonde leefomgeving, en de Kamer hier begin 2025 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić en Gabriëls.

Zij krijgt nr. 47 (36600-XII).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Daarbij wil ik vermelden dat het niet extra geld hoeft te kosten en dat het kan binnen de budgetten. Het gaat vooral om een minister die daar welwillend naar kijkt en naar de Kamer komt met een paar mogelijke voorstellen om daar extra stappen in te zetten.

De heer **Van Kent** (SP):

Ik heb een vraag ter informatie. Wij moeten straks beoordelen hoe we bij de moties gaan stemmen. Bij Sociale Zaken zijn we bijvoorbeeld ook bezig met het moderniseren van de bagagekelder, het elektrisch taxiën en de uitstoot op de platforms. Het uitkeren van dividend moet niet ten koste gaan van dit soort maatregelen voor verduurzaming en het verbeteren van arbeidsomstandigheden, denk ik. Kunnen we de motie ook zo lezen dat dat in ieder geval wel door moet gaan?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

U kent de Partij voor de Dieren. Uiteraard.

De **voorzitter**:

De volgende spreker is de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik heb twee moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel afgedankte elektrische en elektronische apparatuur gerecycled wordt, terwijl reparatie en hergebruik nog mogelijk zijn;

overwegende dat er beleidsmatige prikkels zijn, zoals de afvalstoffenregelgeving, de aangekondigde afgifteplicht voor genoemde apparatuur en de 65%-doelstelling voor inzameling en verwerking, die reparatie en hergebruik ontmoedigen en laagwaardigere verwerking aanmoedigen;

overwegende dat reparatie en hergebruik hoger op de R-ladder staan dan recycling, meer grondstoffen besparen en derhalve de voorkeur verdienen;

verzoekt de regering de genoemde beleidsmatige prikkels die reparatie en hergebruik van afgedankte elektrische en elektronische apparatuur ontmoedigen te heroverwegen, ervoor te zorgen dat retailers en installateurs meer ruimte krijgen voor reparatie en hergebruik, en de Kamer voor het eind van het jaar te informeren over haar plan van aanpak hiervoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Grinwis, Wingelaar, Bamenga, Vedder, Pierik, Kostić, Van Kent, Koekkoek en Buijsse.

Zij krijgt nr. 48 (36600-XII).

De heer **Stoffer** (SGP):

Dan de tweede motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering voor de wetgevingsoverleggen MIRT en Water integraal inzicht te geven in:

- de precieze budgetbehoefte voor instandhouding, nieuwe infrastructuurprojecten en hoogwaterbescherming tot 2038 in verhouding tot de in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds hiervoor beschikbare middelen;
- de strategische keuzes die gemaakt worden met betrekking tot deze budgetspanning;
- de mogelijke risico's van budgettekorten voor doorstroming, bereikbaarheid en (water)veiligheid en op welke wijze serieuze risico's zo veel mogelijk vermeden worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Grinwis.

Zij krijgt nr. 49 (36600-XII).

De heer **Stoffer** (SGP):

Deze dien ik in met vriend Grinwis. Dan dank ik de bewindslieden.

De **voorzitter**:

Hier is vriend Grinwis! Het woord is aan hem.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen. Ik heb drie moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek van de Mobiliteitsalliantie/Nibud blijkt dat het aantal huishoudens voor wie reizen met auto en ov door de forse inflatie te duur is geworden, veel groter is dan gedacht;

overwegende dat het kabinet voornemens is te bezuinigen op het regionaal ov en dat de incidentele maatregelen om de kostenstijging van mobiliteit te drukken eind 2025 aflopen, waardoor de kosten van mobiliteit zeker vanaf 2026 weer fors dreigen toe te nemen;

verzoekt de regering vóór komende zomer de Kamer haar vervolgstappen te doen toekomen voor hoe de betaalbaarheid van auto- en openbaar vervoer ook na 2025 op peil wordt gehouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Stoffer.

Zij krijgt nr. 50 (36600-XII).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Die dien ik samen in met vriend Stoffer.

Voorzitter. Motie twee.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het langlopende project Verruiming sluis Kornwerderzand geconfronteerd is met een forse prijsstijging;

overwegende dat dit project van groot belang is voor de economische ontwikkeling van de brede regio rond het IJsselmeer;

overwegende dat de minister zich vooralsnog op het standpunt stelt dat het een provinciaal project betreft en het Rijk slechts een taakstellende bijdrage geeft, en dat lenW eerst een substantiële bijdrage van de regionale overheden verwacht voor de geconstateerde kostenstijgingen;

overwegende dat regionale partijen en het bedrijfsleven reeds forse financiële bijdragen aan dit project hebben toegezegd;

overwegende dat een een-op-eenvervanging van de bruggen in de A7 niet uitgesloten wordt, waardoor sluisverbreding de komende 25 jaar niet meer in de rede ligt;

verzoekt de regering af te zien van een scenario waarbij de bruggen een-op-een vervangen worden;

verzoekt de regering opnieuw in overleg te treden met de regionale partijen om tot aanvullende afspraken over financiering en de scope van het project Verruiming sluis Kornwerderzand te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Stoffer, De Hoop, Vedder en Van Kent.

Zij krijgt nr. 51 (36600-XII).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ten slotte.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn een potentieel tracé in kaart heeft gebracht met een ingroeimodel waarvan de investeringskosten op €1,7 miljard geraamd worden;

overwegende dat de Nedersaksenlijn niet alleen bijdraagt aan reistijdverkortung, maar ook leidt tot extra woningbouw, economische ontwikkeling en verbetering van de leefbaarheid in Oost-Groningen en Drenthe, en daarmee een perfect voorbeeld is van "elke regio telt";

overwegende dat het in de rede ligt de benodigde middelen voor de reservering voor een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn niet alleen te zoeken binnen het Mobiliteitsfonds, maar ook uit andere bronnen te dekken, zoals de aanvullende middelen voor bereikbaarheid en woningbouw uit het hoofdlijnenakkoord en regionale economische structuurversterking;

verzoekt de regering tot een breed interdepartementaal financieringsvoorstel voor een MIRT-verkenning Nedersaksenlijn te komen om samen met bijdragen van de brede regio een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn te kunnen starten, en de Kamer hierover voor de zomer van 2025 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Vedder, De Hoop, Bamenga, Stoffer en Koekkoek.

Zij krijgt nr. 52 (36600-XII).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Voorzitter. Ook van mijn kant uiteraard dank aan de bewindspersonen en de ondersteuning voor de beantwoording. Ik heb drie moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet eind dit jaar met een actieagenda auto komt;

overwegende dat een van de doelstellingen is om files te verkleinen;

constaterende dat onderzoek van advies- en verkeerskundig bureau Goudappel uitwijst dat één deelauto zo'n veertien privéauto's van straat haalt;

overwegende dat met name in stedelijk gebied deelauto's een volwaardig alternatief kunnen bieden voor privéauto's;

verzoekt de regering om in de actieagenda auto ook deelmobiliteit op te nemen en voorstellen te doen voor hoe het gebruik van deelauto's exponentieel kan groeien tot een reëel alternatief voor de auto in stedelijke gebieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Koekkoek.

Zij krijgt nr. 53 (36600-XII).

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

De volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat beleidskeuzes in Nederland mogelijk negatieve effecten kunnen hebben in andere delen van de wereld;

overwegende dat het in het kader van de bredewelvaartssystematiek van belang is om deze mogelijke negatieve effecten in kaart te brengen en mee te kunnen wegen in beleidsvorming;

overwegende dat planbureaus worstelen met het vinden van goede indicatoren;

overwegende dat de SDG-toets is opgenomen als standaard onderdeel van het beleidsproces, maar vaak onvoldoende wordt uitgevoerd of meegenomen;

verzoekt de regering te rapporteren over veronderstelde effecten van beleidskeuzes met oog voor de effecten elders;

verzoekt de regering tevens om met planbureaus te komen tot een goede set indicatoren om deze effecten vooraf beter meetbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koekkoek, Gabriëls en Kostić.

Zij krijgt nr. 54 (36600-XII).

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):
Voorzitter. Tot slot.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet in het hoofdlijnenakkoord benadrukt dat een goede aansluiting van spoorverbindingen in de grensregio essentieel is;

overwegende dat het kabinet daarom met een voorstel komt voor de aansluiting van vijf treinstations op internationale hsl-lijnen;

overwegende dat hiervoor voldoende meerjarige financiering essentieel is, maar dat deze niet voorzien is;

verzoekt de regering voor de Voorjaarsnota met een meerjarig financieringsplan te komen om grensoverschrijdend spoorvervoer te verbeteren en realiseren, waarin zowel publieke, private en Europese financiering wordt meegenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koekkoek en Vedder.

Zij krijgt nr. 55 (36600-XII).

We hebben 30 moties. We hebben ons best gedaan. Ik schors een kwartiertje. Dan gaan we luisteren naar de beide bewindspersonen.

De vergadering wordt van 15.33 uur tot 15.52 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de minister. Over acht minuten moet het volgende debat in deze zaal beginnen. Het woord is aan hem.

Minister **Madlener**:

Ik ga mijn best doen om er vlot doorheen te gaan, voorzitter. Ik begin met een oordeel over de amendementen.

Ik begin met het amendement op stuk nr. 11 van de heer De Groot over 6,5 miljoen voor de ov-hub en de verbindingsweg Groningen Airport Eelde. Ik wil het oordeel aan de Kamer laten. Het is een sympathiek amendement.

Dan het amendement op stuk nr. 13 over het verhogen van artikel 12 voor verkeersveiligheid met 100 miljoen, gedekt uit een maatregel uit het Belastingplan. De dekking is niet adequaat, want die gaat uit van de algemene middelen van Financiën. Dat mag niet volgens de regels en dan krijg ik ruzie met de minister van Financiën. Helaas moet ik dit amendement dus ontraden.

Dan het amendement op stuk nr. 19 over 0,192 miljoen voor de subsidie voor de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Dat is eigenlijk een opdracht aan ... Het is een taakstellende bezuiniging. Ik vind ook dat het onderzoek van de SWOV een belangrijke en gezaghebbende bron is voor kennis over verkeersveiligheid, maar nu budget uit de middelen voor de ILT halen en aan de SWOV geven gaat in tegen het hoofdlijnenakkoord. Daarom moet ik het amendement ontraden.

Dan het amendement op stuk nr. 21 over het terugdraaien van de bijdrage van de ILT. Ook hier is de dekking niet adequaat: die gaat uit van de algemene middelen. Hiervoor geldt hetzelfde als hiervoor. Ook dit amendement moet ik dus ontraden.

Dan het amendement op stuk nr. 22 van Gabriëls en Kostić. Dat is eigenlijk hetzelfde verhaal, maar dan over de bezuiniging op het KNMI. Dit amendement kan ik helaas niet ontraden vanwege de financiële dekking.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):
Mooi! Dus oordeel Kamer, neem ik aan.

De **voorzitter**:

Ik neem aan ...

Minister **Madlener**:

Ik ontraad het.

De **voorzitter**:

Juist.

Minister **Madlener**:

Heb ik iets anders gezegd? O.

De **voorzitter**:

Het eerste oordeel telt! Dat is grondwettelijk zo vastgelegd.

Minister **Madlener**:

Dan als laatste in mijn mapje het amendement op stuk nr. 25 van Stoffer en Grinwis over 100 miljoen extra voor verkeersveiligheid. Ook hier is de dekking weer niet adequaat: ook weer

algemene middelen. Daar kan ik hier geen oordeel Kamer aan geven. Daarom moet ik het amendement ontraden.

De voorzitter:

De moties.

Minister Madlener:

Dan kom ik op een aantal vragen die gesteld zijn. Ten eerste de vraag van de heer Van Dijk van NSC of ik de uitgangspunten van de sector heb overgenomen bij de berekeningen voor de Balanced Approach-procedure. Bij mijn aantreden heb ik geconstateerd dat er verschillen zitten in de uitgangspunten in de berekeningen voor de reductie van geluid vanuit de sector en vanuit IenW. In de berekeningen die nu worden uitgevoerd, is deels gebruikgemaakt van de uitgangspunten van de sector en deels ook niet. De sector heeft overtuigend aangegeven dat er meer gedetailleerde informatie is aangeleverd over stillere toestellen en wanneer die zouden komen. Daar zijn we dus eigenlijk wél meegegaan in het voorstel van de sector, omdat dat gewoon reëel is. Ook de tariefdifferentiatie Schiphol verschilt ten opzichte van eerdere berekeningen. Ook dat is plausibel en daarmee is het goed om dit mee te nemen in de berekeningen. Niet alles hebben we overgenomen uit de berekeningen, zoals de reductie naar 27.000 vluchten in de nacht en het weren van lawaaige toestellen in de nacht. Daarin zijn we niet meegegaan. Het is dus niet zo dat wij zomaar luisteren en zeggen: u vraagt, wij draaien. Wij hebben echt serieus gekeken of een maatregel reëel is of niet. Dat moet de basis zijn van deze berekeningen. Dat heeft een deel van de verschillen veroorzaakt.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Van Dijk, eentje.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor deze toelichting. Die helpt begrijpen waar dit uit bestaat. Uitgangspunten kunnen natuurlijk ook zijn: welke risico's accepteer je en welke bandbreedte is er? Zou de minister daar ook iets over kunnen zeggen?

Minister Madlener:

Het uitgangspunt is: is het haalbaar? Hebben we een maatregelenpakket dat daadwerkelijk uitvoerbaar is? Hebben we daar vertrouwen in? Daar gaat het hier om. We hebben twee bureaus aan het werk gezet om dat te berekenen. We hebben het natuurlijk goed ingeschat en we hebben afspraken met de sector gemaakt: klopt dit ook en kunnen we dit waarmaken? Dat is eigenlijk het uitgangspunt geweest. We hebben dus helemaal niet op individuele maatregelen zitten sturen. We hebben gewoon gekeken of dit een plausibel verhaal is en of dit reëel is. Dat heeft gezorgd voor nieuwe berekeningen.

De voorzitter:

Eén vraag van de heer Gabriëls.

De heer Gabriëls (GroenLinks-PvdA):

Ik kom even terug op de appreciatie van de amendementen, omdat minister Madlener zegt: het wordt gedekt uit de algemene middelen. Dat is niet waar. Het gaat over amendementen die nog worden ingediend bij de behandeling van het Belastingplan, waar we dan dus op vooruitlopen. Misschien verandert dat iets aan zijn oordeel.

Minister Madlener:

Dat zou ik dan moeten bespreken met de collega van Financiën, want ik kan hier natuurlijk niet een oordeel gaan geven over een amendement dat daar, in die commissie, speelt. Deze heb ik nu eerst. Dus helaas moet ik 'm blijven ontraden.

De voorzitter:

Helder. De andere vragen nog even. Of waren dit ze?

Minister Madlener:

Dan de vraag van mevrouw Vedder of er wordt gewerkt aan een sociaal-economisch plan. In het regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet in 2025 een besluit over Lelystad neemt. Ik snap dat we rekening moeten houden met de toezeggingen die in het verleden zijn gedaan richting provincie en luchthaven. Het is echt te vroeg om nu vooruit te lopen op een besluit. Dat geldt zowel voor een eventuele opening als voor een eventueel plan B.

Dan de vraag van de heer El Abassi: wat vindt de heer Madlener van de xenofobe uitspraak dat immigranten honden en katten eten? Dat is niet mijn uitspraak. Dat is een uitspraak van Donald Trump. Ik heb geen enkele behoefte om die uitspraak te gaan verdedigen. Ik heb ook nooit willen beweren dat die uitspraak goed is, of dat het klopt. Ik kan dat ook niet zeggen. Het is niet mijn uitspraak. U moet echt aan Donald Trump zelf vragen wat hij daarvan vindt. Ik zou zo'n uitspraak zelf nooit doen. Ik steun die uitspraak ook totaal niet. Ik heb dat ook nooit zo gezegd, tegen welke journalist dan ook.

De voorzitter:

Dat heeft u in eerste termijn ook al gezegd. Dat was een persoonlijk feit.

Minister Madlener:

Dat heb ik al gezegd, ja. Maar ik wil het toch herhalen. Meneer El Abassi was er erg emotioneel onder. Misschien heeft hij de antwoorden op de vragen niet gezien. Dat zou natuurlijk kunnen. Maar daarom zeg ik het hier nog een keer: het is niet mijn uitspraak, ik ondersteun het ook niet, ik neem er afstand van en ik zou zo'n uitspraak ook nooit doen.

Dan de hoofddoek.

De voorzitter:

Nou, doe ze eerst allemaal even, achter elkaar.

Minister Madlener:

Ik heb het ook al eerder gezegd tegen de heer El Abassi. Toen ik in 2006 Kamerlid werd, ergens in de begintijd, heb ik er zorgen over gehad. Ik woonde toen in Rotterdam. Ik ben toen zelf een keer bijna omvergereden door een dame met een hoofddoek; die zag mij niet. Ik kreeg trouwens meerdere signalen van burgers die zich hier zorgen over maakten. Dat waren oprechte zorgen. Ik heb daar toen een schriftelijke vraag over gesteld. Als het goed is, kunt u dat allemaal teruglezen en terugvinden. Ik heb er ook een heel serieus antwoord op gekregen, namelijk dat het niet veilig is als die hoofddoek te los om het hoofd zit en te ver naar voren zit. Dat geldt overigens ook voor hoody's. Met een hoody in de auto zitten is ook niet verantwoord. Dat is gevaarlijk, want je zicht naar opzij wordt belemmerd. Het is dus een hele serieuze vraag geweest, en daar heb ik ook een heel serieus antwoord op gekregen. Dat heeft niets met xenofobie of racisme te maken. Het is gewoon de oprechte vraag of het niet gevaarlijk is als je zicht naar opzij belemmerd wordt. En het antwoord is: ja, dat is gevaarlijk. Toen was ook het advies — of zelfs een verplichting, denk ik — dat als je met een hoofddoek achter het stuur plaatsneemt, je ervoor moet zorgen dat de hoofddoek nauw aansluit op het hoofd, zodat je zicht naar de zijkant niet belemmerd wordt. Dat heeft dus helemaal niets met racisme of wat dan ook te maken. Ik heb dat trouwens al eerder gedeeld met de heer El Abassi, dus dat is helemaal niks nieuws.

De heer El Abassi (DENK):

Ik zal proberen uit de emotie te blijven. Laten we beginnen bij de hoofddoeken. We hebben de vragen allebei in één keer gepakt, maar laten we bij de hoofddoeken beginnen. De heer Madlener probeert nog steeds geloofwaardig over te brengen — dat was namelijk zijn

uitspraak — dat een hoofddoek, één, het zicht belemmert en, twee, het gehoor belemmert. Dat is een dun lapje stof over je oren waardoor je dan dus niks hoort. Mijn vraag, eerst over dat gehoor, is de volgende. We hebben het over een dame in de auto en een lapje stof over de oren. De heer Madlener ziet daarin een gevaar, namelijk: een vrouw hoort daardoor minder. Bedoelt de heer Madlener te zeggen dat als de radio te hard staat, dat ze dan minder hoort van de radio? Of is de radio per definitie gevaarlijk? Waar wil de heer Madlener heen met dit soort uitspraken? Moeten we radio's uit de auto's gaan weren?

De voorzitter:

We zijn nu wel Kamervragen uit 2006 aan het bespreken. We hebben ook nog 30 moties te gaan.

Minister Madlener:

Ik maak hier wel bezwaar tegen. Hier worden beweringen gedaan over dingen die ik niet gezegd heb. Dit was niet een bewering of een stelling van mij. Het was een vraag van mij, namelijk: zijn er gevaren verbonden aan het dragen van een hoofddoek op de verkeerde manier? Het antwoord is: ja, die gevaren zijn er. Dat zijn oprechte vragen geweest van mijn kant. Eigenlijk is dat antwoord misschien ook belangrijk voor de achterban van El Abassi. Als je een hoofddoek in de auto wil dragen, moet je dat op de goede manier doen. Ik zeg daarbij: dat geldt ook voor hoody's. Ik zie het gelukkig niet vaak, maar het komt voor dat mensen met een hoody tot ver voor hun ogen in de auto zitten. Je ziet dan niks en dat is echt gevaarlijk. Dat mag dus gewoon niet.

De voorzitter:

Afrondend.

De heer El Abassi (DENK):

Het valt mij inderdaad op dat het bij de vraag die over hoody's is gesteld niet ging over brillen waarvan je een stukje in de hoeken kunt zien. Ik gaf net al aan hoe het zicht van een mens werkt met perifeer en centraal zicht. Een hoofddoek zit daarbij dus totaal niet in de weg. Maar ik zou de heer Madlener toch willen vragen waarom hij zo goed, en terecht, opkomt voor de vrouw met een hoofddoek. De heer Madlener heeft namelijk ook twee moties ingediend om hoofddoeken bij ambtenaren te verbieden. Althans, die wilde hij gaan indienen. Ik ben de andere motie even kwijt, maar het waren twee moties om hoofddoeken te verbieden. Dat was bij twee verschillende instellingen, namelijk bij ambtenaren en ... Die andere ben ik even vergeten; die kan ik zo nog oprotrommelen. Waarom komt de heer Madlener zo gretig op voor de vrouw met een hoofddoek?

De voorzitter:

Een punt van orde van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, dit gaat over moties van een Kamerlid. Daar gaan we een kabinet niet op bevragen. Mijn voorstel is om daar nu mee te stoppen. Als dat niet het geval is, stel ik voor dat we als Kamer nu stemmen over de vraag of we met dit soort dingen doorgaan of niet.

De voorzitter:

Ik ben het eens met de heer Stoffer. De heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Ik heb natuurlijk een punt van orde. De heer Madlener geeft zelf aan op te komen voor wat hij "de achterban" noemt. Maar de vrouwen ...

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, voorzitter, punt van orde. Dan stel ik voor dat we nu als commissie stemmen.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik mag mijn punt van orde afmaken, voorzitter. Het zou de SGP moeten plezieren dat ik hier voor de godsdienstvrijheid aan het opkomen ben. Ik merk dat de SGP vaker naar de interruptiemicrofoon loopt als wij aan het opkomen zijn voor de godsdienstvrijheid.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee. Dit gaat helemaal mis. Dit gaat helemaal mis.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik denk dat wij dat net zo goed doen als de SGP.

De **voorzitter**:

U gaat heel kort uw punt maken, meneer El Abassi. Daarna gaat de minister verder met die 30 moties. We hebben nog 30 moties te gaan. We hadden al lang met de volgende drie debatten moeten beginnen. Kort en afrondend.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dat klopt. Het zit vooral mij dwars. Ik heb al aangegeven dat ik heel veel vragen op die manier niet heb kunnen stellen. Dan ga ik toch door naar een ander onderwerp. Dat is meteen ook de laatste vraag. De heer Madlener verwees naar de antwoorden. Juist van die antwoorden werd ik enorm misselijk. Ik heb het dan over het eerste antwoord. De suggestie die wordt gewekt, klopt niet. Die werp ik verre van mij. Als daar een punt had gestaan en het was klaar, dan had ik nog kunnen zeggen: de heer Madlener heeft op een bepaalde manier afstand genomen. Ik heb gevraagd of hij de drek van de heer Trump ook racistisch vindt. Maar het tweede deel van zijn zin, en dan rond ik echt af, was: ik heb gezegd dat ik niet kan uitsluiten dat mensen weleens huisdieren hebben gegeten. Dat antwoord geeft de heer Madlener.

De **voorzitter**:

Ik wil een kort antwoord en dan gaan we door met die 30 moties. Kort, kort, kort.

Minister **Madlener**:

Ik kan dat natuurlijk ook niet uitsluiten. Wat wij een huisdier vinden, vinden ze in Zuid-Korea iets heel anders. Dat is nou eenmaal zo. Alle dieren worden wel ergens op de wereld gegeten. Ik kan dat toch nooit uitsluiten? Ik heb ook nog een voorbeeld gegeven. Ik eet zelf weleens konijn met kerst. Er zijn ook mensen die zeggen dat dat gewoon een huisdier is. Dat is nou eenmaal zo. Iedereen is anders, dus u kunt het mij toch niet kwalijk nemen dat ik die nuance in dit gesprek breng? Dat is helemaal niet racistisch bedoeld; dat is gewoon een nuance in het gesprek. Ik hou van nuances, zoals u weet. Ik hou niet van generalisaties. Ook dat wil ik er nog bij vermelden. Eigenlijk was dat namelijk de aanleiding van het gesprek met de NRC. Ik ben niet van het generaliseren.

De **voorzitter**:

Prima. We gaan naar de moties.

Minister **Madlener**:

Goed, de moties. We laten de emotie achter ons. De motie op stuk nr. 27 van het lid De Hoop verzoekt om voor de zomer van 2025 een actieagenda tegen vervoersarmoede op te stellen. Die moet ik helaas ontraden. We hebben aangegeven wat we nu allemaal al doen. Het blijft wel onze aandacht houden, maar een actieagenda lijkt me iets te ver gaan.

Dan de motie op stuk nr. 29 van Gabriëls over de pfas-zorgen. De heer Gabriëls vraagt om een verbod op het lozen van pfas uit te werken. Ook mevrouw Kostić heeft eerder zo'n motie ingediend. Die heeft ze ook aangehouden. Ik ga vragen aan de heer Gabriëls om de motie aan te houden, of ik moet de motie anders kunnen lezen. Ik wil namelijk behalve een

Europese inzet op een verbod op pfas, onderzoeken of het in Nederland ook mogelijk is om een soort plan b te hebben. Als het te lang gaat duren in Europa, kunnen we het misschien in Nederland al eerder doen, maar ik kan het niet nu toezeggen. Ik wil er wel graag een onderzoek naar doen. Als ik de motie zo mag lezen, kan ik 'm oordeel Kamer geven. Anders moet ik de motie ontraden.

De voorzitter:

De heer Gabriëls bevestigt dat, dus bij dezen. De motie op stuk nr. 30.

Minister Madlener:

Ik kom bij de motie op stuk nr. 39. Die verzoekt de regering de gemeentelijke parkeertarieven in kaart te brengen. Dat is een interessante motie. Het is wel wat werk, zeg ik erbij. Of het iets gaat veranderen, is ook maar de vraag. Maar ik ben wel bereid dat te doen en laat het oordeel aan de Kamer.

De voorzitter:

Kunnen we de motie ook gewoon overnemen?

Minister Madlener:

Ja, overnemen mag ook.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, kunnen we 'm overnemen? Dan gaan we er niet over stemmen. U heeft een toezegging binnen; het gaat gewoon gebeuren. We hebben al zo veel moties.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik heb "inclusief een vergelijking met het buitenland" gezegd, dus ik weet niet of dat ook een mogelijkheid is? Het gaat om het geheel.

Minister Madlener:

Ja.

De voorzitter:

Kunnen we 'm overnemen? Dan wordt er niet over gestemd. Is iedereen het daarmee eens?

Mevrouw Veltman (VVD):

Wat mij betreft kan het.

De voorzitter:

De motie-Veltman (36600-XII, nr. 39) is overgenomen.

Minister Madlener:

Dan de motie op stuk nr. 40. Die verzoekt om uiterlijk in 2026 maatregelen te nemen zodat de geluidsbelasting van Schiphol wordt teruggedrongen met 20%. Dat is de motie van de heer Olger van Dijk. Die wil dat we de extra 3% geluidsreductie die we nog te gaan hebben, eerder gaan invullen. Ik vind dat toch ingewikkeld, want we gaan eerst evalueren waar het grote pakket toe gaat leiden. Ik vind het zeer onverstandig om dat te doen. Daarmee ontraad ik de motie.

De heer Gabriëls (GroenLinks-PvdA):

Sorry, voorzitter. Ik wil nog even terugkomen op mijn motie. Ik waardeer enorm uw stap dat u een Nederlands pfas-verbod wil gaan onderzoeken. Ik heb dat onderzoek het liefst begin 2025, als dat kan. Als dat heel lang gaat duren, heeft het niet zo heel veel nut. Zou dat kunnen?

Minister **Madlener**:

Daar aarzel ik over. Ik zal in ieder geval een spoedig onderzoek vragen aan het ministerie.

De **voorzitter**:

Oké.

Minister **Madlener**:

De motie op stuk nr. 40 moet ik dus ontraden. Ik hecht er toch aan om eerst te evalueren hoe die 17% uitpakt. Dat kan misschien ook uitkomen op 16% of 18% in de praktijk. We moeten dat toch afwachten. Daarna zou ik willen voorstellen om de 3% in te vullen. De 20% blijft echter recht overeind staan voor dit kabinet.

Dan de motie op stuk nr. 41. Die verzoekt fiscale maatregelen te onderzoeken om grote jachten te gaan belasten. Het is natuurlijk echt niet aan mij om dat te zeggen. Dat is aan de staatssecretaris van Financiën. Ik wil het opnemen met de staatssecretaris van Financiën, maar ik kan deze motie nu dus alleen maar ontraden.

De **voorzitter**:

De heer Van Kent, kort.

De heer **Van Kent** (SP):

Dank. Dan horen we dat graag en hou ik de motie voorlopig even aan.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van Kent stel ik voor zijn motie (36600-XII, nr. 41) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Madlener**:

De volgende motie is de motie op stuk nr. 43, de motie van wantrouwen tegen mij en mijn collega, de staatssecretaris. Nu moet ik het goed zeggen: die moet ik ontraden.

De **voorzitter**:

Weet u dat zeker?

Minister **Madlener**:

Ja. Het is verleidelijk ... Nee, hoor.

Dan de motie op stuk nr. 44 over de quickscan van de maatschappelijke kosten van de 130 kilometer per uur. Voor een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur is een verkeersbesluit nodig. Bij een verkeersbesluit wordt een brede belangenafweging gemaakt over onder andere geluid, stikstof, lucht en veiligheid. Dus er wordt een uitgebreid onderzoek gedaan. Daarmee is deze motie overbodig en wil ik 'm ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 45 van het lid Kostić. Die gaat over een gezondheidsonderzoek in 2025. Op dit moment loopt er een onderzoek van de GGD's en het RIVM naar het effect op de gezondheid van vliegtuiggeluid rond Schiphol. Dit onderzoek wordt in 2026 afgerond, en dan stuur ik dat ook naar uw Kamer. Deze motie wil ik op dit moment dan ook ontraden.

Dan de motie-Kostić op stuk nr. 46. Schiphol moet dividend uitkeren bij winst om bezuinigingen te compenseren. De aandeelhoudersrol ligt bij het ministerie van Financiën. De opgave voor Schiphol is groot. Financiën gaat op korte termijn in overleg met Schiphol over het toekomstige dividendbeleid. Daarmee moet ik deze motie ontraden.

De motie-Kostić/Gabriëls op stuk nr. 47 verzoekt de regering om met een voorstel te komen

voor meer ecologisch bermbeheer. Bij het bermbeheer houden wij ons aan de verplichtingen rondom natuur die nu gelden. Daarom wil ik deze motie ontraden.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik kom nog even terug op de dividendmotie. Ik zou de minister graag willen vragen om met de minister van Financiën over deze motie te overleggen en voor de stemmingen hierover met een reactie te komen. Dan kunnen we die nog bezien. Is dat mogelijk?

Minister **Madlener**:

Dat is wel heel snel, denk ik.

De **voorzitter**:

Ja, want de stemmingen zijn dinsdag.

Minister **Madlener**:

Ja, ik houd me nu aan het ontraden van de motie. Ik wil hierover wel overleggen. Kijk, we gaan met Schiphol overleggen over het toekomstige dividendbeleid, maar dat doet de minister van Financiën. Ik vind het ingewikkeld om hierover nu een toezegging te doen.

De **voorzitter**:

Het is meer het beleidsterrein van Financiën, begrijp ik.

Minister **Madlener**:

Ja, dat is echt van Financiën.

De **voorzitter**:

Dan moeten we het echt op ontraden houden, denk ik, hoor.

Minister **Madlener**:

Ik wil deze motie ook ontraden, voorzitter. Ik heb 'm al ontraden.

De **voorzitter**:

Eind november is er nog een debat over staatsdeelnemingen.

Minister **Madlener**:

Kijk, daar hoort deze motie nou heel goed thuis.

De **voorzitter**:

Ja, dat is perfect op maat.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dan houd ik deze motie even aan.

De **voorzitter**:

Op verzoek van het lid Kostić stel ik voor de motie (36600-XII, nr. 46) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Madlener**:

De motie-Kostić/Gabriëls op stuk nr. 47 over ecologisch bermbeheer heb ik al gehad. Die had ik ontraden.

De **voorzitter**:

Die hebt u al gehad.

Minister **Madlener**:

Dan kom ik bij de motie-Stoffer/Grinwis op stuk nr. 49.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wil nog even terugkomen op de moties. Over de motie-Kostić c.s. op stuk nr. 44 over de quickscan en de maatschappelijke kosten-batenanalyse zegt de minister dat er iets komt rondom een verkeersbesluit, maar daar zit die quickscan rondom de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet in. Ik vraag de minister dus om dat alsnog op die manier te interpreteren. Ik heb vaker meegemaakt dat de minister, als de PVV een motie indient die over staand beleid gaat en dus overbodig is, tegen de PVV zegt: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Echt?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ja. Het werd mij net ingefluisterd. Maar bij deze motie doet de minister dat niet. Als de minister zegt "dat doen we sowieso", dan zou ik zeggen: oordeel Kamer. Ik vraag de minister dus om het op die manier te bekijken.

Minister **Madlener**:

Ik wil natuurlijk iedereen eerlijk behandelen. Dat is zo. Ik ben me er trouwens niet van bewust dat ik doe wat ik hier hoor, namelijk dat ik partijen anders behandel.

De **voorzitter**:

De heer Heutink ontkent alles!

Minister **Madlener**:

Kijk, bij een verkeersbesluit wordt een brede belangenafweging gemaakt, over geluid, stikstof, luchtkwaliteit en veiligheid. In die zin wordt u, denk ik, op uw wenken bediend. Wat bedoelt u met "een quickscan maatschappelijke kosten"? Dat overlapt. Ik blijf de motie toch ontraden.

De **voorzitter**:

Oké. De motie op stuk nr. 49.

Minister **Madlener**:

Dat is een motie van de leden Stoffer en Grinwis die de regering verzoekt om voor de wetgevingsoverleggen over MIRT een integraal inzicht te geven in de budgetbehoefte, de strategische keuzes en de mogelijke risico's van budgettekorten. Ja, dat is natuurlijk een belangrijk deel van dit debat geweest. Ik wil deze motie dan ook graag oordeel Kamer geven.

In de motie op stuk nr. 50 van de leden Grinwis en Stoffer wordt geconstateerd dat uit onderzoek van de Mobiliteitsalliantie/Nibud blijkt dat reizen met auto en ov door de forse inflatie voor een aantal huishoudens te duur is geworden. Deze leden vragen hoe de betaalbaarheid van autovervoer en openbaar vervoer ook na 2025 op peil kan worden gehouden. Dat is natuurlijk ook een zorg van dit kabinet. Daarom wil ik deze motie oordeel Kamer geven.

De motie-Grinwis c.s. op stuk nr. 51 verzoekt de regering om bij het project Kornwerderzand af te zien van scenario 1 — dat is het vervangen van de bruggen — en in overleg te treden. Nou, ik ben in overleg met regionale partijen. Ik wil eigenlijk alle opties op tafel houden. Vandaar dat ik deze motie ontraad.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 51 wordt ontraden.

Minister **Madlener**:

De motie van mevrouw Koekkoek op stuk nr. 53 verzoekt de regering om deelauto's te betrekken bij de actieagenda auto. Ik heb dat eigenlijk al toegezegd. Daarom wil deze motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Kunnen we de laatste motie overnemen, mevrouw Koekkoek, omdat het al beleid is? Nee, dat is niet het geval. Dan gaan we erover stemmen.

Minister **Madlener**:

Dan heb ik als laatste motie in mijn mapje de 29ste motie, die op stuk nr. 54, van de leden Koekkoek, Gabriëls en Kostić: meer aandacht voor bredewelvaarteffecten bij het maken van beleidskeuzes. Dit is al onderdeel van het rijksbrede Beleidskompas om beleidskeuzes te onderbouwen. Daarom wil ik deze ontraden.

De **voorzitter**:

Heel goed. De staatssecretaris; het woord is aan hem.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Vier amendementen, vijf vragen en een stel moties.

De **voorzitter**:

In 30 seconden.

Staatssecretaris **Jansen**:

De amendementen van de heer De Hoop, allebei gericht op de NS-tariefstijging. Beide ontraad ik, omdat de dekking niet adequaat is en ingaat tegen de begrotingsregels.

Het amendement van de heer Gabriëls over 10,6 miljoen extra voor de omgevingsdiensten. Om dezelfde reden ontraad ik dit: geen adequate dekking, gaat in tegen de begrotingsregels.

De **voorzitter**:

Eén vraag van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, als het even kan, kunnen de nummers dan steeds genoemd worden? Dat is handig voor de boekhouding.

Staatssecretaris **Jansen**:

Excuus. Het amendement op stuk nr. 17 ontraad ik. Het amendement op stuk nr. 18 ontraad ik. Het amendement op stuk nr. 20 ontraad ik.

Het amendement op stuk nr. 23 van de heer Van Kent over het terugdraaien van de tariefstijging van de NS, de 153 miljoen, en daarvoor de HLA-intensivering Kernenergie te gebruiken. Ook die ontraad ik, omdat wij andere ambities hebben als kabinet met betrekking tot kernenergie. Dat was het amendement op stuk nr. 23.

Dan kom ik bij de vragen die gesteld zijn, voorzitter. De vraag van mevrouw Veltman van de VVD: is er versnelling mogelijk op het voornemen om boa's op alle vlakken toegang te verlenen tot het rijbewijsregister bij de RDW? De minister van JenV en ik hebben een gezamenlijke wens om de realisatie van identificatie-instrumenten voor boa's te versnellen. Alleen, dit betreft niet alleen ov-boa's, maar ook andere boa's, die in dienst zijn van verschillende overheidsorganen. Hiervoor is een wijziging van de wet- en regelgeving nodig. De voorbereidingen zijn reeds gestart. Ik informeer de Kamer voor het einde van dit jaar over de mogelijkheden om te versnellen en het verwachte tijdspad.

Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: hoe verder met de uitwerking van de Lelylijn en Nedersaksenlijn, en het daarbij afzien van de 75%-norm? Nou, de Lelylijn en de Nedersaksenlijn hebben nadrukkelijk de aandacht van dit kabinet; dat heb ik ook net al betoogd. Ik zie uw vraag als aanmoediging om met de regio en in het kabinet over het vervolgtraject na afronding van de MIRT-onderzoeken te spreken, maar ik wil daarbij niet op voorhand afwijken van de 75%-norm. Ik heb net ook onderbouwd waarom niet. Wel zoek ik met alle partijen naar een zinvolle vervolgstap. Ik kan uw Kamer hierover later dit jaar nog informeren.

Een vraag van de heer Bamenga van D66: wat betekent dat Franse "social lease"-initiatief? Ik kan de heer Bamenga toezeggen het "social lease"-initiatief te betrekken bij het verkennen van de opties voor mensen met een kleine beurs in de ondersteuning en transitie naar duurzame mobiliteit.

Dan heb ik een vraag van de heer Van Kent over pfas in het zwemwater; hoe is dat in zijn werk gegaan? De zwemplas was eerst gesloten wegens een te hoge pfas-waarde. Dat was voor de bewoners natuurlijk meer dan vervelend. Doorspoelen — het klinkt heel logisch — bleek wel de meest praktische en snelle maatregel om de pfas-waarde omlaag te krijgen. Zo konden de bewoners in ieder geval weer zwemmen. Uiteraard is het wel beter dat er geen pfas in het water terecht komt. Daar werken we hard aan, maar voor deze plas was dat helaas te laat.

De laatste vraag is van de heer Boutkan van de PVV: kan de aanscherping van de CO₂-heffing op afvalverbrandingsinstallaties worden teruggedraaid? De aanscherping van de CO₂-heffing op afvalverbrandingsinstallaties valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Financiën en de minister van Klimaat en Groene Groei. Naast dat dit het beleidsterrein is van een ander departement, draagt het in lijn brengen van de CO₂-heffing voor AVI's met de rest van de industrie bij aan het behalen van de klimaatdoelen.

Dan kom ik bij de moties, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nog één korte vraag van de heer Van Kent. Kort, kort.

De heer **Van Kent** (SP):

Wanneer start het onderzoek?

Staatssecretaris **Jansen**:

Welk onderzoek?

De heer **Van Kent** (SP):

Daar had ik naar gevraagd: bij Chemours, het bloedonderzoek.

Staatssecretaris **Jansen**:

Mag ik daar schriftelijk op terugkomen, voorzitter? Ik heb daar op dit moment geen antwoord op.

De **voorzitter**:

Ja, prima. De moties.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja. De eerste motie, die van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid, op stuk nr. 26. Ik ontraad deze motie. Wij zijn bezig met een gesprek met de vervoerders en de

koepels van de VNG en het IPO om de precieze gevolgen van de maatregel door te nemen. Dan heb ik de motie op stuk nr. 28.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, één vraag.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Sorry, maar wat is de appreciatie van een nieuwe bezuiniging op openbaar vervoer in de grote steden? Ik vind die appreciatie een beetje teleurstellend. Kan de staatssecretaris die appreciatie beter onderbouwen? Wij verzoeken de regering namelijk om daarvan af te zien en bij de voorjaarsbesluitvorming naar alternatieve dekkingsopties te kijken. Naar aanleiding van het gesprek kan dit gewoon. Dat lijkt mij dus geen enkel bezwaar. Ik hoor graag de inhoudelijke onderbouwing waarom de staatssecretaris niet bereid is om bij de voorjaarsbesluitvorming naar alternatieve dekkingsopties te zoeken om dit te voorkomen.

Staatssecretaris Jansen:

Niet alleen zijn wij in gesprek met de partijen die ik al meerdere keren heb genoemd, maar voor het terugdraaien van de budgetkorting op de SPUK-maatregel, zoals de BDU, is op de lenW-begroting simpelweg geen dekking. De opbrengsten van een aanvullende vliegbelasting gaan volgens de begrotingsregels naar de algemene middelen van de begroting en zijn daarmee dus geen dekking voor deze maatregel.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, één vraag.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Wat als we het laatste deel van het dictum schrappen, dus de belasting op verre vluchten? Dan is het dus alleen in gesprek gaan en het bij de begrotingsbesluitvorming betrekken. Dan zeggen we niet welke dekkingbron moet worden gebruikt.

Staatssecretaris Jansen:

Ik kan niet aangeven of wij bij de voorjaarsbesluitvorming een alternatieve dekking hebben. We hebben een jaar de tijd om hierover met elkaar het gesprek aan te gaan. Ik heb aangegeven met welke partijen ik dat wil doen. Als ik een dekking heb, kom ik daar hoe dan ook mee bij de Kamer terug. Maar op dit moment is de situatie zoals die is. Ik kan dit dus niet toezeggen op deze manier.

De voorzitter:

Prima. De motie op stuk nr. 27.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 28, voorzitter.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 28, herstel.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 28 "verzoekt de regering zo spoedig mogelijk over te gaan tot de start van de MIRT-verkenning voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn". Ik moet deze motie ontraden. Zoals ik al heb aangegeven, vind ik deze projecten heel belangrijk. Maar een beheerst Mobiliteitsfonds is ook heel belangrijk. Ik verwijs naar de MIRT-spelregels: 75%. Dat geldt is er op dit moment niet.

De motie-Gabriëls op stuk nr. 30 kan ik oordeel Kamer geven.

De motie-Gabriëls c.s. op stuk nr. 31 is niet uitvoerbaar. We kunnen niet vaststellen welk plastic van welke producent niet wordt gerecycled. Dus ik ontraad 'm.

De **voorzitter**:

Ontraden. Kort, meneer Gabriëls. Eén vraag.

De heer **Gabriëls** (GroenLinks-PvdA):

In Frankrijk kan het wel. De plasticafdracht die elk land aan de Europese Unie moet doen, wordt nu doorberekend aan onze inwoners. Je zou die aan de producent moeten doorberekenen. In Frankrijk gebeurt dat. Waarom hier dan niet? U zegt dat het niet uitvoerbaar is. Wij denken van wel, omdat het in Frankrijk ook gebeurt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik blijf bij hetzelfde oordeel.

De **voorzitter**:

De volgende motie.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie-Heutink/Veltman op stuk nr. 32: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 33 van de heer Boutkan, PVV, ontraad ik. De motie is niet uitvoerbaar. Hetzelfde als net: we kunnen niet vaststellen welk plastic van welke producent niet wordt gerecycled.

De **voorzitter**:

De heer Boutkan nog, kort.

De heer **Boutkan** (PVV):

Terwijl die informatie er wél is. Waarom zou de motie dan niet uitvoerbaar zijn?

Staatssecretaris **Jansen**:

Omdat de EU-afdracht is gebaseerd op het aandeel plasticverpakkingen dat niet wordt gerecycled en wij niet kunnen achterhalen van welke producent er niet wordt gerecycled. Daarom is deze motie niet uitvoerbaar, dus ontraad ik haar.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 34.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie op stuk nr. 34 is van de heer Bamenga, D66. Ik ontraad deze motie, die gaat over de Westerschelde en Chemours. Het RIVM heeft mij verzekerd dat er in de zogeheten biomonitoring voldoende bloedstalen van inwoners rond Chemours zijn om een hoge blootstelling aan te kunnen tonen. In dat opzicht is de motie dus overbodig. Op basis van de resultaten kijk ik samen met de staatssecretaris van VWS naar een passend vervolgonderzoek. Dat kan bloedonderzoek zijn, maar dat hoeft niet. Dat is de reden waarom ik deze motie ontraad.

De **voorzitter**:

De heer Bamenga, kort.

Staatssecretaris **Jansen**:

Misschien scheelt dit een vraag, voorzitter. De wenselijkheid voor het uitvoeren van individuele bloedonderzoek op verzoek van inwoners ligt op het terrein van VWS, niet op het terrein van IenW.

De heer **Bamenga** (D66):

Dat was ook net al tijdens het debat gezegd. Ik vraag precies naar wat de staatssecretaris zojuist gezegd heeft. Ik zou hier op een later moment graag wel op terug willen komen, omdat die zorgen er nu eenmaal zijn. Voor nu zou ik 'm ... Nou goed, ik denk er even over na wat ik ermee ga doen. Maar het kan dus zijn dat het even terugkomt bij een volgend debat, bijvoorbeeld over externe veiligheid.

De **voorzitter**:

En dat u 'm aanhoudt, bedoelt u?

De heer **Bamenga** (D66):

Ja.

De **voorzitter**:

Oké. We horen van u. De motie op stuk nr. 35.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie-Bamenga/De Hoop op stuk nr. 35 gaat over nader onderzoek naar het NL-ticket. Ik ontraad deze motie. We hebben daar volgens mij net ook al in een interruptie over gesproken.

De motie op stuk nr. 36, ook van de heer Bamenga, verzoekt de regering om naar Frans voorbeeld onderzoek te doen naar de mogelijkheid om EV's tegen een sterk gereduceerd leasetarief aan te bieden. Als ik de motie mag interpreteren als een oproep om te kijken hoe we mensen met een kleine beurs kunnen ondersteunen in de transitie naar duurzame mobiliteit — die intentie hebben we zeker — dan laat ik 'm oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

U mag knikken, meneer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik ben een beetje in de war, want dit is precies hetzelfde als de toezegging die ik net gekregen heb. Ik wilde de motie dus eigenlijk intrekken, maar nu krijgt die een andere interpretatie.

De **voorzitter**:

Zullen we de motie op stuk nr. 36 gewoon intrekken?

De heer **Bamenga** (D66):

De staatssecretaris heeft het al toegezegd.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb de motie oordeel Kamer gegeven, dus ik zou 'm vooral laten staan.

De **voorzitter**:

Maar als er al een toezegging is, dan kunnen we 'm net zo goed intrekken. Dat scheelt weer een motie.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat mag ook.

De **voorzitter**:

Aangezien de motie-Bamenga (36600-XII, nr. 36) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie op stuk nr. 37 van mevrouw Veltman verzoekt de regering om vóór 1 november met een plan te komen over de invulling van een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones. Oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 38 van de VVD, ook van mevrouw Veltman, verzoekt de regering om in overleg met de ov-sector met een gezamenlijk JenV- en IenW-plan te komen voor een versnelde uitrol van een identiteitscheck. Oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 42 van de heer Pierik van BBB verzoekt de regering te bezien wat er nodig is om een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn op te starten teneinde de belofte in het hoofdlijnenakkoord te realiseren. Oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 48 van de heer Stoffer van de SGP verzoekt de regering te kijken naar de afgifteplicht van elektrische en elektronische apparaten. Oordeel Kamer.

De motie van de heer Grinwis van de ChristenUnie verzoekt de regering tot een breed interdepartementaal financieringsvoorstel voor de MIRT-verkenning. Ik verzoek het Kamerlid deze motie aan te houden. Als u 'm toch wil indienen, moet ik 'm ontraden.

De **voorzitter**:

Dat is de motie op stuk nr. 52.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat begrijp ik eigenlijk niet. Net kreeg een vergelijkbare motie van de heer Pierik, die hetzelfde beoogt, oordeel Kamer. Deze motie geeft een beetje richting aan hoe je zou kunnen komen tot een start van een MIRT-verkenning en nu is het verzoek om de motie aan te houden, anders wordt de motie ontraden. Ik begrijp het niet helemaal.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zou willen verzoeken deze motie aan te houden tot het debat naar aanleiding van het BO MIRT. Bij dat debat kunt u 'm indienen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Maar dan zou dat toch ook het verzoek aan de heer Pierik moeten zijn geweest? Die heeft namelijk exact dezelfde intentie, namelijk om een uitspraak te doen over de MIRT-verkenning en de Nedersaksenlijn.

De **voorzitter**:

Dat wordt nu ontkend door de heer Pierik. Ik begrijp dat u uw motie niet aanhoudt. Dan is die dus gewoon ontraden.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nou, voorzitter, ik ga kijken of ik 'm ineen kan schuiven met de motie van de heer Pierik.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij ook goed.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan ga ik dat doen, want nu deze motie aanhouden terwijl de andere motie oordeel Kamer krijgt, lijkt mij een beetje raar.

De **voorzitter**:

Goed. Maar vooralsnog is deze motie ontraden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja. Ik verzoek de motie aan te houden en anders wordt die ontraden.

De **voorzitter**:

Maar de motie wordt niet aangehouden en is dus ontraden.

Staatssecretaris **Jansen**:

De motie op stuk nr. 55 van mevrouw Koekkoek van Volt verzoekt de regering om een meerjarig financieringsplan voor grensoverschrijdend spoorvervoer vóór de Voorjaarsnota. Ik ontraad deze motie, omdat de verwachting is dat er een grote investeringsagenda komt. Daarom moet ik de middelen uit het Mobiliteitsfonds echt temperen. Dat was mijn laatste motie, maar ik heb nog wel één opmerking, voorzitter.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb begrepen dat er wat onduidelijkheid is over mijn opmerking dat bij mij geen signalen bekend zijn van mensen op het ministerie waarvan ik het vertrouwen moet terugwinnen. Ik heb begrepen dat er mensen zijn die daarover graag met mij willen praten. Dat zeg ik bij dezen toe. Mijn deur staat namelijk altijd open.

De **voorzitter**:

Prima. Tot zover de begrotingsbehandeling. Dank aan de beide bewindspersonen dat ze twee dagen bij ons waren.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Dinsdag stemmen wij over de moties, en vlak voor de kerst over de begroting zelf en de amendementen.

De vergadering wordt van 16.29 uur tot 16.31 uur geschorst.