

7

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017 (34550-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017 (34550-A);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2017 (34550-J).

De voorzitter:

Wij waren toe aan de beantwoording door de staatssecretaris, aan wie ik bij dezen gaarne het woord verleen.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik moest de vergadering vanochtend heel even verlaten. Dat was niet vanwege een gebrek aan belangstelling, maar omdat het bericht mij bereikte dat de gedeputeerde van Noord-Holland, de heer Tjeerd Talsma, plotseling is overleden na een kort en heel hevig ziekbed. Dat is iemand met wie wij ook vanuit ons departement natuurlijk veel hebben samengewerkt, zeker ten aanzien van Schiphol en de belangen van de bewoners in Noord-Holland. Hij was een stoere bestuurder, met hart voor de mensen, en ook een trotse sociaaldemocraat. Ik wens zijn familie en vrienden heel veel sterkte.

De voorzitter:

Daar sluit de Kamer zich uiteraard van harte bij aan.

Staatssecretaris Dijkma:

Zeker.

Ik ben van plan om de beantwoording van alle vragen in drie grote blokken te doen. Allereerst is er een heel blok over het klimaat, de circulaire economie en een veilige leefomgeving. Daarna komt het blok spoor en openbaar vervoer. Last but not least komt het blok luchtvaart.

Voor mij is dit een bijzondere begroting, want dit is mijn eerste en ook laatste begroting in deze kabinetsperiode. Dat betekent dat deze begroting ook de eerste I en M-begroting is waarop ik vanuit mijn eigen positie invloed heb kunnen uitoefenen. Ik heb natuurlijk alle redenen om met vertrouwen naar de toekomst te kijken, maar je ziet tegelijkertijd dat er bij heel veel onderwerpen waarvoor ik verantwoordelijkheid draag, echt grote uitdagingen voor ons liggen. Dat zal in de beantwoording ook naar voren komen. Wat dat betreft, moet er heel veel gebeuren.

Deze dag is ook een beetje bijzonder, want een jaar geleden werd ik in deze functie beëdigd. Je zou dus kunnen zeggen dat ik vandaag 1 ben geworden. De secretaris-generaal wist daarbij op te merken dat ik wel heel vroegwijs was voor iemand van die leeftijd. Bedankt nog!

Ik zou mij ook willen aansluiten bij de woorden van dank die de minister heeft uitgesproken in de richting van de mensen op het departement. Ik heb het zelf ook zo ervaren. Ik kwam binnen in een periode waarin het letterlijk stormde, niet alleen buiten maar natuurlijk ook op het terrein van mijn portefeuille. Ik weet zeker dat het zonder hun steun, de steun en toeverlaat die ik elke dag opnieuw van onze mensen mag ervaren, helemaal niets geworden zou zijn. Ik ben daar dus heel dankbaar voor.

Ik ga nu in op het klimaat. Vorige jaar hebben we een historisch klimaatakkoord gesloten. Morgen, op 4 november, treedt dit verdrag op Europees niveau al in werking. Wat is er veel gebeurd in amper een jaar tijd! Veel woordvoerders hebben eraan gerefereerd dat we vorige week een zeer succesvolle en zeer optimistische klimaatop in Rotterdam hadden. Iemand zei dat ik had opgemerkt dat het "een lieve top" was; dat was overigens naar aanleiding van een opmerking vanuit de NOS, die de top framede als "een lieve top". Ik heb dat bevestigd. Volgens mij zei mevrouw Van Tongeren daar iets over. Er is al genoeg haat in de wereld, maar "een lieve top" betekent natuurlijk niet dat wij achteroverleunen en denken dat het allemaal wel goed is. Er moet heel veel gebeuren.

Ik ben ook heel blij met het recent in Kigali gesloten akkoord over de hfk's. Dat is natuurlijk een heel gemeen goedje. We hebben in Europa op dat punt al heel grote stappen gezet. Het is echt noodzakelijk dat de wereld daar nu in volgt. Dat verdrag staat volgens mij gelijk aan het sluiten van ongeveer 250 kolencentrales. Dit heeft in Nederland betrekkelijk weinig aandacht gekregen, maar na december in Parijs en na Montreal, waar het eerste sectorale klimaatakkoord voor de luchtvaart werd gesloten, was dit natuurlijk een derde belangrijke stap binnen een jaar.

We zijn zelf dit jaar gekomen met het rijksbrede programma voor de circulaire economie. We hebben een regeling over het uitbannen van asbest in daken; daarover zijn ook vragen gesteld. Recentelijk hebben we de Kamer ook een brief gestuurd over het stoffenbeleid, waarbij we samen met het bedrijfsleven bezig zijn om zogenoemde roadmaps, agenda's voor veiligheid op te stellen.

Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Ouwehand hebben mij gevraagd: wat is de komende tijd nou jouw inzet op het terrein van het klimaatbeleid? Ik denk dat we met elkaar kunnen vaststellen dat de urgentie heel erg groot is. De voorvechtster namens de VN, Christiana Figueres, zei een aantal maanden geleden dat alle belangrijke besluiten om in 2050 te voldoen aan de afspraken die wij, al die 195 landen, vorig jaar met elkaar hebben gemaakt, in de komende vijf jaar zullen moeten worden genomen. Er is een enorme urgentie. Je ziet dat bijvoorbeeld aan het feit dat bij de klimaatop ook de grote jongens en meisjes — maar het zijn toch nog steeds wel heel veel jongens — van het bedrijfsleven verenigd in maar liefst 40 bedrijven, en dat aantal groeit, ertoe opgeroepen hebben om vanuit Nederland vaart te zetten achter de energietransitie. Dat is voor het kabinet een enorme steun in de rug. Zo ervaar ik het ook.

Van lokaal beleid tot mondiaal beleid zie je dat we steeds meer stappen zetten. Ik noem de lancering van de CO₂-smart grid. Dat gaat over opslag en gebruik van CO₂. We hebben vorige week gezien dat maar liefst 100 gemeenten samen met provincies willen overstappen op gasloze wijken. Er

zijn nieuwe afspraken gemaakt tussen de overheid en bedrijven over energiebesparing. We hebben het motto van onze klimaatop, "breng Parijs thuis", ook als uitgangspunt genomen voor ons werk in Marrakesh over twee weken. Tot begin december zullen we werken aan een grondstoffenakkoord. Dat gaat ook bijdragen aan de reductie van CO₂.

Het kabinet heeft zich natuurlijk niet alleen verbonden aan het akkoord van Parijs, maar ook aan de Europese maatregelen en afspraken die daaruit voortvloeien. We krijgen nu steeds meer in beeld wat dat betekent, zowel voor de ETS-sectoren als voor de non-ETS-sectoren: de mobiliteit en de landbouw. De opgave is inderdaad enorm groot, alleen al als je de Europese doelstellingen die we nu met elkaar hebben afgesproken zou willen uitvoeren. Het lijkt alsof mensen denken dat het makkelijk zal zijn, maar dat wil ik toch wel tegenspreken. Op tal van terreinen zal er van alles moeten veranderen, of het nou om de mobiliteit gaat, de wijze waarop we onze energievoorziening in huizen inrichten of het feit dat onze industrie nog te afhankelijk — verslaafd, zo je wilt — is van fossiele energie. Het is mooi om te merken dat we in de Kamer niet meer de discussie voeren over de vraag óf dat moet. De discussie gaat hooguit over tijd en tempo die daarvoor nodig zijn en over de vraag hoe kostenefficiënt maatregelen zijn. Dat beschouw ik als de grote winst sinds december vorig jaar in het debat over milieu en klimaat. Ik hoop van harte dat het ons vanuit het kabinet lukt om samen met de Kamer die winst ook vast te pakken.

Dat betekent dat we voort zullen bouwen op het energieakkoord, waar minister Kamp hard aan heeft getrokken. Ik wil hier zeggen dat dat akkoord een kentering in de geschiedenis is. Ik weet dat er ook vaak kritiek op geleverd wordt, maar van Greenpeace tot en met het bedrijfsleven zat men aan tafel. Ik denk dat minister Kamp daar iets bereikt heeft wat de geschiedenis echt zal veranderen. Vanuit mijn positie wil ik zeggen dat ik het een hele eer vind om daar samen met hem aan te mogen werken. Dat doen we ook met lokale overheden op tal van punten, onder andere op het terrein van warmte. We zullen dus met elkaar de doelstellingen van Parijs moeten realiseren. Het wetsvoorstel om het akkoord te ratificeren is nu bij de Kamer ingediend. Ik zie uit naar de behandeling daarvan.

De voorzitter:

U gaat hier vast nog heel veel meer over zeggen.

Staatssecretaris Dijkma:

U kijkt daar heel bezorgd bij, voorzitter. Dat klopt.

De voorzitter:

Ik kijk even naar mevrouw Ouwehand van de Partij voor de Dieren met de vraag of dit wel het moment is om te interrumperen.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Het gebeurt niet vaak, maar u brengt me oprecht aan het twijfelen, voorzitter.

Ja, ik doe het toch, omdat ik de inleiding van de staatssecretaris zeer inspirerend vind. Ik complimenteer haar ook voor het benadrukken van de urgentie en het herhalen van de woorden dat de komende vijf jaar cruciaal zullen zijn om de doelen in 2050 te halen. Ik wil echter toetsen hoe echt dat is. De staatssecretaris zegt dat de discussie gelukkig niet meer gaat over de vraag óf het moet gebeuren en wát er moet gebeuren, maar alleen nog over tijd en tempo. Dan komt er toch één testcase bovendien. Dat zijn de adviezen van de planbureaus om drastisch in te grijpen in de landbouw. De staatssecretaris weet heel goed dat daarmee ook inkrimping van de veestapel wordt bedoeld. Het zou prachtig nieuws zijn als er inderdaad geen discussie meer zou zijn over de vraag óf dat wel moet gebeuren en hoe dan. Dan zouden we het daarover eens zijn en alleen nog maar spreken over tijd en tempo. Wat zegt de staatssecretaris daarop?

Staatssecretaris Dijkma:

Wij laten op dit moment door het PBL uitrekenen welke betekenis de opgave heeft die vanuit Europa op ons en op de landbouw afkomt, en welk type maatregelen daarbij nodig zijn. Daarbij hebben we wel ruimte om bijvoorbeeld tussen de sectoren opgaven te verleggen, als we maar aan onze percentages voldoen. Ook hebben we tijd om maatregelen eventueel wat langer te implementeren. Maar dat dit ook voor de landbouw, die heel veel kennis in huis heeft om klimaatlim te produceren, een verandering met zich meebrengt, is onmiskenbaar. Het is echter wel aan Nederland om te bepalen op welke wijze de landbouw aan die verandering gaat voldoen. Daarvoor hebben we juist met onze kennis in de agrosector heel veel in huis. Dat weet mevrouw Ouwehand ook.

De voorzitter:

U bent nog maar net begonnen, mevrouw de staatssecretaris, maar let u op de afkortingen? Het PBL kwam alweer langs.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat is het Planbureau voor de Leefomgeving, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, de publieke tribune stroomt ook weer vol.

Staatssecretaris Dijkma:

U hebt volstrekt gelijk.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Deze beantwoording van de staatssecretaris is precies de reden waarom ik de vraag stel. Dit verhaal kennen we namelijk. Onze kennis over landbouw kan er inderdaad aan bijdragen dat landbouw elders minder impact heeft op het klimaat. Maar de discussie gaat erover dat de planbureaus, de adviesbureaus, zeggen dat drastisch ingrijpen nodig is en dat krimp van de veestapel onontbeerlijk is. Is de staatssecretaris bereid om vandaag ook uit te spreken dat dat een van die drastische keuzes zal zijn waarover we geen discussie meer hoeven te voeren? Ik snap dat er discussie is over de vraag hoe precies, tijd en tempo, maar is er vol-

gens de staatssecretaris vandaag de dag consensus over dat er drastisch ingegrepen moet worden in de landbouw en dat krimp van de veestapel noodzakelijk is?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik vind het niet fair om nu op één sectoraal plan vooruit te lopen, behalve dan dat ik duidelijk heb gezegd dat er voor alle sectoren, en dus ook voor de landbouw, verandering in het verschieft ligt. Ik wijs mevrouw Ouwehand erop dat dit kabinet daar ook al aan werkt. Ik word nu even gehinderd door kennis, maar er ligt bijvoorbeeld in de varkenshouderij een heel groot plan tot verduurzaming. Dat zal ertoe leiden dat er meer kwaliteit georganiseerd wordt en dat niet iedereen het werk blijft doen dat hij of zij doet. Maar het wordt wel georganiseerd op een manier die verantwoord is naar de mensen in de sector en naar de samenleving in haar geheel. Ik vind dat dit soort discussies te veel in zwart-wit wordt gevoerd. Die verandering komt er inderdaad. Maar laten we ook vaststellen dat we met de wijze waarop wij produceren, in vergelijking met landen om ons heen, vaak een heel gunstige bijdrage leveren aan het milieu, bijvoorbeeld per productie-eenheid. Daar is niet iedereen blij mee, maar dat zijn ook feiten. We moeten die discussie zeker voeren, maar dat moeten we wel precies doen en op basis van voorstellen, en niet in zwart-wit.

De voorzitter:

Mevrouw Ouwehand, kort graag.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter, ik dank u voor de gelegenheid die u mij bood om op dit punt even te testen hoe het ervoor staat. De staatssecretaris heeft gelijk dat het een beetje gek is om op één sector in te zoomen. Maar ik wilde daarmee helder krijgen hoe concreet en hoe duidelijk we vandaag zijn over de manier waarop die drastische keuzes eruit gaan zien. Ik heb daar wat mij betreft voldoende informatie over gekregen. Ik ben het op dit punt oneens met de staatssecretaris, maar daarover volgt later meer.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat vind ik jammer, want we zijn volstrekt concreet over de doelstellingen. Die zijn scherp, namelijk een afbouw van de CO₂-uitstoot in de komende jaren, met Europese doelstellingen en met een vooruitblik — we zullen die in 2018 weer met elkaar vaststellen — op wat er nodig is om mischien wel door te groeien naar een beperking van de opwarming van de aarde tot 1,5 °C. In dat scenario komen allerlei zaken aan de orde, waarover hier in de Kamer volstrekt geen overeenstemming is, bijvoorbeeld de opslag van CO₂. Dat kan ik alvast melden. Die technieken zullen in dat soort type scenario's noodzakelijk zijn. Die discussies gaan er allemaal aan komen, zo zeg ik tegen mevrouw Ouwehand. Ik ben daar niet bang voor, maar ik wil ze wel zorgvuldig voeren op basis van plannen en ik wil het bespreken met de mensen om wie het gaat. De heer Dijkstra gaf in zijn bijdrage aan dat we moeten blijven werken aan draagvlak. Ik vind dat belangrijk en ik wil dat heel graag doen, omdat we nu al, na de financiële en economische crisis die we achter de rug hebben, in delen van deze wereld te maken hebben met een klimaatcrisis. Daar zijn we het over eens. Maar mensen meekrijgen in de verandering die

dat ook in hun leven met zich mee zal brengen, zie ik tevens als een opdracht voor politici. Ik zal daar altijd aan werken.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik heb een vraag over het grondstoffenakkoord. Ik heb de staatssecretaris terecht met veel lof horen spreken over het energieakkoord. Daar zijn veel partijen bij betrokken. Er komt nu ook een grondstoffenakkoord. De staatssecretaris heeft eerder in een AO aangegeven dat zij dat voortvarend en ruimhartig wil oppakken. We gaan daar in december iets van zien. Hoe ruimhartig zal dat zijn? Is de belangstelling vanuit milieuorganisaties en het bedrijfsleven groot? In hoeverre zal die belangstelling ruimhartig worden opgepakt? En hoe ruimhartig zal daaraan invulling worden gegeven? Ik zou het antwoord daarop graag willen weten.

Staatssecretaris Dijkma:

De belangstelling daarvoor is heel groot. Er zijn nu al een aantal heel grote bedrijven die zich georganiseerd hebben en die zich hebben aangemeld om mee te doen, bijvoorbeeld AkzoNobel. Ik ben daar heel optimistisch over.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik heb nog een laatste vraag: wat krijgt de Kamer in december te zien wat betreft het grondstoffenakkoord?

Staatssecretaris Dijkma:

De Kamer krijgt de agenda en de doelstellingen te zien. De uitwerking zal geschieden in transitieplannen per sector en die volgen in de komende jaren. We zullen daar bijvoorbeeld ook de SER bij betrekken.

De voorzitter:

Wanneer in december gaat dat zich afspelen?

Staatssecretaris Dijkma:

Voor het kerstreces. Dat is de meest veilige optie.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb een interruptie op hetzelfde punt. Er is vorige week een motie van mij aangenomen, met daarin een oproep aan minister Kamp — maar het betreft eigenlijk ook staatssecretaris Dijkma — om met de petrochemische sector en de energiebedrijven te bekijken of we de cascade-ring onderdeel kunnen laten uitmaken van de 4 miljard die we uitgeven aan biomassa-bijstook, ook als onderdeel van het grondstoffenakkoord. Mijn concrete vraag aan de staatssecretaris is: komt dit ook op de agenda die zij ons in december gaat sturen?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb de motie zelf nog niet zien langskomen, moet ik eerlijk zeggen. Mag ik hier in tweede termijn op terugkomen? Ik denk dat het sowieso goed is om hier te zeggen dat wij natuurlijk ook kijken naar de wijze waarop de petrochemische industrie kan bijdragen. Het is een type industrie waarvoor het heel moeilijk zal zijn om bij te dra-

gen. Daar denken wij op ons departement, samen met de mensen van EZ, natuurlijk hard over na.

De voorzitter:

Even voor de duidelijkheid: welke motie betreft het?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is een motie die vorige week is aangenomen bij de EZ-begroting. Daarin wordt de minister gevraagd om met de verschillende spelers — de chemische industrie en de petrochemische industrie, maar ook de energiebedrijven — te bekijken hoe van de 4 miljard die we uitgeven aan de bijstook van biomassa ook een deel kan bijdragen aan de structurele versterking van de Nederlandse economie, bijvoorbeeld door een ingroeipad voor de cascadering van biomassa. Dat is heel belangrijk voor de chemische industrie. Daar ging de motie over. Dit zou een van de punten kunnen zijn die de staatssecretaris zou kunnen willen betrekken bij haar agenda die zij in december aan ons presenteert. Vandaar dat ik daar graag in tweede termijn een reactie op krijg.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan merk ik alvast op dat het voortouw in dit geval bij de minister ligt. Ik kan me voorstellen dat hij schriftelijk gaat reageren op de ingediende motie. Ik zal kijken of ik er alvast iets over kan zeggen of dat ik mevrouw Van Veldhoven in tweede termijn in die zin teleurstel dat zij nog heel even geduld moet hebben.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als we van klimaat naar grondstoffen gaan ...

Staatssecretaris Dijkma:

Nou, daar was ik zelf eigenlijk nog niet beland, maar de Kamer is leidend.

De voorzitter:

Niet als u er doorheen praat. Mijnheer Dijkstra?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Een van de mooie dingen is dat die 10 miljard mensen straks allemaal willen eten. We hebben het net al over landbouw gehad. Een belangrijk onderdeel van voedselvoorziening en voedselzekerheid is fosfaat als schaarse grondstof. We zien dat daarmee in het buitenland voortvarend wordt omgegaan, doordat daar een doelstelling is. Ik heb daar een vraag over gesteld, maar de reactie daarop in de schriftelijke beantwoording vond ik nogal summier. Ik vind dat raar. In het buitenland zijn er wel doelstellingen voor deze schaarse grondstof. In Nederland hebben we doelstellingen voor al die andere spullen als glas, hout en kunststof. Waarom hebben we geen doelstelling voor fosfaat? Gezien de technologie is het heel goed mogelijk. Waarom zouden we daar geen doelstelling van 60%, 70% of 80% op zetten? Zo kunnen we de circulariteit bevorderen en deze schaarse grondstof die essentieel is, beschermen en behouden.

Staatssecretaris Dijkma:

De beantwoording in de schriftelijke tekst was misschien summier, maar toch zeker niet afwijzend. Uit mijn herinnering zeg ik dat wij daarin een volgordelijkheid hebben gegeven en zijn ingegaan op de vraag hoe wij dit zouden kunnen oppakken. Als ik de oproep zo mag verstaan dat wij ermee aan de slag moeten gaan, is het antwoord: ja, dat gaan wij doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zie dit als een toezegging om het ambitieus op te pakken en om ook te kijken naar de huidige stand van de technologie, want volgens mij is er veel meer mogelijk dan nu wordt gedacht.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat denk ik ook.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Misschien nog even in aansluiting op het laatste punt van de heer Dijkstra: wanneer kunnen wij dat tegemoet zien? Het CDA heeft ook al vaker gevraagd naar fosfaat. Het antwoord kan ook in tweede termijn worden gegeven, maar ik wil graag weten wanneer wij dat kunnen verwachten.

De staatssecretaris is ingegaan op de grondstoffen. Wij vinden het belangrijk dat wij in december die agenda en de doelstellingen van haar ontvangen. Kunnen wij daarin teruglezen hoe is aangehaakt bij het beleid voor topsectoren in Nederland, het energieakkoord en de werelddoelen? Als wij daar niet zo integraal naar kijken, missen wij straks misschien alsnog de boot, en dan met name ons bedrijfsleven.

Staatssecretaris Dijkma:

Zeker, want als je het grondstoffenakkoord goed uitvoert en de circulaire economie echt goed op gang brengt, zal dat op termijn een grote bijdrage leveren aan de verlaging van de CO₂-uitstoot. Ik kan mij goed voorstellen dat ik op beide punten terugkom in de brief over het grondstoffenakkoord die wij hebben voorzien voor december. Daarbij zal ik aangeven welke termijn wij voor fosfaat denken nodig te hebben om ook echt stappen te kunnen zetten. Ik zal dan ingaan op de kwestie van de technologie en de vooruitgang daarin, die de heer Dijkstra aan de orde stelde. Verder zal ik ook de relatie met zowel het topsectorenbeleid als de beoogde CO₂-afname in beeld brengen.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Wij hebben ook nog de werelddoelen waarvoor minister Ploumen zich hardmaakt. Ik vind het belangrijk dat daar integraal naar wordt gekeken, ook omdat wij een energietransitiefaciliteit gaan inrichten, een mooi financieel instrument. Dat zou juist hierbij moeten helpen. Ik hoop dus dat die integraliteit er ook in zal zitten ten aanzien van die energietransitiefaciliteit, want anders missen wij misschien alsnog de boot.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik moet oppassen dat ik niet alles aan alles verknop, want de zeventien sustainable ontwikkelingsdoelen ken ik. Met een deel daarvan zijn wij aan de slag om die in Nederland vorm te geven. Er zal later apart aan de Kamer worden bericht over de faciliteit waarover mevrouw Mulder heeft gesproken, door zowel de minister van Economische Zaken als de minister van Financiën. Ik weet niet uit mijn hoofd wat hun timing is; daar zal ik nog naar kijken. Maar ik kom daarop terug en wij kunnen daarover natuurlijk nog in het debat naar aanleiding van die brief met elkaar spreken.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

In de brief over de energietransitiefaciliteit die wij van de staatssecretaris en van de minister van Economische Zaken hebben ontvangen, was dit nu juist een van de knelpunten die daarmee moeten worden opgelost. Op het moment dat daar in de agenda in september helemaal niet op wordt ingegaan, denk ik dat je een prachtig mooie agenda kunt hebben, maar dan wordt het nog weinig concreet. Ik hoop dat de staatssecretaris daarop wil ingaan.

Staatssecretaris Dijkma:

Zeker, voorzitter.

De voorzitter:

Het is in ieder geval een prachtig scrabblewoord: energietransitiefaciliteit.

Staatssecretaris Dijkma:

Dubbele woordwaarde.

Ik zal nog wat verder uitweiden over de vragen die zijn gesteld over het klimaat en het klimaatbeleid. Wij zien dat adaptatie naast mitigatie van groot belang is. Dit betekent dat ook voor andere landen financiering, capaciteitsopbouw en adaptatie als zodanig in balans moeten zijn. Nederland is ook internationaal druk bezig met samenwerking, ook buiten het VN-circuit, want een van de redenen waarom dat verdrag in Parijs waarschijnlijk is gelukt, is dat wij zo goed hebben samengewerkt met non-gouvernementele actoren, het bedrijfsleven en niet-gouvernementele organisaties en zij onderdeel waren van dat verdrag.

Mevrouw Mulder heeft gevraagd hoe wordt gecontroleerd of alle landen zich aan de afspraken van het klimaatakkoord houden. De afspraak van Parijs is dat de transparantie over acties van landen op het gebied van emissiereducties wordt versterkt. Dat gaat gelden voor alle landen die meedoen, ook voor de ontwikkelingslanden. Daar wordt in Marrakesh eigenlijk voor het eerst over onderhandeld, want die vergadering zal het eerste moment zijn waarop we met elkaar over de uitvoering van het verdrag spreken. Dat vraagt dus om een stevige inzet op dit punt, want je kunt een heel mooi doel afspreken maar als je controle van de naleving laat verwateren, heb je een probleem.

Verschillende leden — de heer Smaling, mevrouw Dik-Faber — hebben erover gesproken hoe we het beleid voor de langere termijn borgen. Hoe zorgen we ervoor dat bedrijven investeringszekerheid hebben over de kabinetsperiode heen? Daarvoor zijn heel veel verschillende suggesties

gedaan. Er is breed maatschappelijk draagvlak om de klimaatdoelen van Parijs te halen. Bij de klimaatop hebben 40 bedrijven bijvoorbeeld gezegd het verdrag graag om te willen zetten in een klimaatwet. Het ging hen om consequent langetermijnbeleid en investeringszekerheid. Ik wil vaststellen dat een robuust systeem van borging en besluitvorming over de kabinetsperiode heen, wenselijk is. Een klimaatwet kan werken, maar er zijn meer mogelijkheden. Je kunt denken aan een langjarig akkoord dat helemaal gericht is op CO₂-reductie, na afloop van het energieakkoord en daarmee vergelijkbaar. Je kunt ook denken aan een combinatie van een wet en een akkoord. Er is gezegd dat er misschien een klimaatcommissaris zou moeten komen. De WRR heeft gesuggereerd dat er een klimaatautoriteit zou kunnen komen. Minister Kamp heeft daar vorige week tijdens zijn begrotingsbehandeling ook al over gesproken. Hij zei toen dat het kabinet op dit moment naar de verschillende opties kijkt en dat we in de eerste helft van december de energieagenda naar de Kamer zullen sturen. Daarin gaan we in op governance. Hoe gaan we langjarig zekerheid bieden voor bedrijven, burgers, gemeenten, het Rijk zelf en alle andere betrokkenen? Die discussie beslechten we niet vandaag, maar we komen daar nog dit jaar bij de Kamer op terug. De woordvoerders hebben veel adviezen gegeven, maar er zijn in de afgelopen weken ook door anderen veel adviezen uitgebracht. Die willen we allemaal tot ons nemen en wegen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik ben heel benieuwd wat er vanuit het kabinet naar ons toe zal komen. Het is fijn dat de noodzaak wordt gezien, net als bij bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, om langjarig beleid te ontwikkelen. Ik heb geen vraag maar wil de staatssecretaris aanmoedigen. Ik heb het gevoel dat het klimaatbeleid door dit kabinet heel erg versmald wordt tot energietransitie. Dat zou jammer zijn. Energietransitie is nodig, maar we kunnen veel meer doen. We hebben het al gehad over circulaire economie. Ik zou de staatssecretaris dus willen zeggen: pak vanuit het ministerie van I en M uw rol. Het gaat over het klimaat, niet alleen over energie. Het is breder. Ik zou het heel fijn vinden als het klimaat met stip bovenaan staat en dat er juist vanuit het ministerie van I en M een visie tot de Kamer komt, en niet primair van EZ.

Staatssecretaris Dijkma:

Volgens mij gaat het met dit soort dingen nooit over de vraag wie het stuurt, maar om dat wat er op de mat van de Kamer belandt, goed is. Ik wil de aanmoediging van mevrouw Dik-Faber graag aangrijpen om in de loop van mijn verhaal te laten zien dat ik dat al doe. We zijn met een rijksbreed programma Circulaire Economie gekomen. Ik heb zelf afspraken gemaakt over de mobiliteit in het busvervoer en het zero-emissie maken van alle bussen in Nederland in 2025, met dank aan en met grote steun van de lokale overheden. Op tal van dossiers zijn acties nodig en ondernomen. Mevrouw Dik-Faber heeft er gelijk in dat het nog niet genoeg is. Dat klopt.

De voorzitter:

We gaan eerst even naar de rest van het verhaal luisteren, tenzij mevrouw Van Veldhoven nu ...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Heel kort. De staatssecretaris noemde de bussen. Daar heeft de Kamer belangrijke belangstelling voor, zoals de staatssecretaris weet. Hoe staat het met de uitrol daarvan? Ik heb begrepen dat er soms een financieel knelpunt zat en dat er misschien verlenging van concessies nodig was. Hoe loopt het?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat bespreek ik in het volgende blok.

De voorzitter:

Is het niet handig als wij de staatssecretaris eerst haar verhaal laten houden? Al die zaken komen daarin terug. Ze is nog lang niet klaar, ook op het gebied van klimaat. Laten we daar eerst even mee beginnen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kom net bij de heer Smaling en zijn vraag hoe het Rijksbrede programma Circulaire Economie meeloopt in het tempo dat nodig is voor reductie van CO₂. Zoals gezegd, de circulaire economie draagt gewoon bij aan het realiseren van de afspraken van Parijs. TNO heeft ons daarover ook al een en ander voorberekend wat heel hoopvol is. Daaruit blijkt dat het efficiënt omgaan met grondstoffen zorgt voor een reductie van ruim 9% van de totale Nederlandse uitstoot. Er is dus echt werk aan de winkel. Als wij dat goed doen, kunnen wij een forse klap maken.

Mevrouw Cegerek heeft gevraagd of ik wil kijken naar financiële instrumenten voor de circulaire economie. Alle partijen, energie en middelen hebben wij heel hard nodig. Het is gelukt om de middelen van het oude Afvalfonds, 27 miljoen euro, ingezet te krijgen voor een groot aantal acties. En dat is niet zomaar iets, want meestal kijkt minister Dijsselbloem heel scherp toe op middelen die overblijven. Ik heb net in het debatje met mevrouw Mulder al verwezen naar de nieuwe nationale financieringsinstelling. Heel veel bestaande ondersteuningsinstrumenten, zoals de SDE+, kunnen voor de circulaire-economieprogramma's worden ingezet. Er is ook nog Europees geld beschikbaar voor onderzoek en kennisontwikkeling. Ik verwijs daarbij naar het Junckerfonds. Wat dat betreft is er een range aan financiële mogelijkheden om ook hier goed werk van te maken.

De voorzitter:

Mevrouw Cegerek, net heb ik de heer Smaling gevraagd om even te wachten. Laten wij nu even de staatssecretaris de ruimte geven. Daarna komt u allemaal aan de beurt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar mijn inzet in Europa bij het Europese pakket met betrekking tot de circulaire economie. De Commissie heeft al een aantal stappen gezet. Het afvalpakket en de Meststoffenverordening zijn gepubliceerd. In het actieplan en de Raadsconclusies worden acties aangekondigd voor de komende paar jaar. De Commissie komt met maatregelen, waaronder het werkplan Ecodesign. Wij hebben recentelijk begrepen dat dit vertraagd is. Ik wacht nu dus even met spanning af wat eruit

komt. Zodra dit bekend is, zal het kabinet de Kamer informeren over zijn inzet. Wij gaan zelf natuurlijk ook actief aan de slag. Wij dringen aan bij de Commissie en de andere lidstaten op ambitie en tempo. Wij dragen bij aan het Europese platform voor de circulaire economie en wij helpen ook andere landen met onze kennis en kunde. Wij gaan bijvoorbeeld binnenkort naar Indonesië op klimaathandelsmissie. Daar zal bijvoorbeeld ook het hele afvalbeheer en de manier waarop dat in Jakarta een plek zou kunnen krijgen, aan de orde zijn. We hebben de North Sea Resources Roundabout. Dat is een internationale green deal waarvoor — ik kijk naar mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Cegerek — veel steun vanuit de Kamer is gekomen om zoiets voor elkaar te boksen. Het is gelukt. Wij willen natuurlijk heel graag nog meer internationale green deals sluiten.

Mevrouw Ouwehand had eergisteren een heel indringend verhaal in vijf punten, waarin zij aandacht vroeg voor de beleidswijzigingen die in haar ogen noodzakelijk zijn om serieus werk te maken van het klimaatbeleid. Zij vroeg naar de inzet op duurzame consumptie. Zij zei dat het taboe ervan af moet. Vanochtend zag ik toevallig in de sociale media een bericht van Vroege Vogels dat er in Nederland voor het vijfde jaar achter elkaar weer minder vlees is gegeten. Mijn indruk is niet dat er in Nederland een taboe ligt op de discussie over de vraag wat je eigen bijdrage is, bijvoorbeeld als je vlees eet, aan de milieuvervuiling. Er is natuurlijk wel discussie, wat ik heel goed begrijp, over de vraag in hoeverre de overheid daarin dwingend, zo niet sturend is. Daarvan heeft het kabinet steeds gezegd dat het wel mensen wil stimuleren en motiveren om groene keuzes te maken. Het kabinet wil ook handreikingen doen in informatie, maar — om het heel plat te zeggen — het komt niet in de koelkast. De keuzes zijn aan de burgers zelf. Ik heb het overigens ook mevrouw Ouwehand zelf niet horen aanbevelen. Die vrijheid is er voor de burgers. Weet wat je eet en weet wat jouw bijdrage kan zijn. Weet ook wat je kunt doen, bijvoorbeeld door het afwisselen van vlees en vegetarisch, om jouw eigen milieudruk te verminderen. Er zijn juist ontzettend veel initiatieven op dat terrein.

Ik onderschrijf de woorden over aandacht voor duurzaamheid in het onderwijs. Ik heb in een voorvorige functie inderdaad bezwaar gemaakt tegen de stortvloed aan lespakketten die met name in het basisonderwijs over scholieren en vooral leraren en leraressen heen kwam. Een lespakket mag geen aflaat zijn waarbij je je maatschappelijke probleem verwoordt in een mooie handzame folder waarna het onderwijs het moet oplossen. Dat is niet de bedoeling. Ja, in het onderwijs moet er aandacht zijn voor duurzaamheid. Dat zit in de kerndoelen, alsmede in veel van de pakketten. Duurzaamheid vraagt echter ook om een mentaliteitsverandering. Dat is een van de redenen dat wij in het circulaire-economiepakket extra aandacht gaan besteden aan scholen. Dat gaat over zaken als de wijze waarop wij omgaan met het scheiden van afval. Ik zal daar later nog wat meer over zeggen. Ook medefinancieren we DuurzaamDoor. EZ neemt het leeuwendeel voor zijn rekening en wij maar een klein beetje, maar we doen het wel. Het is een bescheiden bedrag, maar ik kan mijn geld maar een keer uitgeven. Volgens mij gaat het goed met dat programma.

De heer Dijkstra vroeg naar belemmeringen voor het invoeren van de energieprestatievergoeding. Hebben woningcorporaties de ruimte om de kleine labelstappen te mogen zetten die volgens de heer Dijkstra het meest renda-

bel en gunstig zijn voor de huurder? Er is geen belemmering om de energieprestatievergoeding in te voeren. Die is per 1 september jl. in werking getreden. De epv is bedoeld voor de gereguleerde huursector, om naast huur een vergoeding in rekening te mogen brengen bij zeer energiezuinige woningen, bijvoorbeeld de nul-op-de-meterwoningen. Ik heb die woningen recent bezocht. Ik kan zeggen dat ze echt een fantastisch fenomeen vormen, dat heel succesvol is. Voor burgers betekent het dat ze de kwaliteit van hun woningen zien verbeteren en de energierekening zien dalen. Nou, wat wil je nog meer?

Op verzoek van de Kamer is er een verkenning gedaan om de energieprestatievergoeding ook toe te passen bij een lagere energiezuinigheid, zoals bij het nemen van labelstapen. Deze informatie hebben wij opgevraagd bij BZK. Ik zeg tot de heer Dijkstra dat daar de lead ligt, bij minister Blok. Uit de informatie is gebleken dat de invoering op een aantal bezwaren stuit en vooral ook heel gecompliceerd is. Er lopen nu onderzoeken naar. De minister voor W en R heeft aangegeven dat de resultaten van die onderzoeken in 2017 beschikbaar zullen zijn. Ik ga ervan uit dat hij dan zal laten weten op welke wijze hij hiermee verdergaat.

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

Dank voor dit antwoord, maar ik zie dit ook graag in relatie tot het klimaat en de CO₂-doelstellingen die we hebben. De woningcorporaties hebben een groot aanbod aan woningen in de bebouwde omgeving, waar een grote uitdaging ligt. Heeft I en M daar ook een rol, gezien de klimaatdoelstellingen?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Wij helpen andere departementen natuurlijk voortdurend vanuit onze verantwoordelijkheid voor het klimaat. De nul-op-de-meterprojecten zijn een voorbeeld daarvan. Ik heb daar een werkbezoek aan gebracht. We kijken ook of we kunnen helpen met het wegnemen van belemmerende regelgeving, maar de lead op dit punt ligt echt bij W en R.

Ik kom bij het thema milieu en gezondheid.

De **voorzitter**:

Hebt u een vraag over het vorige onderwerp, mevrouw Ouwehand?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ja, voorzitter. Ik dacht dat de minister het blokje over het klimaat zou afronden en dat we daarna mochten interrumperen.

De **voorzitter**:

Zeker.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik heb twee vragen, als u mij dat toestaat. De eerste gaat over duurzaam onderwijs. Het klopt dat de staatssecretaris bezwaar heeft gemaakt tegen de stroom van lespakketten. Ik weet dat nog. Zo moet het ook niet, denk ik. In de tussentijd heeft de Kamer echter een motie aangenomen over het

verdrag Duurzaamheid in het onderwijs. Het ministerie van I en M is daarmee aan de slag. Ik heb de staatssecretaris expliciet een vraag gesteld over het uitwerkingsplan. De Kamer heeft een rondetafelgesprek gevoerd, georganiseerd door de Partij voor de Dieren. Alle experts zijn het eens over wat er moet gebeuren: een verbinding leggen tussen die mooie initiatieven en de scholen. De jongeren hebben dat plan uitgewerkt. Gaat de staatssecretaris dat ondersteunen?

Mijn tweede vraag gaat over consumptie. Ik ken het standpunt van het kabinet en ik ben blij dat de staatssecretaris niet meer zegt: ja maar, wij gaan niet vlees verbieden. Daarmee suggereerde zij dat ik dat gevraagd zou hebben. Dat is niet zo. Ik vind wel dat het kabinet te weinig doet. Het klopt dat steeds meer mensen ervoor kiezen om minder vlees te eten. Dat is prachtig, maar onze vleesconsumptie als geheel is nog steeds onhoudbaar. Op dat punt vraag ik de staatssecretaris om moed te tonen en om met respect voor de keuzevrijheid van mensen wel gebruik te maken van de mogelijkheden die er gewoon liggen om mensen te faciliteren en te stimuleren om duurzamere keuzes te maken.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Wat het duurzaam onderwijs betreft lijkt het mij verstandig dat ik mij gewoon versta met de minister van Onderwijs en dat ik met haar bespreek op welke wijze wij ook inhoudelijk kunnen reageren op het plan van de jongeren. Dat verdienen de jongeren en dat verdient het onderwerp.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Prachtig. Kan de staatssecretaris iets zeggen over de termijn waarop zij de Kamer daarover kan informeren?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik denk dat wij dat voor het voorjaarsreces doen. Ik kijk even naar mijn eigen agenda en naar de tijd die nodig zal zijn voor overleg tussen de departementen. Wij zijn de komende weken met een paar milieudingen in de weer.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Geweldig. Dank.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Op het tweede punt zijn wij het oneens. Ik ben het niet met u eens dat wij niks of te weinig doen. Ik denk dat wij heel veel doen in onze voorlichting. Ik denk dat de departementen zelf ook veel doen. De meatless Mondays zijn door uw fractie aan de orde gesteld en die zijn er nu gewoon. Ik wijs ook op de wijze waarop wij de eiwittransitie in Nederland op gang helpen en financieel ondersteunen. Er zijn in de afgelopen jaren echt tal van beleidsmaatregelen genomen, van voorlichting tot en met het, soms ook financieel, ondersteunen van goede initiatieven om die betere keuze te maken. Als je dat niet ver genoeg vindt gaan, dan kom je op een gegeven moment terecht in een ander type maatregelen. Het kabinet heeft daarvan inderdaad gezegd: dat doen wij niet.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dan is er toch een meningsverschilletje. Ik erken dat er tijd en geld wordt geïnvesteerd in een transitie naar meer plantaardige eiwitten, maar het is echt te mager, gelet op de uitdaging die er ligt. Daar was ik op aangeslagen, omdat de staatssecretaris zelf op de klimaatop heeft gezegd: het wordt niet makkelijk. Dat zegt zij vandaag ook weer. Er moet echt meer gebeuren. De minister zegt: wij respecteren de keuzevrijheid, maar wij kunnen mensen echt een duwtje in de rug geven om ervoor te zorgen dat zij de spits mijden. Daar zet zij actief beleid op, niet alleen voor een groep mensen die al geïnteresseerd is, bijvoorbeeld in duurzame consumptie. Zij doet meer. Ik wil niet zeggen dat de staatssecretaris van Milieu op het gebied van consumptie, van voeding, een beetje achterover hangt, maar er gebeurt te weinig. De eerste periode waarin ...

De voorzitter:

Wilt u ter zake komen?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ja, ik zal een concreet voorbeeld geven. Voormalig minister van Milieu Cramer heeft op dit punt gezegd: het is eigenlijk wel goed als wij de norm omdraaien: vegetarisch wordt de norm; wie vlees wil, moet daarom vragen. Dan respecteer je nog steeds de keuzevrijheid ...

De voorzitter:

Mevrouw **Ouwehand**, dit zijn hele betogen. Komt u ter zake!

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

... maar voer je het door op het ministerie. Waarom is dat geen beleid op het ministerie van Infrastructuur en Milieu?

Staatssecretaris Dijkma:

Volgens mij wordt er juist op ons ministerie op heel veel dossiers heel groen gekozen. Los daarvan hebben wij, denk ik, een meningsverschilletje, zoals mevrouw **Ouwehand** het noemde. Dat mag ook, maar niet over de urgentie die eronder zit. Je kunt van mening verschillen over maatwerk, over de aanpak, over de effectiviteit vooral. Vanochtend zagen wij dat de Nederlanders voor het vijfde jaar op rij steeds groenere keuzes maken in hun voedselpatroon. Dan doet Nederland kennelijk ergens iets toch wel goed. Ja, wij ondersteunen die keuzes met tal van initiatieven, maatregelen en, zo u wilt, stimulansen. Ik vind dat dat wel degelijk een heel pakket is. Voor nu even zijn wij het op dit punt niet helemaal eens. Kan gebeuren.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik zal in mijn bijdrage in tweede termijn uiteenzetten wat er allemaal nog meer kan gebeuren. We zijn dus nog niet klaar met deze discussie!

Staatssecretaris Dijkma:

Ik wacht het af!

De voorzitter:

Ik wijs u even allemaal — dus niet alleen mevrouw **Ouwehand** — voor wat er in artikel 57 van het Reglement van Orde staat over interrupties: "De Voorzitter kan interrupties toelaten. Deze dienen te bestaan uit korte opmerkingen of vragen zonder inleiding." We moeten het allemaal echt een beetje korter doen. Er staat nog een volgende behandeling op de rol voor vandaag. Iedereen mag interrumpen, maar mag het alstublieft wat korter en zakelijker?

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

Dank u wel dat u ons eraan herinnert.

Is het deze staatssecretaris, die het klimaat behartigt, geen doorn in het oog dat er op het ministerie van Economische Zaken geen draagvlak is voor een minimum-CO₂-prijs? We weten allemaal dat het ETS (Emissions Trading System) in Europa niet werkt. We werken er al jaren aan om dat te verbeteren, ...

De voorzitter:

En toen?

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

... maar er gebeurt heel weinig. Ik heb het PvdA-verkiezingsprogramma gelezen. Ik weet dat de staatssecretaris hier niet als PvdA-vrouw staat maar als staatssecretaris, maar laten we toch met elkaar kiezen voor een minimum-CO₂-prijs! We kunnen die zo invoeren met omringende landen. Dan hebben we echt een stap voor het klimaat gezet.

Staatssecretaris Dijkma:

Mevrouw **Dik-Faber** heeft volstrekt gelijk: ik sta hier als dienaar van de Kroon, zoals dat zo mooi heet. In het kabinet zijn wij voortdurend met elkaar in de weer over de vraag hoe wij ervoor kunnen zorgen dat koolstof een effectieve prijs krijgt. We zijn het er ook volstrekt over eens dat het ETS beter kan en moet. Dat hebben we ook gemeenschappelijk geagendeerd tijdens het Nederlandse voorzitterschap onder mijn leiding. Daar ben ik nog lang niet mee klaar. We zullen inderdaad moeten blijven nadenken over de "what if": wat doen we als het Europese systeem niet goed gaat werken? Maar het meest effectief is toch een functionerend Europees systeem. Daarmee voorkom je een waterbedeffect. Daarmee voorkom je namelijk dat de goede dingen die wij hier doen in een bevriend buurland als Polen — ik noem maar een land — weer gecompenseerd worden door zaken die we liever niet zien. Die laatste mogelijkheid moet mevrouw **Dik-Faber** toch een doorn in het oog zijn, want daar sta je dan met je goeie gedrag.

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

Hoelang wil de staatssecretaris nog werken aan het verbeteren van het ETS? Wanneer is voor haar het moment gekomen waarop zij gaat proberen om met omringende landen tot een minimumprijs te komen? Engeland heeft dat bijvoorbeeld ook gedaan. Zolang het ETS nog niet werkt, zijn er dus wel degelijk mogelijkheden om tot andere

maatregelen over te gaan. Daarin moet ook Nederland zijn verantwoordelijkheid nemen.

Staatssecretaris Dijkma:

Nederland moet ook verantwoordelijkheid nemen en koolstof moet een betere prijs krijgen. Dat zijn de twee basisuitgangspunten waarover wij het van links tot rechts eens zijn. De volgende vraag is hoe je dat het beste kunt regelen. Het belangrijkste is dat wij het Europees regelen, zeker nu er zelfs in China in maar liefst zeven regio's gewerkt wordt aan een ETS-achtig systeem. Dat is ongelooflijk, maar waar. In Canada is men hier ook mee bezig. In Californië is men ermee bezig. In Mexico wordt erover gesproken. Je moet je huidige systeem niet opgeven terwijl men op andere plekken in de wereld zo'n systeem zou willen hebben. Je moet kritisch zijn over de manier waarop het functioneert, maar daar handelen wij ook op. Er zal een aantal rechten uit de markt worden genomen. Door schaarste op die markt te creëren, zetten we voortdurend vervolgstappen om die prijs beter en efficiënter te laten zijn. Ik ben het met mevrouw Dik-Faber eens dat het gat tussen de huidige prijs, zo'n €5 à €6, en de prijs die het zou moeten worden, waarschijnlijk wel €50, heel erg groot is. Ik begon mijn bijdrage dan ook door te zeggen dat we ook niet meer heel veel tijd hebben.

De voorzitter:

Mevrouw Dik, wilt u nog een afrondende vraag stellen? Als het maar kort is!

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik ben blij met die laatste woorden, want we hebben inderdaad niet veel tijd meer. Laten we het een doen, dus volop inzetten op verbetering van het ETS, maar het andere niet nalaten. Laten we ook naar andere maatregelen kijken, zolang het ETS nog niet werkt.

Staatssecretaris Dijkma:

Volgens mij was dat een opmerking. Die heb ik verstaan. Wij bespreken dit ook in het kabinet. Wel hechten wij eraan om vast te stellen dat juist die internationale en Europese stap het effectiefst is. Je moet die niet nu zomaar loslaten, want dan heb je misschien een nog veel groter probleem.

De heer Smaling (SP):

Rijk zonder CO₂ is een heel goed advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Er staat een grafiekje in. Per sector wordt ongeveer aangegeven hoe snel je naar dat CO₂-neutrale niveau kunt. Mijn vraag gaat over het tijdpad en de afdwingbaarheid per hoofdsector. Heeft de staatssecretaris daar al een idee over of moeten we daar nog op wachten?

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, daar moet u nog even op wachten, omdat we bijvoorbeeld voor de ETS-sectoren midden in het debat zitten: hoe maken we ETS zo effectief mogelijk? Het heeft daar wel een relatie mee. Daarnaast weten we nu van Europa aan welk percentage Nederland moet voldoen voor de non-ETS-

sectoren: 36%. Op verzoek van de Kamer hebben we het Planbureau voor de Leefomgeving gevraagd om in kaart te brengen wat dat voor ons betekent. Dan kunnen we ook per sector het maatregelenpakket uitonderhandelen dat daarbij past. Dat zal nog wel een stevige dobber worden, want er is echt veel te doen.

De heer Smaling (SP):

Is het de ambitie van de regering om het pad van de Europese Unie aan te houden wat betreft daling van de emissie? Of zijn wij ambitieuzer?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik verbaas mij altijd over het gemak waarmee iedereen denkt dat wij dat pad van de Europese Unie zullen halen. Alleen al voor de non-ETS-sectoren zoals de landbouw en de mobiliteit zult u straks zien welke rigoureuze veranderingen dat zal vragen. Alleen al het halen van het Europese pad zal voor Nederland geen sinecure zijn. En ja, in het Parijse verdrag is op twee punten een belangrijke afspraak gemaakt. Het klimaatbeleid voor de toekomst, dus ook het Nederlandse beleid, moet in elk van de sectoren klimaatbestendig zijn. We kunnen eventueel elke vijf jaar met een momentopname, in VN-termen een stocktake, bekijken of we nog wel voldoende op de goede weg zijn en of het misschien ambitieuzer moet. Ik sluit dat niet uit, maar de eerste discussie daarover zal in Nederland in 2018 plaatsvinden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Is de staatssecretaris het met de VVD eens dat het het mooiste zou zijn dat je wereldwijd die systemen aan elkaar koppelt en dat je dus wereldwijd één soort prijs hebt voor koolstofuitstoot?

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, dat zou briljant zijn.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is het ideaalplaatje, maar zover zijn we nog niet. Het is wel mooi dat recent in Montreal ook de luchtvaart, die eerst niet meedeed aan het klimaatakkoord, nu heeft aangegeven om te gaan voor bronbeleid en voor beprijzing. Hoe zorgen we er zo meteen voor dat een partij zoals de KLM, die nu al Europees belast wordt en straks wereldwijd ook, niet dubbel wordt gepakt?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik zal er bij het luchtvaartblok nog iets over zeggen. Het korte antwoord is: dat moeten we met verstand en beleid bekijken. We laten niet nu een oude schoen al los terwijl de nieuwe er nog niet helemaal is. Ik kom daarop terug bij de Kamer en wil er ook met mijn Europese collega's over spreken. Europa heeft op dit dossier echt een voorloperspositie. Wij hebben natuurlijk al een werkend systeem. We gaan toe naar een mondiaal systeem. Ik heb er zelf hard voor gevochten in Montreal om dat voor elkaar te krijgen. Die overgang, die transitie naar dat nieuwe systeem, moet in wijsheid gebeuren met oog voor de economische

belangen van de luchtvaartsector en ook met oog voor het ecologisch belang van stappen die iets voorstellen.

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

Ik ben dat met de staatssecretaris eens, maar je kunt niet vier schoenen, twee paar, tegelijkertijd aanhebben.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, twee wel.

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

Precies, dus daar moeten we voor gaan.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor de staatssecretaris net iets zeggen over de economische belangen. Ik heb net de laatste peilingen in Amerika gezien. Het zou heel goed kunnen dat Donald Trump president wordt. Dan gaat het klimaatakkoord de prullenbak in; dan doet Amerika niet mee. Dat zet de hele verhouding natuurlijk op z'n kop. Wat gaat u dan doen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zover is het gelukkig nog niet.

De heer **Madlener** (PVV):

Over een paar dagen misschien wel. Als Donald Trump inderdaad president van Amerika wordt en Amerika niet meedoet aan dat akkoord, dan mag dat toch niet betekenen dat onze concurrentiepositie ondermijnd wordt — dat gaat dan gebeuren — en dat u geen flauw idee hebt wat u dan gaat doen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het mooie in dit soort kwesties is dat er eigenlijk twee wijsheden zijn. De eerste komt van mijn grootmoeder. Als zij wielen had dan was zij een autobus, zei zij altijd tegen mij: niet ingaan op speculaties over iets waarvan je echt nog geen idee hebt waar het eindigt. De tweede is dat er in Amerika natuurlijk ook een democratisch proces is. Er is niet alleen een president, maar ook een congres en een huis. Men heeft een handtekening gezet. Er is geratificeerd. We moeten het dus gewoon afwachten. Uiteraard kijk ik net zo goed als de heer Madlener op 8 november met spanning naar wat er gebeurt. Ik denk er het mijne van.

De **voorzitter**:

U hebt er zelfs iets over gezegd.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zo is het. Maar net niet te veel, denk ik. Of hoop ik.

Mevrouw Cegerek, mevrouw Dik-Faber, mevrouw Van Veldhoven en de heer Smaling vroegen naar de WHO-normen voor luchtkwaliteit en de uitbreiding van het actieplan. Ik heb al eerder gezegd dat ik denk dat het op zichzelf een prima idee is om het Actieplan Luchtkwaliteit wat breder in te zetten dan alleen maar voor Amsterdam en Rotterdam,

maar dan vooral gericht op de paar plekken waar we soms nog zien dat we niet voldoen aan de Europese normen. Ik wil wel gezegd hebben dat we hier in de afgelopen jaren veel succes hebben geboekt. Dat lijkt soms niet zo, als je de kranten leest. We hebben echter enorme stappen gezet waar het gaat om verbetering van de luchtkwaliteit. Met name Europees bronbeleid is daar heel belangrijk voor. Dat moeten we goed organiseren. Als we de normen voor voertuigen in Europa strenger maken — daar zijn we op dit moment mee aan de slag, het kabinet wil daar ambitieus in zijn — zal dat een enorm effect hebben op hoe wij het doen.

De Gezondheidsraad brengt in 2017 advies uit over het luchtkwaliteitsbeleid. Ik heb zelf op de laatste dag van het Nederlandse voorzitterschap een zwaarbevochten voorstel binnengehaald rondom de NEC-richtlijn, de luchtkwaliteitsrichtlijn. Dat zal voor Nederland gewoon weer nieuwe stappen betekenen, als wij daarbij de streefwaarden van de WHO in gedachten hebben. Nederland is gelukkig al heel ver, ook als je kijkt naar wat onze bijdrage moet zijn op basis van die richtlijn. We hebben echter steeds gezegd dat we blijven streven naar verdergaande verbetering. Dat is iets anders dan die streefwaarden in een wet opnemen als een nieuwe richtlijn. Ik zou zeggen dat we gewoon frappez toujours moeten handelen. We hebben de Europese normen waar we aan moeten voldoen. Daar voldoen we bijna aan, maar nog niet overal. Vandaar de extra inspanning die ik al eerder aankondigde. Ondertussen zullen we in dat nieuwe luchtplan, ook op basis van de NEC-richtlijn en op basis van wat de Gezondheidsraad gaat zeggen over luchtkwaliteit en het effect daarvan op burgers, vervolgstappen kunnen zetten. De vraag is wat er nog mogelijk is om steeds verder op te schuiven in de richting van die streefwaarden.

Schoon busvervoer speelt een belangrijke rol in het verbeteren van stedelijke luchtkwaliteit. Mevrouw Van Veldhoven vroeg net waar we staan. In het bestuursakkoord hebben we in april jongstleden vastgelegd dat de ambitie is dat we vanaf 2025 alle nieuwe bussen emissievrij hebben. Daar is om gevraagd in een motie van haar hand. We zien dat dat op zichzelf heel goed gaat. Er zijn batterijbussen die 's nachts opladen op Schiermonnikoog en Schiphol. Het is leuk om die even in één adem te noemen. In Noord-Brabant zijn nu 40 elektrische batterijbussen en Limburg 30. Amsterdam en Utrecht timmeren aan de weg. Amsterdam gaat een heel deel van zijn vloot emissievrij maken. Utrecht vervangt tien dieselbussen door tien elektrische bussen. Ik heb in elk geval geen berichten gehad dat het moeilijk zit. We zaten met veel mensen aan tafel. Ook de bussebouwers hebben meegedaan met het akkoord. We hebben het dus breed ingezet.

Dan kom ik bij het blok spoor en openbaar vervoer.

De **voorzitter**:

Dat weet ik zo net nog niet. Mevrouw Mulder heeft een vraag.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Ik heb nog een vraag gesteld over duurzaam inkopen. Ik dacht dat die misschien beter past in dit blok dan in een van de andere twee. Maar misschien komt er nog een blokje overig met restvragen?

Staatssecretaris **Dijkma**:
Nee.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Dan wil ik de volgende vraag stellen. Er zijn nog geen monitoring- of benchmarkingafspraken gemaakt met decentrale overheden en dat is wel belangrijk voor bedrijven die duurzaam bezig willen zijn. Ik wil daar graag een reactie van de staatssecretaris op. Dat mag in tweede termijn. Misschien komt het zelfs wel in de brief voor het AO over duurzaamheid dat wij nog gaan houden. Tegen die tijd zou ik wel graag willen weten waar we aan toe zijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat lijkt me fair. We leggen de laatste hand aan een overeenkomst met lokale overheden op dit terrein. We hebben een gemeenschappelijke ambitie. Het akkoord komt vermoedelijk voor het AO naar u toe. Ik kijk even of een van mijn ambtenaren nu niet heel moeilijk gaat kijken. Als ik iets zeg wat niet klopt, kom ik daarop terug in tweede termijn. Bij mijn weten, zullen we met dat bestuursakkoord rondom duurzaam inkopen naar u toe komen. Dat zal dan ook onderdeel zijn van de vraag hoe we ervoor zorgen dat iedereen laat zien zich te houden aan de ambitie die wij samen uitspreken. Er wordt nu driftig ja geknikt, dus ik hoef er niet op terug te komen in tweede termijn.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Ik ben in ieder geval blij met de toezegging van de staatssecretaris dat we het voor het AO zullen ontvangen, zodat we het daarbij kunnen betrekken. Een ander punt waarvan ik dacht dat het misschien wel tot dit blokje zou horen, was de asbestsanering. Ik was benieuwd of de staatssecretaris daar nu op ingaat of dat ze daar straks op terugkomt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, maar ik heb daar in de schriftelijke vragen uitgebreid op gereageerd, evenals op bijvoorbeeld vragen over de landbouwsector. We zijn ook hierbij bezig met een gezamenlijke aanpak. U krijgt in december een actieplan. Daarin zullen we laten zien wat de bijdrage die wij nu met elkaar leveren, betekent en hoe die zich verhoudt tot de ambitieuze doelstelling die we in deze Kamer met elkaar hebben afgesproken. Er is een beperkt bedrag aan subsidie beschikbaar, in totaal 70 miljoen. Nu is de eerste tranche van 10 al verhoogd met 5, omdat het heel succesvol bleek. Zelfs als je dat zou verdubbelen of verdriedubbelen, staat dat in geen verhouding tot de opgave. De oplossing moet door slim beleid, door een combinatie van bijvoorbeeld maatregelen rondom energie, verduurzaming van gebouwen en het opknappen van daken, worden gevonden. Dat is precies het onderwerp waar het actieplan over gaat. Ik zit ook met bijvoorbeeld de heer Prevo uit Limburg en de bestuurders uit Overijssel om tafel om te kijken hoe we dat slim kunnen doen.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Dan zullen we dat in december ontvangen van de staatssecretaris. Ik hoop dat we daarna nog met haar erover kunnen debatteren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zeker. Daar ga ik van uit. Er is hard gewerkt, kan ik u zeggen, ook door alle lokale betrokkenen. Daar ben ik echt heel blij mee. Dat is goed werk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

In Engeland zijn vandaag de dag interessante uitspraken van de rechter, een natuurlijk over de brexit, maar ook een over diesel en luchtvervuiling. Over dat laatste heeft de rechter gezegd dat er gerekend is met modellen die niet klopten. De overheid is in het ongelijk gesteld en moet veel meer doen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is de volgende. Kan zij een reactie geven op de redenering die in het artikel wordt weergegeven en denkt zij dat die in Nederland niet van toepassing is? Ik zal het artikel uiteraard graag aan haar geven ter beantwoording in tweede termijn. Mijn tweede punt is dat de staatssecretaris zegt dat ze het actieplan wil uitbreiden, maar dan alleen gebaseerd op de EU-normen, terwijl ze eerder ook heeft gezegd dat we verder moeten kijken. De staatssecretaris wil het niet in wetgeving vastleggen, maar we vragen de Gezondheidsraad niet voor niets om streefwaarden. Waar blijven die streefwaarden, waar verankeren we die, als de staatssecretaris dat niet in wetgeving wil doen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat zijn twee heel verschillende thema's. Wat het eerste betreft, weet ik niet of het wijs is om daar nu een reactie op te geven, aangezien er op dit moment op dit punt een rechtszaak loopt. Dus alles wat ik daarover ga lopen speculeren, is niet in het belang van de Nederlandse Staat. Overigens ga ik ervan uit dat het RIVM heel goede state of the art modellen heeft, die wij ook vaak valideren, ook internationaal. Daar wil ik het nu ook echt bij laten. Dat lijkt mij het meest wijs.

Wat betreft het tweede punt, zit het net iets anders. De Gezondheidsraad komt inderdaad met een advies over luchtkwaliteit en welke nieuwe stappen we in de Nederlandse situatie zouden kunnen zetten. Als u vraagt om nu al wat meer te doen in een actieplan, dan zijn er naast Amsterdam en Rotterdam wel een paar punten waar we misschien nog wat zouden kunnen doen.

Het eerste moeten we dus afwachten en in samenhang met de luchtkwaliteitsrichtlijn bekijken wat de toekomstige stap wordt. Ik heb inderdaad streefwaarden aangegeven, want de Europese norm is de wettelijke norm. Dat betekent echter niet dat je niet meer kunt doen. Natuurlijk kan dat, maar dat moet je dan wel wegen. Hoe doe je dat en welke adviezen spelen daarbij een rol? Op welke plek kun je het beste wat doen? Daar zou ik ook graag het advies van de Gezondheidsraad bij betrekken. Zo zie ik dat eigenlijk qua volgorde.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Op het punt van de rechtszaak heeft de staatssecretaris natuurlijk helemaal gelijk. Dat punt zal ik dan ook laten vallen. Als het onder de rechter is, hoort de politiek even te zwijgen. Dat zullen we zien wanneer we daar verder meer zijn.

Op het punt van de streefwaarden ben ik blij dat de staatssecretaris nu wel nadrukkelijk zegt: we gaan inderdaad ook verder; we leggen het niet in wetgeving vast, maar het is wel degelijk het doel om dat te doen en we nemen die adviezen mee bij het bepalen van die streefwaarden. We komen daar zeker nog nader over te spreken.

Staatssecretaris Dijkma:

De Kamer krijgt een plan op basis van de NEC-richtlijn, op basis van het advies van de Gezondheidsraad en op basis van een aantal van de punten die eventueel nog reesteren. Zodra het advies van de Gezondheidsraad er is, kunnen we daarop reageren. Dat kan dus nu nog niet, want daar wacht ik nog op.

De voorzitter:

Wanneer zal dat ongeveer zijn?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat advies komt volgend jaar.

De voorzitter:

Dat is nog best een lange tijd.

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, en ik weet nu even niet of dat in het voorjaar is of na de zomer. Dat durf ik niet uit mijn hoofd te zeggen.

De voorzitter:

Misschien weet u dat in tweede termijn?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat kan ik inderdaad in tweede termijn wel vertellen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

In de schriftelijke beantwoording verwees de staatssecretaris naar een brief van 11 juli 2016 over een green deal en het uitfaseren van tweetaktbrommers. Ik ben heel blij dat die green deal er gaat komen en dat er wordt gesproken met de fabrikanten, importeurs en verkopers. Ik heb echter ook gelezen dat er een Europese verordening komt op basis waarvan de tweetaktbrommers eigenlijk al niet meer op de markt gebracht kunnen worden. Wat gaat die green deal dan nog doen als Europa ons al zo'n enorme zet in de goede richting geeft? Gaan we dan met elkaar ook kijken naar die stip op de horizon om uiteindelijk brommers en scooter all electric te laten rijden? Pakt die green deal ook het punt van de restvoorraden voldoende aan?

Staatssecretaris Dijkma:

Het gaat juist om die samenhang. We gaan toe naar een situatie waarin steeds meer elektrisch gereden wordt, maar we hebben ook het issue van de restvoorraad. Er is volgens mij ook een amendement op dat punt ingediend. Daar ben ik dan geen voorstander van, maar dat komt later. In een green deal willen we natuurlijk die onderwerpen allemaal bij de kop pakken.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik hoor graag van de staatssecretaris wanneer zij ons daar verder over kan informeren. Ik heb nog een tweede vraag en die gaat over textielrecycling. Ook hierover heb ik gelezen dat er geen nieuwe green deal komt, maar dat er een internationaal convenant is, maatschappelijk verantwoord ondernemen. Wat gebeurt er dan met de bestaande green deal, die eigenlijk niet werkt? Ik heb gezien dat de situatie tot nu toe heel erg gericht was op het verzamelen van textiel, maar dat er vervolgens eigenlijk geen markt is voor daadwerkelijk hergebruik en daadwerkelijk recyclen. Komen die punten ook in dat internationale convenant aan de orde? Dus is er naast de productie- en inzamelingskant ook aandacht voor het op gang brengen van het recyclingproces na de inzameling?

Staatssecretaris Dijkma:

In de schriftelijke beantwoording heb ik inderdaad aangegeven dat we een traject zijn gestart met textiel. Dat is namelijk een van de thema's binnen de aanpak van de circulaire economie waarmee we verder willen. Ik kan me voorstellen dat het goed is om dit type vragen te beantwoorden als we daarmee een stapje verder zijn, bij een volgende voortgangsbrief over de circulaire economie en de aanpak daarvan. Dat is dus in december, als het grondstoffenakkoord naar de Kamer komt, of in het voorjaar. Ik heb nu geen precies beeld ervan hoever wij nu met de afspraken zijn. We hebben niet exact een green deal voor ogen, zoals in de schriftelijke beantwoording te lezen is, maar wel een vergelijkbaar traject.

De voorzitter:

Mevrouw Dik-Faber, heel kort. Daarna vervolgt de staatssecretaris haar betoog.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Het is prima dat de staatssecretaris daarop nog terugkomt bij de Kamer. Het punt is dat er na de inzameling echt wat moet gebeuren en dat er een financieel plaatje aan vastzit. Iemand zal dat moeten gaan betalen. Ik weet niet of een recyclingbijdrage van fabrikanten en importeurs dé oplossing is, maar ergens moet het vandaan komen. Ik geef de staatssecretaris graag mee dat dit het grootste knelpunt is dat opgelost moet worden.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat begrijp ik, maar daarom is het misschien wel lastig op te lossen. Op voorhand daar ergens een rekening neerleggen is ook ingewikkeld. Laten we erop terugkomen. Ik weet dat mevrouw Dik-Faber op tal van momenten, op vele Prinsjesdagen, hiervoor al met verve aandacht heeft gevraagd. We zijn er ook mee aan de slag, maar we hebben het niet morgen geregeld. Dit is hardnekkig materiaal, waar we echt iets mee moeten, maar daarmee ligt niet elke verantwoordelijkheid altijd alleen maar bij ons. Dat is het ingewikkelde hieraan.

Voorzitter, met uw welnemen ga ik naar het blok openbaar vervoer en spoor.

De voorzitter:
Zeker.

Staatssecretaris Dijkma:

Er is natuurlijk al heel veel gebeurd. Een aantal van de leden memoreerde de vernieuwde stations Den Haag, Breda en Arnhem. Dat laatste heb ik zelf mogen openen en Utrecht Centraal volgt snel. Ik zal zo meteen het een en ander zeggen over fietsparkeren. We hebben een groot project, OV SAAL, waarvoor ik ooit als rapporteur voor de Kamer ben opgetreden. Ook is er begonnen met onderdelen van het Programma Hoogfrequent Spoor. In 2017 gaan we dat zien.

Een aantal leden heeft kort en meer in statements dan echt in vragen gesproken over ProRail. Er komt een hele vragenronde aan, uiteraard gevolgd — ik kijk niet naar iemand in het bijzonder — door een wervelend debat. Ik stel dus voor om daar in deze bijdrage niet heel veel tijd aan te besteden. De heer Smaling heeft mij wel uitgelokt om een filosofische beschouwingen te geven en twintig jaar terug in de tijd te gaan om te achterhalen wat het opknippen van NS en ProRail wel of niet teweeg heeft gebracht. Hij vroeg of daardoor ook missers zijn ontstaan. Het lijkt mij wijs om in samenhang op dat hele dossier een reactie naar de Kamer te sturen. Ik wacht uiteraard alle schriftelijke vragen af.

De voorzitter:

Mijnheer Van Helvert, de staatssecretaris was nog maar net begonnen.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik heb een vraag over dit specifieke punt. Wat mij betreft kunnen we dit onderwerp voor dit debat inderdaad afsluiten, omdat we daarmee nog niet klaar zijn. Dan hoop ik wel dat het kabinet straks niet de opmerking maakt dat wij daar dan maar iets bij de begroting over hadden moeten zeggen. Die gelegenheid laten we nu namelijk aan ons voorbijgaan.

Staatssecretaris Dijkma:

Daarin hebt u volstrekt gelijk, maar u kent mij. Daarin ben ik fair; ik ben niet van de trucjes.

De heer Van Helvert (CDA):

Dat is absoluut waar. Ik heb inmiddels van mevrouw Van Tongeren begrepen dat je dat anders moet noemen. Daar heb ik dus van geleerd. Mevrouw Van Tongeren zei iets in de trant van: met haar charme pakt de staatssecretaris de Kamer soms charmant aan. Dat zijn inderdaad mooie woorden.

De voorzitter:

Dat kan ook.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat is uitlokking. Ik heb de heer Van Helvert toen geantwoord. Aangezien hij een conversatie publiek maakt, kan ik dat van mijn kant natuurlijk ook doen. Ik heb hem toen uitgelegd dat het inzetten van charme een deugd is en dat het gebruiken van een truc ontoelaatbaar is. En dat is een

verschil. Mevrouw Van Tongeren is het daar mee eens, zie ik.

De voorzitter:

We kunnen er natuurlijk ook nog het spreekwoord "zoals de waard is, vertrouwt-ie zijn gasten" op loslaten.

Staatssecretaris Dijkma:

Wij komen bij een onderwerp waarmee ik zelf eigenlijk wel een beetje klaar ben, namelijk de taxironselaars op Schiphol. De heer Hoogland en de heer Smaling hebben daar aandacht voor gevraagd. De heer Smaling heeft dat ook al eerder via schriftelijke vragen gedaan. We zien gewoon ronselpraktijken. Die vind ik ontoelaatbaar. Ik vind ook — dat heeft de Kamer al eerder van mij gehoord; we zijn er achter de schermen ook druk mee bezig — dat die problemen echt snel moeten worden opgelost. Het is slecht voor het aanzien van ons land als je als nietsvermoedende toerist op Schiphol aankomt en dan door mensen met gele hesjes, die niet zo officieel blijken te zijn als ze lijken, een taxi in wordt geronseld en vervolgens soms ook nog bedragen moet aftikken waar je helemaal koud van wordt.

De gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en mijn departement hebben de handen ineengeslagen. Wij hebben vanuit ons departement aan de burgemeester van Haarlemmermeer juridische expertise aangeboden om met name het openbareordevraagstuk op te lossen. Waarom noem ik het zo? Omdat de problematiek uiteindelijk vooral een openbareordeprobleem is. Volgens de wet is het aanbieden van taxi's op zichzelf natuurlijk vrij, maar het ronselen brengt echt een openbareordeproblematiek met zich mee. De burgemeester, de politie en het Openbaar Ministerie zitten er nu bovenop. We zijn bezig om een aantal van de oplossingen die wij zien, bijvoorbeeld om gezamenlijk met Haarlemmermeer de APV aan te passen, juridisch te toetsen en om te bekijken of die oplossingen goed uitvoerbaar zijn. Daarvan verwacht ik op zeer korte termijn resultaat.

De Wet personenvervoer is op zichzelf niet geëigend en ook niet bedoeld om openbareordeproblemen snel aan te pakken, maar geeft de gemeente Haarlemmermeer wel de ruimte — daar moet ik de heer Hoogland gelijk in geven — om bijvoorbeeld aanvullende kwaliteitseisen te stellen. Hij noemde zelf het voorbeeld van toegelaten taxiorganisaties. Met de Wet personenvervoer kunnen bijvoorbeeld ook te hoge tarieven worden aangepakt. Ik heb hierover gistermiddag nog overleg gehad met de inspecteur-generaal van de ILT. De ILT gaat ook intensiever controleren. Elke keer als we die beelden zien — recentelijk had iemand weer zoiets op een vlog gezet — hebben we eigenlijk allemaal het gevoel dat we vanuit de gezamenlijke overheden de straat moeten terugpakken voor de burgers en hem niet moeten overlaten aan de hufters.

De heer Houwers (Houwers):

Ik denk dat die laatste woorden van de staatssecretaris door iedereen gedeeld zullen worden. Ik zal mijn vraag aan de staatssecretaris kort houden, zoals u graag wilt, voorzitter. Ten eerste: kan dit problemen niet ook door de markt worden opgelost? Ten tweede: kan de staatssecretaris reageren op het feit dat nu ook Uber zich daar meldt, en er in die zin dus een extra partij is?

Staatssecretaris Dijkma:

Dat zijn wel twee verschillende dingen. Op zichzelf is het legitiem om een kwalitatief goede dienst aan te bieden, maar daar gaat het probleem niet over. Het probleem gaat erover dat nietsvermoedende mensen geronseld worden en in situaties gebracht worden, bijvoorbeeld bij het afrekenen, waar ze niet in terecht willen komen. Dat deel, de manier waarop het gaat, is puur een openbareordekwestie. Dat is uiteindelijk alleen maar op te lossen als alle betrokken partijen de handen ineenslaan en elk bekijken wat ze vanuit hun verantwoordelijkheid kunnen doen. We moeten niet hebben dat de burgemeester zich alleen voelt staan en denkt: iedereen kijkt naar mij. Ik kan ook niet suggereren dat met een wetwijziging het probleem is opgelost, nog los van het feit dat dat nog even duurt. Ik heb wel steeds gezegd: als dat noodzakelijk zou zijn en ook zou kunnen, dan ben ik daartoe bereid. Maar wij zijn nog niet tot die conclusie gekomen bij het heel precies bekijken van wat hier nu speelt. Ik heb vanuit mijn positie steeds gezegd: laten we ophouden met naar elkaar wijzen, want dat is voor burgers eigenlijk het meest frustrerende. Het maakt hun echt helemaal geen ene moer uit wie het oplost, als het maar opgelost wordt. Dat is ook een beetje de houding waarmee ik daar aan tafel zit. Dat geldt ook voor alle andere betrokkenen. Het is af en toe best ongrijpbaar en het werkt ook nog niet altijd goed — dat hebben we de laatste tijd ook gezien — maar we moeten het wel met elkaar doen.

De heer Smaling (SP):

Het ministerie gaat zijn expertise aanbieden aan de gemeente Haarlemmermeer. Dat had allang moeten gebeuren! Weg met die lui daar. Het wordt week in, week uit erger. Er moet toch gewoon iets snel te regelen zijn? Hebt u geen aanwijzingsbevoegdheid naar zo'n gemeente om onmiddellijk de zaak anders in te richten? Het gaat allemaal heel lang duren als ik dit zo hoor.

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, dat laatste is niet zo. Het gaat niet allemaal heel lang duren. En het eerste is onterecht, want dat zou suggereren dat burgemeester en wethouders ook niet bereid zijn om zelfstandig mee te helpen optreden. Zij zijn gewoon zoekende. De APV is eerder gewijzigd. Dat bleek een juridisch niet zo succesvolle route. Ik begrijp ook dat men eigenlijk niet voor een tweede keer voor hetzelfde wil komen te staan. Dat is de reden waarom wij van onze kant willen helpen, ook met bijvoorbeeld juridische expertise, om precies die route met elkaar te verkennen waarmee we de APV wel succesvol kunnen wijzigen. Daarnaast kunnen de KMar en de ILT een rol spelen. Vanuit de handhaving doen we dus ook het een en ander met elkaar. Mijn boodschap is dus dat het alleen oplosbaar is als we het samen doen en niet op deze manier. Dat doet namelijk ook onrecht aan de inspanningen in Haarlemmermeer zelf.

De heer Smaling (SP):

Mijn schriftelijke vragen zijn alweer van een halfjaar geleden of zo. De ILT die beter gaat handhaven ... Ik vind het toch moeilijk om daar nog geloof aan te hechten. Dingen moeten gewoon nu gebeuren. Een van onze toonaangevende oorslogsverslaggevers komt op Schiphol aan en schrikt zich een hoedje. Ik bedoel: hoe snel is snel? Er moet daar gewoon echt heel snel iets gebeuren.

Staatssecretaris Dijkma:

We hoeven er geen wedstrijd van te maken wie hier het meest verontwaardigd over is. Ik heb voor mijn eigen taalgebruik al best vergaande uitspraken gedaan. Zo zit ik er ook echt in. Ik zei al dat ik dit onderwerp begon met: ik ben er nou wel klaar mee. Die houding proef ik ook in de Kamer en dat is precies de houding waarmee de bestuurders aan tafel zitten, samen met de diensten, om hiervoor een oplossing te bieden. Dat moeten we echt zo snel mogelijk doen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Dijkma:

Mevrouw Visser heeft gevraagd of ik bereid ben om met alle aanbieders te overleggen over de veiligheid in het openbaar vervoer en oplossingen te bieden daar waar de financiële noodzaak het hoogst is. We hebben gisteravond nog een verslag van een algemeen overleg gehouden en daarin is intensief gesproken over dit thema. Er zijn ook moties ingediend en die zijn voorzien van een oordeel. Ik ben heel blij dat de minister van V en J en ondergetekende recentelijk samen met alle vervoerders, ook de streekvervoerders, de bonden en de politie een belangrijk actieplan hebben opgesteld, waarmee we het geweld in het openbaar vervoer vergaand willen aanpakken. De decentrale overheden zijn daar ook bij betrokken, want ook zij hebben hierin een verantwoordelijkheid en die willen ze ook oppakken. We zijn op dit punt dus echt met elkaar in de weer.

Ik kom op het fietsparkeren. De minister heeft net al een lofzang gehouden op de fiets en ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten. Er gebeurt natuurlijk heel veel op dat terrein. De fiets is onmisbaar voor de "deur tot deur"-reis en daarbij is een goede stalling belangrijk. We besteden echt heel veel geld aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. We zullen in toenemende mate zien dat dit tijdsinstaat meebrengt voor reizigers. Het is natuurlijk te gek voor woorden dat als je drie, vier of vijf minuten reistijdswinst boekt op een traject, je vervolgens bij station Amsterdam Amstel — ik noem maar wat — meer dan een halfuur bezig bent met het zoeken naar een parkeerplek voor je fiets. Dat is toch een beetje het paard achter de wagen spannen. Ik ben blij dat het vanuit onze kant gelukt is om 40 miljoen euro in te zetten. Dat wordt gematcht door de lokale overheden. De plannen gaan alleen maar door als ze voorzien zijn van een goede en sluitende businesscase. Er wordt gevraagd hoeveel plekken er precies bij zullen komen, maar dat is heel lastig te zeggen. Dat is echt afhankelijk van verschillende factoren, zoals het beheer en het onderhoud. Een ruwe schatting is dat we met het rijksbedrag 25.000 plaatsen kunnen creëren, maar dat aantal kan natuurlijk wel oplopen, want door te schalen kun je ook weer meer doen. Dat betekent dat we het tekort dat we voor een deel al zagen aankomen, in ieder geval tot 2020 kunnen oplossen. Maar we zijn er nog niet. Het is aan een volgend kabinet om te beoordelen of er op dat punt nog meer mogelijkheden zijn, maar ik heb voor nu, binnen de huidige, superschaarse middelen, deze investering verantwoord en noodzakelijk geacht, overigens ook op basis van een motie van de heer Hoogland en mevrouw De Boer.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Hulde daarvoor. Maar ik heb wel een vervolgvraag. Als gemeenten mee willen doen en ervoor willen gaan, omdat ze zo'n stalling nodig hebben, kunnen ze dan vanaf morgen het ministerie bellen om mee te doen? Of werkt dat anders? Kan de staatssecretaris daar nog iets over zeggen?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Dat werkt iets anders, want ons probleem is dat we ook op dit moment geen gebrek aan plannen hebben. We hebben meer plannen dan geld. Dat is de realiteit. Dat betekent dat je sowieso alleen maar kwalificeert als je verhaal urgent is, als je de exploitatie rond hebt — dat betekent dat je, naast NS en ProRail, ook derden hebt gevonden die willen meehelpen — en als je kunt laten zien dat je voor 2020 gaat beginnen met de bouw. Als je dus nu nog bedenkt dat je iets wilt, doe je denk ik niet mee met deze ronde.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar 3kV en of we een stukje spanning op de lijn kunnen creëren. Ik ben altijd voor spanning en dit is een interessante investering. Mijn ministerie bekijkt dit al een tijdje samen met NS en ProRail. Er wordt op gestudeerd. 3kV heeft ontegenzeggelijk allerlei voordelen.

De **voorzitter**:

Misschien kunt u heel even uitleggen wat 3kV is? Kilovolt?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Dat is de voltage op het spoor en als die omhooggaat, kunnen er meer treintjes op rijden en verbruiken ze minder energie. Daar wordt iedereen heel blij van.

De **voorzitter**:

Het is toch handig dat de mensen op de publieke tribune dat nu ook weten.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Zo is het. Absoluut! Als het zo eenvoudig was, hadden we het natuurlijk al gedaan. Maar zo eenvoudig is het helaas niet. We hebben een maatschappelijke kosten-batenanalyse laten maken en die laat op een aantal punten zien dat we er nog niet zijn. ProRail zegt dat de investering in tien jaar is terugverdiend, maar dat weten wij nog niet zeker. Uit het onderzoek dat we hebben gedaan, blijkt namelijk dat er samenhang met andere grote projecten is. Denk aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en ERTMS, de beveiligingssystematiek op het spoor. We moeten weten of het voordeel oplevert als we die projecten gezamenlijk oppakken of dat dit elkaar juist bijt. Dat zijn dingen in de uitvoering die we nog verder moeten bezien. Wat is bijvoorbeeld de rijdtijdwinst die je dan denkt te boeken? Zit er overlap tussen de programma's of versterken zij elkaar juist? Hoe zit het precies met al die grote projecten naast elkaar? De Kamer weet dat ik daar erg gevoelig voor ben. Anders krijg ik hier weer allerlei problemen over onrust omdat er overal gewerkt wordt en verbindingen eruit liggen. De vraag zal zijn: hadden jullie dat van tevoren niet kunnen voorzien? Ik voel 'm al een beetje aankomen. Dit type vragen wil ik eerst beantwoord zien. Ik zeg er ook vast bij dat de terugverdientijd van tien jaar gebaseerd is op een bedrag

van 700 miljoen exclusief btw en exclusief opslagen. Mijn departement gaat ervan uit dat we met zo'n investering minstens naar een miljard toe gaan. Dit onderwerp leent zich niet voor iets wat heel snel besloten moet worden. Dan gaan we echt ongelukken krijgen. We moeten het wel serieus nemen, en dat doe ik ook. Ik zie alle voordelen, maar als we het doen, moeten we er wel het geld voor hebben — dat heb ik nog niet — en moet het ook echt kunnen en niet tot gedoe en onrust op het spoor leiden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben het met al die voorwaarden van de staatssecretaris roerend eens. Is er iets waarmee de Kamer inzicht kan krijgen in hoever we zijn, bijvoorbeeld een tussenrapportage? Wat zou een volgende stap kunnen zijn? In de gesprekken die ik gevoerd heb, werd namelijk gezegd dat er heel weinig werk op het spoor nodig is waardoor de trein niet kan rijden. Ik kan niet overzien of dat zo is. We hebben een groot werkprogramma van allerlei dingen die aan het spoor moeten gebeuren. Daarmee zou het misschien kunnen. Het is misschien promissig, maar misschien ook niet. Wat is de volgende stap?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Dat komt in het voorjaar. Die veronderstelling wil ik echt getoetst zien, want ik weet niet zeker of het zo is. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse blijkt ook dat het gaat om exact het type vraagstukken als wat de samenhang is met al die werkzaamheden en die andere grote projecten, en of we zeker weten dat dit het bedrag is of dat het veel meer wordt. De Kamer kent ze allemaal. Ik wil déjà vu's daarover heel graag voorkomen. Laten we onze lessen op het spoor leren van het verleden. Daar vroegen de woordvoerders allemaal naar. Dit is zo'n les.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben blij met de toezegging dat de mogelijkheden als volgende stap in het voorjaar naar de Kamer komen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Zoals de staatssecretaris heel duidelijk uitlegde, gaat het er uiteindelijk om dat je meer treinen veiliger over het spoor kunt laten rijden. Daar hebben we twee grote programma's voor lopen: PHS, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, en een groot Europees project, ERTMS, waarvan ik de totale afkorting niet weet. GroenLinks doet nu een voorstel. Kan in de uitwerking die in het voorjaar komt, ook een soort noregretstrategie worden opgenomen over juist deze drie zaken? Ze hebben allemaal hetzelfde doel maar een net iets andere verplichting. Kunnen ze naast elkaar worden gezet? En kan dan worden bekeken wat een noregretstrategie is, niet alles afzonderlijk maar bij elkaar? Zouden ze niet bij elkaar geplakt kunnen worden?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Dat is exact het punt, want daar gaat het over. Dat is binnen de huidige maatschappelijke kosten-batenanalyse nog niet vervolmaakt. Dit moet je precies doen, want voor hetzelfde geldt bij het elkaar in de staart. Ik kan ook dit zeggen: over de twee grote projecten die mevrouw Visser noemt, hebben we met elkaar al heel wat spannende debatten gehad, en

dat zullen ook niet de laatste zijn geweest. Het is geen onwil. Het is echt voorzichtigheid. Als er kansen zijn, dan grijpen we ze. Maar ik ga mij niet op glad ijs begeven, want dat mag niet van de Kamer. En ook niet van mezelf, trouwens.

Voorzitter. Ik kom bij het laatste blok, namelijk luchtvaart. Ik heb het al over Montreal gehad. Er is een aantal vragen over gesteld die ik eigenlijk bij de interruptie van de heer Dijkstra over de samenhang met het ETS al heb besproken. Mevrouw Visser en de heer Smaling hebben gevraagd naar de groei en de concurrentiekracht van Schiphol. Zoals bekend is, wordt gewerkt aan het vastleggen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel in de regelgeving. Met de Kamer is onder meer op basis van de motie van mevrouw Visser afgesproken dat de Omgevingsraad Schiphol nader advies uitbrengt. Maar dat is een advies; de politiek besluit. Daar ben ik het zeer mee eens. Het gaat onder meer over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel. Het advies wordt op dit moment besproken. De volgende stap zal het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol zijn. Hiervoor is nodig — daar hebben we recent mee te maken gekregen — dat we op basis van de MER-verplichtingen geluidsberekeningen maken. Uit de MER is naar voren gekomen dat we de state-of-the-artberekeningen die mogelijk zijn ook zullen moeten inzetten. Dat is ook belangrijk voor het totaalbeeld rond de luchthaven. Het zal naar verwachting in februari 2017 zijn afgerond. We hebben de ORS gevraagd om uiterlijk 1 december met een voorstel te komen op een aantal punten; de Kamer heeft daarover deze week brieven gehad. Ik zal met een brief hierover naar de Kamer komen, die ik nog voor het kerstreces verwacht te sturen, of misschien net daarna. Dat hangt even af van wat er voor 1 december bij mij in de brievenbus belandt. Zoals mevrouw Visser zelf ook zegt, blijft het altijd politiek. Ik wil dus ook de ruimte nemen om te wegen wat er wel of niet naar voren komt. Als er niets komt, hebben we ook een probleem, want dan ga ik zelf een besluit nemen.

Dan over de getallen. Op Schiphol kunnen tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegbewegingen per jaar plaatsvinden. Zoals de Kamer weet, kan Schiphol daarna met een 50/50-regeling doorgroeien binnen de criteria van de gelijkwaardigheid ter bescherming van de omgeving. Tot 2020 is er dus nog beperkte groei mogelijk. Ik heb de Kamer recentelijk een brief daarover gestuurd. Daarin gaf ik aan dat Schiphol mij heeft gezegd in een iets rustiger tempo naar 2020 toe te willen gaan, ook omdat men ziet dat er ruimte nodig is om de afhandeling en de capaciteit die dat vraagt, kwalitatief goed op orde te brengen. Ik denk dat dat belangrijk is. Je wilt groeien, maar je wilt dat zodanig doen dat je klanten tevreden blijven. Die spanning zit inmiddels wel een beetje in het dossier. Het moet allemaal wel goed gebeuren.

We zijn natuurlijk bezig met aanvullende capaciteit. Voor Eindhoven hebben we dit al geregeld. Met Lelystad zijn we aan de slag. We houden ook rekening met het feit dat er grotere vliegtuigen komen en er hogere bezettingsgraden zijn. We zijn ook bezig met het verkeersverdelingsstelsel. In 2019 wordt een nieuwe tijdelijke pier opgeleverd. In 2023 wordt een nieuwe terminal opgeleverd.

Er is gesproken over de holding, KLM en Parijs. De heer Van Helvert heeft een vraag daarover gesteld. Vanochtend is het plan Trust Together naar buiten gebracht. Naar ik begrijp is er volgende week, dus al heel snel, een debat met de Kamer ingepland. Ik heb eerder een aantal dingen aan-

gegeven. De Kamer krijgt van de minister van Financiën en ondergetekende uiteraard een schriftelijke appreciatie van het plan dat naar buiten is gebracht. We zullen de Kamer die appreciatie ruim voor de aanvang van het debat doen toekomen. Het lijkt mij goed om te zeggen dat het uitgangspunt van het kabinet is om de borging van de publieke belangen van KLM scherp te houden. Het gaat dan om de kwaliteit van het netwerk vanaf Schiphol. Dat staat voor ons centraal. Dat betekent voor ons ook het behoud van een voldoende zelfstandige positie van KLM en geen overheveling van banen naar Frankrijk.

We zien dat Air France en KLM beide moeten werken aan een productiviteitsverhoging en een kostenverlaging. Dat staat centraal in het plan, dat ik in de gauwigheid heb gezien. Op zichzelf is dat goed nieuws. De doelen van Perform 2020, het plan dat men had om het beter te doen en de concurrentiepositie te verbeteren, staan overeind. De doelstelling is om de kosten van het hele concern, met name bij Air France, te verlagen. Dat juichen we toe. Net als bij KLM moeten de kosten over de volle breedte van het bedrijf worden verlaagd en moet de productiviteit worden verhoogd. Het project kan dus een goede stap zijn naar het meer concurrerend maken van de onderneming. Zoals gezegd houden wij vanuit onze positie de Nederlandse belangen daarbij alert en goed in de gaten. We zien dat Schiphol naast Parijs de hub is waarop het bedrijf zich nog steeds richt en dat de aangepaste strategie geen beperkingen oplevert voor de verdere groei van KLM. Transavia en KLM gaan elkaar verder versterken. Dat zijn positieve zaken.

Nogmaals, dit is een allereerste reactie. We zullen de precieze plannen nog verder tot ons moeten nemen. Terwijl wij hier aan het woord zijn, wordt er in Parijs een persconferentie gegeven door de heer Janillac en onze eigen Pieter Elbers. Ik hoop dat de Kamer begrijpt dat het verstandig is om haar via een brief verder op de hoogte te brengen van de voorstellen. De Kamer weet waar wij op letten. Dat doet zij zelf ook. Wij letten op het behoud van banen, het behoud van de kwaliteit van het netwerk en een voldoende zelfstandige positie van KLM.

De voorzitter:

Dat dit nieuws momenteel in Frankrijk naar buiten wordt gebracht, is een van de redenen dat ik een aantal woordvoerders af en toe met de neus in hun telefoons zag duiken.

Mevrouw Belhaj (D66):

Het is fijn dat de staatssecretaris er al het een ander over wil zeggen. Gezien de enorme behoefte van de Kamer om haar meermaals te bevragen over de ontwikkelingen, vraag ik haar of ze na de tweede termijn en na de persconferentie wellicht kan aangeven wat ze ervan vindt. Anders staan we hier volgende week met een mondelinge vraag. Dit is wellicht een mooie gelegenheid voor de staatssecretaris om iets te zeggen, voor zover ze dat kan.

Staatssecretaris Dijkema:

Dat wil ik op zichzelf best doen, maar volgens mij hebben wij hier volgende week een plenair debat.

De voorzitter:

Nou ja, dan misschien niet meer.

Staatssecretaris Dijkma:

Als ik dat kan voorkomen, dan doe ik mijn best. Ik kon niet in mijn telefoon kijken, dus ik heb niet het laatste nieuws kunnen zien. Dit was even een eerste reactie. Ik zal bekijken wat ik kan doen.

De heer Smaling wilde boter bij de vis op het punt van het aanpakken van taxionseleers op Schiphol. Ik kan melden – dat kon ik daarnet nog niet, want toen was het nog niet bekendgemaakt – dat er op dit moment op Schiphol een veegactie gaande is om die ronseleers aan te pakken. Ik begreep dat de KMar daarmee aan de slag is. De heer Smaling wilde het snel, maar wij hadden dit al wel voorbereid hoor.

Voorzitter, tot zover mijn inbreng in eerste termijn. Ik denk dat u de appreciatie van de amendementen liever aan het eind van de tweede termijn wilt.

De voorzitter:

U kijkt mij aan, maar ik kijk de Kamer aan. Als u het nu al kunt doen, is dat misschien wel zo handig. Ik zie dat u dat kunt, maar eerst gaan wij naar de heer Hoogland van de Partij van de Arbeid voor de veegvragen.

De heer Hoogland (PvdA):

De veegvragen, daar gaan we. Mijn vraag over de ontwikkelingen in de brede doeluitkering, het geld dat beschikbaar is voor het openbaar vervoer in de steden, is schriftelijk beantwoord. De staatssecretaris heeft een antwoord gegeven dat voor mij niet helemaal duidelijk is, dus ik stel een vervolgvraag. In het antwoord wordt gesproken van onderzoeken die plaatsvinden naar de ontwikkelingen in de brede doeluitkering, maar ook van een toekomstbeeld in het openbaar vervoer. Is de staatssecretaris bereid om ook in dat toekomstbeeld en in die onderzoeken mee te nemen wat de benodigde kosten voor het openbaar vervoer zijn? Dan kunnen wij dat in beeld krijgen. Ik snap dat alle middelen die daarvoor nodig zijn, niet gelijk beschikbaar zijn, maar ik wil financieel in beeld hebben welke ontwikkelingen in de BDU hebben plaatsgehad. Hoe lopen die geldstromen in de grote steden? Ik wil dat in die onderzoeken meenemen, zodat wij kunnen beoordelen of er meer inkomsten in de grote steden zijn gekomen. Hoe ontwikkelt zich dat?

Staatssecretaris Dijkma:

Een overzicht op hoofdlijnen van hoe het in de afgelopen jaren gegaan is kunnen wij u sowieso wel doen toekomen. Ik weet niet of het toekomstbeeld een precisieniveau heeft dat wij precies weten welke euro wij waarvoor nodig hebben. U moet dat toekomstbeeld iets meer in abstractie zien. Er worden echt keuzes gemaakt; de modaliteiten worden doorkruist. Wij gaan veel meer kijken naar wat een reiziger wil in plaats van alleen het aanbod te doen: openbaar vervoer, taxi of auto. Daar gaat dat toekomstbeeld over. Het zal geen financiële paragraaf kennen. Dat is ook echt iets waar een volgend kabinet naar moet kijken. Wij leggen een

beeld neer van wat zou kunnen. Dat gaat overigens altijd om veel geld; dat weet u.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik moet het explicieter maken, denk ik. Voor de grote steden hadden wij de ontwikkeling met een verwachting vanuit 2005. Dat was een heel mooi statistiekje waarin alle gelden omhooggingen, alle financiële middelen toenamen. De realiteit werd daarnaast geprojecteerd. Wij weten allemaal dat die ontwikkeling anders geworden is; daar zijn wij ook zelf verantwoordelijk voor. Kun je de voor de toekomst te verwachten kosten ook in beeld brengen, wetende dat er een extra spoorlijn bij Amstelveen wordt aangelegd, wetende dat de Noord/Zuidlijn geëxploiteerd moet worden, wetende dat er bij Rotterdam een Hoekse Lijn bij het ov gevoegd wordt? Het zou goed zijn om al die dingen, zoals wij in het Infrafonds doen met beheer en onderhoud, in beeld te brengen.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat durf ik u nu niet toe te zeggen. Ik denk niet dat wij met dat toekomstbeeld op dat abstractieniveau al keuzes voorleggen. Ik vind het niet fair om te suggereren dat er een soort panklaar plan komt voor een volgend kabinet, dat daar ja of nee op kan zeggen. Zo zal dat plan er niet uitzien. Ik kan wel in beeld brengen wat de ontwikkeling is, zoals u eerst vroeg. Je kunt voor individuele projecten altijd een raming laten zien van de kosten van bepaalde investeringen, maar dat is toch net wat anders dan u nu vraagt. Dat zou eigenlijk een nieuw regeerakkoord zijn.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik vraag absoluut niet om een heel regeerakkoord, want het zou een beetje sneu zijn als dat alleen over openbaar vervoer ging. Maar als de kostprijs gaat kruisen met de beschikbare middelen, kun je dat maar beter vroeg in beeld hebben, zodat je keuzes kunt maken. Dat is beter dan achteraf constateren dat je met incidentele middelen structurele kosten gefinancierd hebt, dat je een toename hebt zien aankomen, maar dat je het hebt laten gebeuren. Dat zou ik graag in beeld krijgen. Ik realiseer me dat het daarmee echt nog niet is opgelost.

Staatssecretaris Dijkma:

Laat ik in wat meer algemene bewoordingen zeggen dat ik ga bekijken wat ik kan doen. Waar moet je in ieder geval op letten? Welke problematiek speelt er rondom beheer en onderhoud? Dat weten we ook gewoon. Waar hebben de regio's mee te maken? Waar lopen ze nog tegen aan? Misschien kunnen we daarover iets zeggen, maar ik doe geen beloftes tot op de miljoenen of zelfs miljarden. Daarover moet je misschien in algemene zin iets zeggen, maar uiteindelijk moeten er keuzes worden gemaakt. Die maken wij in dit verhaal niet op die wijze.

De voorzitter:

Mag ik de heer Hoogland een beetje helpen? Misschien zou een licht aangepaste, licht academische versie van het overdrachtsdossier op dit punt kunnen helpen.

Staatssecretaris Dijkma:

Nee. Bovendien zijn overdrachtdossiers voor bewindslieden en niet voor de Kamer.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Dijkma:

Ja. Ik wilde nog een paar dingen over de amendementen zeggen. Ik heb een amendement van mevrouw Van Veldhoven ter vervanging van het amendement op stuk nr. 13. Het is nu nr. 15 geworden. Dat amendement gaat over extra conducteurs tijdens avonddiensten. Ik ben het met het doel volkomen eens. Ik heb daarvoor niet voor niets een bedrag van 10 miljoen euro vrijgemaakt, maar dat was ook in de veronderstelling dat dit voor NS een upje was om snel te handelen, omdat het gewoon een beetje lang duurde. Maar dat is echt iets anders dan de verantwoordelijkheid overnemen. Ik heb van begin af aan gezegd dat we dit niet structureel zouden gaan doen. We hebben nu het actieplan en zijn goed bezig. Nog los van alle goede overwegingen die je kunt hebben: dit wordt gedekt met behulp van artikel 13, Spoorwegen. Dat zijn nou juist middelen die ik nodig heb om weer compleet andere programma's uit te voeren. Mevrouw Van Veldhoven helpt mij hier dus niet mee, want dan moet ik bezuinigen op andere programma's. Dat wil ik eigenlijk niet. Ik ontraad het amendement dus.

De voorzitter:

Even voor mijn beeld: we hebben het dus over het amendement op stuk nr. 15, voorheen nr. 13?

Staatssecretaris Dijkma:

Juist.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat is overigens niet op de begrotingsstaten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar op die van het Infrastructuurfonds. We hebben hier meerdere stapels met amendementen. De ene stapel gaat over het Infrastructuurfonds en de andere over de begroting van het ministerie. Bij de begroting van het ministerie zijn er ook amendementen op stuk nrs. 13 en 15.

De voorzitter:

Kan ik u helpen? 34550-A is het fonds, 34550-XII is het departement.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Inderdaad. Ik zei het ook voor de mensen die het volgen en het andere stapeltje voor zich hebben; anders hebben ze straks het verkeerde amendement voor zich.

De staatssecretaris heeft eigenlijk twee punten: zij vindt het niet nodig om dit structureel te doen en zij heeft een probleem met de dekking. Zelf vind ik het structureel wel nodig. Overigens deel ik met de staatssecretaris dat de NS dit moet integreren in de eigen begroting, maar we vragen een behoorlijk grote extra inspanning van de NS. Daarom wil

ik de NS graag iets meer tijd dan de staatssecretaris voor ogen heeft, geven om dit structureel te verwerken in de begroting. Ik merk dat de staatssecretaris non-verbaal lichtelijk laat zien dat ik daarmee een punt heb. Dan blijft het punt van de dekking over. Ik wil natuurlijk best met de staatssecretaris nadenken of er in de marges van de begroting nog plooiën zijn waar wij het uit kunnen halen, zodat zij ook dat punt als minder bezwaarlijk ziet. Daarover wil ik dus graag in overleg.

De voorzitter:

Ja, want "non-verbaal" is ten opzichte van de Handelingen heel ingewikkeld.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat is het ook, maar we hadden het over charme en dergelijke. Soms moet je pakken wat je pakken kunt.

De voorzitter:

Voordat je het weet, wordt er iets toegezegd.

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, ik zeg nog niets toe. Ik straalde non-verbaal begrip uit, want ik ken het argument, maar ik ben het er niet mee eens. Ik vind echt dat dit de corebusiness is voor NS zelf. Ik heb ze geholpen om dit eerste jaar rond te krijgen. Over het inpassen in begrotingen gesproken: ik heb mijn eigen begroting, die ook niet zo ruim is, daar echt even voor moeten uitwringen, maar ik blijf niet bezig. NS is geen armlastig bedrijf. Het gaat daar niet alleen maar om tekorten; het is ook een kwestie van keuzes. Men had al een belofte gedaan over die dubbele bemensing, zonder enige vorm van rijksbijdrage. Toen kwam er gedoe met de bonden over het voortvarende karakter van de uitvoering van die al bestaande belofte. Ik ben toen bijgesprongen. De redenering is nu eigenlijk: dat heb je toen een keer gedaan; dat kan nog wel een paar keer. Dan zeg ik tegen de heer Van Boxtel: nee, zo ben ik niet getrouwd; nou moet je het zelf doen. Dat vind ik ook echt. Het onderwerp is sympathiek en daarom knik ik ook. Ik snap ook dat je dat verschillend kunt wegen, maar dit is mijn houding geweest. Die was vanaf het begin helder. Ik vind dat men dat nu in de eigen begroting moet opvangen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De staatssecretaris en ik verschillen niet van mening dat dat op termijn moet, maar we stellen in de Kamer ook prioriteiten binnen deze begroting. D66 vindt het van cruciaal belang dat de mensen die elke dag op de trein staan daar veilig kunnen werken. Ik vind dat we te allen tijde moeten garanderen dat die versterking kan ingroeien in de begroting. Als er dan eenmalig nog iets nodig is om dat ingroei-pad te verwezenlijken, dan vind ik dat de Kamer die prioriteit kan stellen. Daarover kunnen we van mening verschillen, maar dat is de reden waarom ik het amendement heb ingediend en handhaaf.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik begrijp het. Ik vind ook dat de reizigers daar recht op hebben. Ik vind overigens ook dat het personeel van NS er

recht op heeft dat de belofte wordt nagekomen. Ik vind dat NS dat gewoon moet doen.

Vervolgens kom ik bij het amendement op stuk nr. 16 ter vervanging van nr. 14 van mevrouw Van Veldhoven over de ov-fiets. Het is een buitengewoon sympathiek onderwerp. Zij wil 5 miljoen voor de ov-fiets ook weer dekken uit artikel 13, Spoorwegen. Het gaat hartstikke goed met de ov-fiets. Die is een voorbeeld van innovatie dat door de markt zelf is ontwikkeld en verder wordt ontwikkeld. Het gebruik is in de afgelopen vijf jaar gestegen van 600.000 naar 1,5 miljoen ritten. Inmiddels kun je met een abonnement twee fietsen huren. Ik ben geen sociaalliberaal, maar dit zijn nou die innovaties die je gewoon aan de markt moet overlaten. Of niet, mevrouw Van Veldhoven? Het amendement is ontraden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben zo sociaal dat ik zelfs al die mensen die in de rij staan voor een ov-fiets, waar een tekort aan is, ook graag zo'n mooie fiets gun. Er zijn te weinig fietsen. Ik ga graag met mijn kinderen met de trein. Maar ja, zij kunnen daarna niet met een ov-fiets, want zij zijn nog niet zo groot dat hun benen bij de trappers kunnen. Ik ben zo sociaal dat ik kinderen ook graag een fiets gun of dat zij in ieder geval veilig achterop kunnen zitten. Dat is allemaal nog niet geregeld. Ik zou dat doen op basis van matching, want natuurlijk moet ook NS zelf zijn verantwoordelijkheid nemen. Op deze manier zouden wij nog een bijdrage kunnen leveren aan die reis van deur tot deur.

Staatssecretaris Dijkma:

Nogmaals, het is een marktconcept en er zit een enorme groei in. Als wij echt sociaal willen zijn, laten wij dan het schaarse geld in die mensen stoppen die dat het hardst nodig hebben.

De voorzitter:

Het heeft niet zo veel zin om iedere keer hierover te gaan.

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, maar ik waardeer de ruk van D66 naar links, gewoon vanuit mijn eigen particuliere hobby. Het is echt verfrissend om dat na al die jaren te zien. Daar ben ik blij mee.

De voorzitter:

Kunnen we over naar het volgende amendement?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Misschien moet de staatssecretaris nog eens wat andere debatten bijwonen. Dan zou ze de afgelopen jaren blijkbaar verrast zijn, gezien haar perspectief.

De voorzitter:

Ik kijk naar de klok. Laten proberen om het kort en duidelijk te houden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dan laat ik het hierbij. We hebben het hier echter continu over een reis van deur tot deur. Daar hebben we ook een rijksverantwoordelijkheid voor. In Beter Benutten doen we ook allerlei zaken. Laten we zo goed mogelijk gebruikmaken van de infrastructuur die we hebben. Hier hebben we iets. Er is een groot tekort, dat ziet ook iedereen. Vandaar dit amendement. Breid de OV-fiets uit en stop de wachtrij, zou ik zeggen.

De voorzitter:

Leidt deze felle oproep nog tot een veranderd advies?

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, want volgens mij kan de sector dat prima zelf regelen. Laat ze het doen.

Er is nog een amendement van de heer Smaling, op stuk nr. 12, over de verbetering van de luchtkwaliteit in steden. Hij wil de luchtkwaliteit in steden verbeteren door een compensatieregeling waarin dieselbestelauto's kunnen worden ingeruild voor een schoner exemplaar en de meest vervuilende tweetakt snor- en bromfietsen worden gesloopt. We hebben natuurlijk al ingezet op zero-emissie stadslogistiek. Daar hebben we afspraken over gemaakt. Er is heel veel enthousiasme bij partijen om daar een succes van te maken. Ik denk dat we daarmee niet dieselvoertuigen moeten stimuleren. Het lijkt me eerlijk gezegd heel onverstandig om dat te doen. De bijdrage van de brom- en snorfietsen aan de luchtverontreiniging is op zichzelf gering, maar er is wel een enorme ergernis over sommige van de gebruikers. In het TNO-rapport dat de Kamer in maart jongstleden heeft gekregen, zien we dat opkopen van tweetakt brom- en snorfietsen op zichzelf een zeer beperkte bijdrage levert aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Een sloop- of inruilregeling is in mijn ogen daarmee dus niet kostenefficiënt.

Om die reden ontraad ik dit amendement, los van het feit dat brommers schoner moeten en kunnen worden. De normen worden aangescherpt. Daar hebben we het al over gehad in het debat. We zijn bezig met het opstellen van strengere eisen voor alle nieuwe brommers vanaf 2018. De restvoorraaddiscussie hebben we al bij de kop gehad. We gaan binnenkort aan tafel met de zeven grote steden om te bekijken welke aanvullende maatregelen wel kosteneffectief zijn op dit dossier. Overigens is de dekking van dit amendement niet haalbaar, omdat daar al een uitgave staat voor de Amstelveenlijn. De heer Smaling zou dus ook iets veroorzaken wat hij echt niet moet willen. Er zijn dus heel veel redenen om helaas niet voor dit amendement te gaan. Ik ontraad het dus.

De voorzitter:

Er zijn nog een paar amendementen die de minister wellicht nu al voor haar rekening zou kunnen nemen. Ik zie dat dat het geval is. Ik geef haar daartoe graag het woord.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Het zijn twee amendementen waar ik nog op moet reageren. Het eerste is het amendement op stuk nr.

10, althans in mijn dossier. Dat amendement is van de heer Bisschop van de SGP. Het is niet helemaal duidelijk, maar volgens mij is het doel om te komen tot opvolger van de eerdere IDVV-pilot Covadem. Dat kan ik echt niet allemaal uit gaan leggen. Het heeft ermee te maken dat schippers meetinstrumentarium aan boord kunnen implementeren dat de vaardiepte meet ten behoeve van de eigen logistieke efficiency en vaarwegenonderhoud. Daar wil hij 1 miljoen extra voor vrij maken. Ik ontraad dit amendement. Via het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen, IDVV, heb ik reeds de brede pilot ondersteund om het systeem zich in de praktijk te laten bewijzen. De volgende stap is wat mij betreft nu aan de sector. Wij hebben het eerst gefinancierd en nu is het aan de sector om de mogelijkheden te omarmen. Met name de schipper heeft er direct voordeel bij, want het leidt tot efficiënter varen en het beter kunnen beladen van de schepen. MARIN en Deltares hebben een stakeholdersoverleg voorbereid voor januari, in afstemming met Rijkswaterstaat. Dat is gebeurd naar aanleiding van een discussie hier in de Kamer in het AO Scheepvaart, waarin dat is toegezegd. Op basis daarvan zal worden gesproken over financiële bijdragen van de marktpartijen die geleverd kunnen worden. Als er belanghebbende marktpartijen zijn, dan ben ik bereid om dat vanuit I en M te ondersteunen en faciliteren. Maar ik vind dus echt dat de eerste financiële stap door de markt gezet moet worden. Ik ontraad dus het amendement.

Dan het tweede amendement waarover ik wil spreken. Dat zijn er eigenlijk twee. De amendementen op stukken nrs. 17 en 18 vervangen de amendementen op stukken nrs. 11 en 12, die eerder waren ingediend. Die vragen om het aannemen van extra personeel voor de ILT en waar nodig te investeren in de ontwikkeling van het huidige personeelsbestand. De dekking daarvoor komt uit het Infrafonds. De amendementen zijn van de heer Smaling en mevrouw Veldhoven. Ik ontraad de amendementen. Ik heb toegezegd een onderzoek uit te voeren naar de taken en het budget van de ILT. In mijn brief van 8 maart 2016 heb ik ook de Kamer geïnformeerd over de benodigde strategisch georiënteerde analyse. De ILT is begonnen met de transitie, die de agenda voor de komende tijd ook zal bepalen. Die analyse maakt deel uit van een breder programma, Koers ILT. Nadat het onderzoek is afgerond, zal ik u informeren over resultaten en conclusies. Ik ben dus niet bereid om op voorhand, daarop vooruitlopend al een besluit te nemen om extra budget toe te kennen.

Het tweede is dat ik geen voorstander ben van de voorgestelde dekking. De middelen uit het Infrafonds zijn nodig voor het uitvoeren van concreet geplande projecten en programma's en toekomstige verplichtingen. Dekking vanuit Infrafondsartikel 14 is niet haalbaar vanwege de bestuurlijke verplichting rond de Amstelveenlijn. Volgens mij zat die ook al als een dekking bij de staatssecretaris. Daar hebben wij dus al verplichtingen voor staan.

Dat was mijn reactie op beide amendementen.

De heer Smaling (SP):

Het is wel echt schraalhans keukenmeester als je wilt amenderen op de begroting I en M en het Infrafonds. De Amstelveenlijn staat er helemaal niet in, maar geldt nu ineens als juridisch verplicht. Dat vind ik sowieso, zeg ik in de richting van de staatssecretaris, een vreemd model. Over de ILT wil ik zeggen dat het eigenlijk wel heel fraai is dat

de minister een motie die niet eens was aangenomen, uitvoert. Die ging over het nieuwe plan voor de inspectie. Maar 35 miljoen minder naar de inspectie dan in 2012, uitkomend op 109 miljoen of zo, dat is zo substantieel het mes zetten in een van je belangrijkste diensten. Vandaar dat mevrouw Van Veldhoven en ik echt bang zijn dat het gewoon niet meer kan nu als je de staf en de mogelijkheden vergelijkt met het budget.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is natuurlijk heel goed om te horen dat er belangstelling bestaat voor het functioneren van de ILT en de vraag of die wel uit kan met het budget dat ervoor staat. Het is altijd goed als de Kamer daarover met mij spreekt. Tegelijkertijd vind ik, dat als je extra geld wilt uittrekken, je ook goed moet weten waar precies de knelpunten zitten, waar je een tekort hebt en waar ruimte. Ja, er is bezuinigd. In de eerste analyse die we gedaan hebben, blijkt dat je op sommige punten eigenlijk meer mankracht in zou willen zetten, ook naar aanleiding van bijvoorbeeld wensen die er leven in de Kamer. Op andere punten zit nog wel ruimte, maar moet je bijvoorbeeld soms veel fte's inzetten, omdat Europese regelgeving stelt dat je altijd zoveel procent van een bepaalde sector moet controleren of om andere redenen. Waar nu eerst naar gekeken wordt, is waar er overcapaciteit zit en waar ondercapaciteit en hoe je dat onderling kunt veranderen, voordat je komt tot het definitieve punt, namelijk of we het redden met wat we dan over hebben. Tegen die tijd — want ik vind het net zo belangrijk als u — zullen we dat gewoon inzichtelijk maken en proberen om er eerst zelf een oplossing voor te organiseren binnen het eigen budget, voordat we om ons heen gaan kijken voor een oplossing. Nogmaals, het is een belangrijk onderwerp, maar wil je er geld aan uitgeven, dan moet je echt preciezer weten waar dat dan naartoe moet, bij wie het erbij moet en waar het vanaf kan.

De voorzitter:

Ten slotte, mijnheer Smaling.

De heer Smaling (SP):

We hadden het net over Schiphol en daar gaat de ILT meer handhaven, maar waar zijn die mensen die meer gaan handhaven? Ik heb begrepen dat de korting nu grotendeels wordt opgevangen door pensionering. Maar dan zijn het juist de vakmensen die gaan eruit. Dat is bij Rijkswaterstaat ook zo. Ik kan me gewoon niet voorstellen dat bij een korting van zo'n grote omvang, er nog een adequate staf is om al die dingen te doen die de inspectie moet doen. Wij staan hier ook nog eens wekelijks te miepen aan de microfoon omdat wij vinden dat de ILT weer ergens op afgestuurd moet worden.

De voorzitter:

Wat zegt u nu? Te miepen? Belangrijke vragen te stellen!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij mag de Kamer af en toe ook wel kritisch naar het eigen handelen kijken. De heer Smaling heeft gelijk als hij vraagt of als er wordt bezuinigd het nog wel uit kan. Als we zouden bezuinigen en het zou niets uitmaken, kun je je

natuurlijk afvragen wat we daarvoor aan het doen waren. Dat was voor mij ook de reden om mijn eigen ILT te vragen om dat volledig in kaart te brengen. Ik weet op basis van de eerste activiteiten en eerste inzichten, dat men zegt: op sommige punten zit ruimte, maar op andere punten zit krapte. Mijn eerste reactie is dan: probeer dat met elkaar in overeenstemming te brengen en probeer goed aan te geven waar de prioriteiten liggen. Het kan best zijn dat er prioriteiten zijn die het gevolg zijn van in het verleden gestelde vragen van hier of vanuit de buitenwereld, maar die nu niet meer zo'n prioriteit hebben en dat voor andere zaken waar hier of in de buitenwereld om gevraagd wordt, juist weer meer inzet gepleegd moet worden. Er wordt nu een strategische analyse gemaakt: hoeveel hebben we, hoeveel hebben we nodig en wat is er nog nodig aan een flexibele inzet om op specifieke vragen in te kunnen spelen. Als dat plaatje klaar is, kun je volgens mij zeggen: hier hebben we een tekort en daar moeten we wat aan doen, of we kunnen ermee uit, maar dan moeten we onderling wat schuiven.

De heer **Madlener** (PVV):

We hebben nu ook een debat gehad over de veiligheid op de wegen. Een flink aantal partijen, waaronder mijn partij, wil graag de snelwegpolitie versterkt zien. Maar nu komt er net een bericht op RTL dat de snelwegpolitie helemaal verdwijnt. Ik begrijp dat dit de minister overvalt, maar misschien kan zij daar in haar tweede termijn een reactie op geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ben nog niet met mijn tweede termijn bezig. Wilt u daar nu een reactie op?

De **voorzitter**:

Laten we dat maar voor de tweede termijn bewaren, dan kunt u waarschijnlijk ook een beter onderbouwd antwoord geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik hoop het wel. Ik hoop dat ik het op tijd kan achterhalen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik weet niet of het kan en of het gebruikelijk is in deze Kamer, maar de heer Madlener heeft gelijk, en volgens mij is het goed om hier een debat over te voeren. Daar zal wel een extra regeling van werkzaamheden voor moeten worden aangevraagd, maar ik zou wel een debat willen over het besluit dat zojuist naar buiten is gekomen. Ik zou niet willen dat we daar nu in tweede termijn een afgeraffelde reactie op krijgen. Ik zou liever goed onderbouwd in debat gaan over wat dan precies het besluit is, wat de consequenties daarvan zijn ...

De **voorzitter**:

Er ontstaat nu een heel ordedebat.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik wil het graag op een ordentelijke manier kunnen doen.

De **voorzitter**:

Als u een debat wilt, dan heeft de minister daar qua procedure niets mee te maken. Als u dat debat vandaag nog wilt voeren, moet u een extra regeling van werkzaamheden aanvragen. Anders kunt u aanstaande dinsdag bij de regeling van werkzaamheden een debat aanvragen. Dat is de gang van zaken als u een debat wilt. Als u een voorlopig antwoord wilt van de minister — wat ik zou adviseren — dan kan de minister daar in tweede termijn misschien iets over zeggen. Daarna kunt u dan nog besluiten wat u doet.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Prima, maar dan zou het wel aardig zijn als de minister een brief stuurt, want dan kunnen we dinsdag wat ordentelijker handelen.

De **voorzitter**:

We kijken eerst even wat er in tweede termijn gebeurt en dat kunt u daarna uw procedurele handelingen in gang zetten.

Mijn procedurele handelingen zijn nu dat ik enkele minuten ga schorsen en even ga overleggen met de woordvoerders.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We zijn toe aan de repliek van de zijde van de Kamer. In afwijking van wat gebruikelijk is, geef ik als eerste het woord aan mevrouw Van Tongeren in verband met verplichtingen elders, zulks in overeenstemming met alle woordvoerders die anders voor haar gesproken zouden hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goed werkende verkeersregelininstallaties bijdragen aan de effectieve doorstroming van het verkeer en de uitstoot van broeikasgassen terugdringen;

overwegende dat in het kader van Beter Benutten nieuwe systemen, zoals Talking Traffic, worden uitgewerkt in de vorm van een proefproject, maar dergelijke successen nog niet landelijk worden opgeschaald;

verzoekt de regering om samen met andere wegbeheerders de effectieve doorstroming van verkeer te stimuleren, zoals bijvoorbeeld het (driejaarlijks) checken en onderhouden van de verkeersregelininstallaties, het vaker instellen van "groene golven" en het stimuleren van opschaling van moderne technieken, zoals Talking Traffic, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (34550-XII).

Mevrouw Van Tongeren, vindt u het goed om van "in pilotvorm" te maken "in de vorm van een proefproject"?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Prima, ja. En van Talking Traffic weet ik niet wat dat ...

De voorzitter:

Dat is een eigennaam; dat kan wel. Dan is bij dezen de tekst in de motie aangepast.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dan mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Kustpact tot doel heeft een balans te vinden tussen het beschermen van het natuurlijke karakter van de Nederlandse kust en de initiatieven van lokale overheden en projectontwikkelaars;

overwegende dat op dit moment vakantiehuizen en -parken aan de kust verouderd zijn en leegstaan;

verzoekt de regering om in het Kustpact overeen te komen dat bestaande bebouwing, waar maar enigszins mogelijk, wordt gerenoveerd of verwijderd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (34550-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat lokale overheden zoals gemeenten en provincies een belangrijke rol spelen in het behalen van de klimaatdoelstellingen;

overwegende dat sommige gemeenten al eigen klimaatplannen opstellen;

verzoekt de regering om in goed overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Interprovinciaal Overleg

te onderzoeken hoe de regierol van gemeenten en provincies op klimaat- en energiegerelateerde onderwerpen binnen hun domein verder kan worden versterkt en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (34550-XII).



De heer Smaling (SP):

Voorzitter. Het was dinsdagavond en vandaag weer een rijk en gevarieerd menu over infrastructuur en milieu. Wat mij betreft was het bevredigend qua onderwerpen die we de revue hebben laten passeren. Een heleboel dingen zijn natuurlijk niet bevredigend voor een lid van de oppositie, maar ik denk dat er hard gewerkt wordt op alle terreinen.

Ik heb een aantal moties. De eerste gaat over de taxichauffeurs. Ik hoor wel van de staatssecretaris in haar antwoord of zij vindt dat zij dit al heeft beloofd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de situatie met ronselaars en louche taxichauffeurs op Schiphol nog altijd niet onder controle is;

overwegende dat deze problemen rondom het taxivervoer de reputatie van Schiphol schade toebrengen;

van mening dat dit onacceptabel is en snel dient te verbeteren door het weren van ronselaars en louche taxichauffeurs op Schiphol;

verzoekt de regering, aan te dringen op spoedige wijziging van de algemene plaatselijke verordening (APV) door de gemeente Haarlemmermeer en bij snel uitblijvend resultaat andere effectieve maatregelen door te voeren, en de Kamer hierover nog dit jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Smaling, Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (34550-XII).

De heer Smaling (SP):

We hebben het niet zo heel lang over asbest gehad, maar in de termijn van de Kamer is wel langsgesproken dat we ons zorgen maken over het tempo in verhouding tot de

middelen die nodig zijn om van het hele probleem af te komen. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verschillende provinciale en landelijke asbestsaneringsregelingen naast elkaar bestaan;

overwegende dat dit in de praktijk een integrale aanpak bemoeilijkt;

verzoekt de regering, de wirwar aan regelingen ten aanzien van asbestsanering in kaart te brengen en de mogelijkheden te onderzoeken om deze onder te brengen in één overkoepelende regeling asbestsanering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Smaling en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (34550-XII).

De heer Smaling (SP):

Ik weet dat de staatssecretaris al heel actief is op dit dossier, dat er een regieteam is uitgezet en dat er een ambassadeur is, die ik ook goed ken, maar zij ziet waarschijnlijk net als ik en collega's dat we het niet gaan halen als we het huidige tempo aanhouden. Dan moet je misschien toch kijken naar een andere aanpak, die de vaart er wel in brengt.

Ik heb nog één motie, waarmee ik probeer de minister te bewegen om toch nog, voordat zij afscheid gaat nemen, iets te doen aan betalen naar gebruik in de auto.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er maatschappelijk draagvlak is om de kosten voor automobilititeit om te zetten van het belasten van het bezit naar het belasten van het gebruik;

overwegende dat betalen per kilometer in plaats van motorrijtuigenbelasting (mrb) eerlijker is omdat de mrb is gebaseerd op 16.000 kilometer per jaar, terwijl de gemiddelde particuliere automobilist er gemiddeld slechts 12.000 rijdt;

overwegende dat de afschaffing of verlaging van de bpm de aanschaf van nieuwe auto's goedkoper maakt, wat zorgt voor een snellere vergroening van het wagenpark;

overwegende dat het betalen naar gebruik zorgt voor een hoger bewustzijn ten aanzien van mobiliteitskeuze, waardoor de uitstoot afneemt en de bereikbaarheid verbetert;

van mening dat de invoering van betalen naar gebruik niet mag leiden tot privacyproblemen, extreem hoge invoeringskosten en onevenredig nadeel voor mensen in het landelijk gebied;

verzoekt de regering om verschillende mogelijkheden voor de overstap van betalen voor bezit naar betalen voor gebruik te onderzoeken en hierbij de voor- en nadelen van de verschillende systemen in beeld te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (34550-XII).

De heer Madlener (PVV):

"Betalen naar gebruik" klinkt op zich natuurlijk redelijk. Maar we kennen "betalen naar gebruik" nu al, namelijk via de brandstofaccijnzen. Als je veel rijdt, tank je veel en betaal je veel. Behoort tot het onderzoek waarom de heer Smaling vraagt ook het afschaffen van de wegenbelasting en het gebruiken van de benzine- en brandstofaccijnzen voor die belastingen?

De voorzitter:

Dat hebt u de heer Smaling dinsdagavond al een paar keer gevraagd.

De heer Smaling (SP):

De motie is in algemene termen gesteld. Ze is wel een beetje lang, oké. Maar het dictum is: onderzoek het. Daar valt alles onder: wat je met de motorrijtuigenbelasting doet, wat je met de bpm doet. Je kunt de motorrijtuigenbelasting verlagen, maar dan moeten de accijnzen misschien weer omhoog om het huishoudboekje toch op orde te houden. De opties die de heer Madlener hier naar voren heeft gebracht, moeten wat mij betreft dus ook onderzocht worden. Dan zien we wel waar we op uitkomen.



Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik wil even terugkomen op de woorden van staatssecretaris Dijkzma inzake het overlijden van de heer Talsma. Ik heb de heer Talsma ook leren kennen als gedeputeerde van Noord-Holland in een andere functie. Ik wil hierbij mijn condoleances uitspreken in de richting van de PvdA.

Het is een heel rare overgang, maar ik kom nu terug op de begroting. Ik dank de minister, de staatssecretaris en vooral ook hun ambtenaren, die volgens mij de afgelopen dagen, nachten en uren hard hebben gewerkt om al onze vragen te beantwoorden. Ik dank ook beide bewindspersonen voor de laatste begroting in deze samenstelling. Mevrouw Van Veldhoven sprak al haar waardering uit. Ik denk dat dat

namens ons allen was. Bij dezen spreek ik die waardering nog een keer uit.

Wij hebben volgens mij een leuk debat gehad met elkaar over de vraag hoe we ervoor zorgen dat Nederland bereikbaar blijft. Er zijn flinke stappen gezet, maar we zien dat de files toenemen. Daar is dus nog een stap nodig. Daar denken we anders over, zo heb ik geconcludeerd. Voor de VVD geldt: geen rekeningrijden. Wij geloven nog steeds dat verbreding van de wegen absoluut een oplossing is om de files te bestrijden, maar dat debat zullen wij de komende periode nog met elkaar voeren, ook in de richting van de verkiezingen.

Ik heb een aantal moties. Zojuist kwam het bericht over de aanpak van de verkeersshuften op de weg. Dat is een grote zorg. De minister heeft daar iets over gezegd, maar ik wil daar ook graag de volgende motie over indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verkeershandhaving bijdraagt aan de verkeersveiligheid en dat het aantal staandhoudingen door de politie de laatste jaren is gedaald;

constaterende dat de teams verkeer van het Openbaar Ministerie (OM) naar de politie zijn overgegaan met als randvoorwaarde dat de politie deze fte's beschikbaar blijft stellen voor verkeershandhaving;

constaterende dat ook de basisteams een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid;

constaterende dat het OM nieuwe prioriteiten voor de verkeersveiligheid heeft vastgesteld in de leidraad 2016-2018;

constaterende dat de inzet van de basisteams wordt bepaald door de lokale driehoek en dat niet in alle gemeenten verkeersveiligheid in de integrale veiligheidsplannen is opgenomen;

van mening zijnde dat fysieke handhaving een belangrijke bijdrage levert aan de pakkans en daarmee de bevordering van de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, te bevorderen dat er bij het lokale gezag meer aandacht is voor de verkeersveiligheid en de verkeershandhaving wanneer de lokale situatie daarom vraagt;

verzoekt de regering tevens om in het kader van de verhoging van de pakkans ook zo snel mogelijk invulling te geven aan de landelijke speerpunten van het OM ten aanzien van verkeershandhaving en de Kamer hier uiterlijk eind 2016 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (34550-XII).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik krijg in tweede termijn ook graag een reactie op de RTL-berichtgeving als dat zou kunnen.

De voorzitter:

Ik heb gezien dat de bewindslieden hebben meegeschreven, dus dat gaat lukken in tweede termijn. U had nog een motie.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb nog een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een veilige weginrichting bijdraagt aan de verkeersveiligheid;

constaterende dat voor de rijkswegen en provinciale wegen afspraken zijn gemaakt over de verkeersveiligheidsnormen waaraan de wegen qua verkeersveiligheid moeten voldoen;

constaterende dat er inmiddels nieuwe CROW-richtlijnen zijn opgesteld voor de inrichting van de wegen, maar met de gemeenten nog geen afspraken zijn gemaakt over de invulling hiervan ten behoeve van de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering om samen met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) te verkennen op welke wijze op de provinciale en gemeentelijke wegen afspraken kunnen worden gemaakt om de wegen verkeersveiliger in te richten, en de Tweede Kamer hier begin 2017 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (34550-XII).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Mijn volgende motie gaat over de doorstroming op het wegennet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor de doorstroming op de Nederlandse wegen essentieel is dat het hoofdwegennet en onderliggend wegennet op elkaar aansluiten;

constaterende dat uit de ANWB-knelpuntenanalyse blijkt dat er veel knelpunten op het onderliggend wegennetwerk liggen;

constaterende dat het geld uit de voormalige brede doeluitkering nu via het Provinciefonds loopt en er geen afspraken zijn gemaakt in dit kader over de verbinding tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennetwerk;

verzoekt de regering om bij de uitwerking van de nieuwe MIRT-systematiek de samenhang tussen en de doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennetwerk een vast onderdeel te laten zijn en de knelpuntenanalyse van de ANWB mee te nemen in de komende bestuurlijke overleggen MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (34550-XII).

De voorzitter:

Zie ik goed dat u nog maar één motie hebt?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ja.

De voorzitter:

Dan hoeft u niet zo te racen, want u hebt nog tijd.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan zal ik deze keer niet racen. Mijn laatste motie gaat over het toepassen van rode kruizen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om de filedruk te verminderen het van belang is om de beschikbare capaciteit van het hoofdwegennetwerk zo goed mogelijk te benutten;

overwegende dat het afkruisen van rijstroken noodzakelijk is om veilig te kunnen werken en incidenten af te handelen;

constaterende dat het "ogenschijnlijk" onnodig afkruisen van rijstroken leidt tot maatschappelijke ergernis en daarmee ook onveilig weggedrag;

roept de regering op om bij incidenten en wegwerkzaamheden het toepassen van rode kruizen te beperken tot de wegvakken waarvoor dit vanuit het oogpunt van de veiligheid strikt noodzakelijk is, en over het toepassen van rode kruizen actief te communiceren naar de weggebruiker,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (34550-XII).

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik dank nogmaals beide bewindspersonen, ook voor de toezegging dat zij de scheefgroei in de boetes — ik noem toch weer de Boordcomputer Taxi als voorbeeld — zullen meenemen in het onderzoek. Er zullen nog nadere debatten volgen, waarin we zullen discussiëren over de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat de mainports, zoals Schiphol, de Rotterdamse haven, de greenports en Eindhoven, concurrerend blijven. Ik kijk daarnaar uit.

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik begin met het indienen van een paar moties. Mijn eerste motie gaat over de verduurzaming van het bezit van woningcorporaties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een enorme opgave ligt in de verduurzaming van de bebouwde omgeving;

verzoekt de regering, woningcorporaties te stimuleren om hun woningvoorraad te verduurzamen door belemmeringen voor energieprestatievergoedingen en labelstappen weg te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (34550-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mijn volgende motie gaat over het eerlijk mondiaal beprijzen van luchtvaart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er op mondiaal niveau afspraken zijn gemaakt om de CO₂-uitstoot door de luchtvaart terug te dringen;

van mening dat het uniek is dat op deze schaal afspraken zijn gemaakt in een dergelijke concurrerende sector;

overwegende dat Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder onze eigen KLM, moeten opereren in een speelveld dat niet altijd gelijk is;

verzoekt de regering, te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door, boven op de mondiale afspraken, op Europees niveau uitstoot apart te beprijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (34550-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De volgende motie betreft de ondersteuning van groene, cleantech start-ups en het mkb, het midden- en kleinbedrijf.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat juist kleine startende en middelgrote ondernemers via innovatie en nieuwe producten kunnen bijdragen aan verdere verduurzaming;

van mening dat de overheid hen daarin kan faciliteren;

verzoekt de regering, ondernemers in het midden- en kleinbedrijf en start-ups te ondersteunen door belemmeringen weg te nemen, en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Cegerek. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (34550-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mijn laatste motie gaat over het goedkoper en sneller saneren van asbest.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er per 2024 een wettelijk verbod is op het hebben van asbestdaken;

overwegende dat hiervoor de sanering versneld moet worden;

verzoekt de regering, een plan van aanpak om asbest te saneren te ontwikkelen dat leidt tot een substantiële vermindering van de kosten en een betere afweging van de daadwerkelijke veiligheidsrisico's die gepaard gaan met asbest en het saneren daarvan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (34550-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil de minister en de staatssecretaris danken voor de respectievelijk laatste en eerste begroting, en voor het behalen van de doelen. Dat geldt ook voor alle ambtenaren die hieraan gewerkt hebben. De VVD kiest voor beleid dat werkt. Ik ben van mening dat wij echt het beste en liberaalste milieubeleid hebben dat er is. De overheid moet problemen bij de bron aanpakken door werk te maken van het verminderen van uitstoot. Wij willen daarbij ruim baan geven aan innovatie, maar wij willen ook de garantie geven dat iedereen zijn of haar leven kan blijven leiden en zijn of haar keuzes kan blijven maken. Ik heb in mijn bijdrage van afgelopen dinsdag diverse voorbeelden genoemd van groen ondernemerschap, waarvan niet alleen wijzelf, maar ook de wereld kan profiteren. Wij hebben echt alles in huis om onze toekomst in eigen hand te houden. Ik ga dus niet mee met de mensen die zeggen dat er niets aan de hand is, met de klimaatontkenners die blind zijn voor verandering in de wereld. Dat is niet goed. Maar ik ga evenmin mee met de lijn van, zeg maar, de klimaatgekkies die alleen maar met doemscenario's komen, ons de put in praten en ons complete leven overhoop willen gooien. Ik wil niet zuur zijn, maar vooral optimistisch. We moeten kijken naar gevoel, maar ons ook baseren op feiten. Niet met dwang, maar met vrije keuzes. Niet alles verbieden, maar proberen met voorlichting resultaat te boeken. Niet alleen nationaal kijken, maar ook internationaal. Dat in tegenstelling tot een aantal partijen in de samenleving, maar ook hier in de Kamer, die een maakbaarheidsideaal nastreven of die zich nog liberaal durven te noemen.



De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. We hebben flink gediscussieerd, ook in eerste termijn, en we hebben gesproken over de situatie zoals die is. Ik denk dat we er niet helemaal uit komen. Je kunt niet ongebreideld 8 miljard bezuinigen en dan doen alsof er niets aan de hand is en alsof alles perfect gaat. Maar zo lijkt het soms wel. Die discussie zal in de komende debatten richting verkiezingen op radio, tv en in de Kamer zeker terugkomen.

Ik heb een keuze moeten maken en wil op twee onderwerpen een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de compensatieregeling milieuzonering ten behoeve van bestelbusjes beoogt ondernemers in gemeenten aangrenzend aan een gemeente met een milieuzone tegemoet te komen bij de vervanging van een oudere vervuulende bestelwagen;

overwegende dat de middelen van deze regeling amper ingezet worden en daarmee niet bij ondernemers terecht komen;

overwegende dat gemeenten verschillende soorten milieuzones hebben ingevoerd;

verzoekt de regering om de bestemde middelen in de compensatieregeling voor bestelbusjes zo snel mogelijk bij de geraakte ondernemers in aangrenzende gemeenten terecht te laten komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert, Visser, Smaling en Bisschop. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (34550-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de dalende lijn van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonde verkeersslachtoffers is omgezet naar een stijgende lijn;

overwegende dat daardoor de doelstellingen ten aanzien van aantallen verkeersdoden en -gewonden amper nog gehaald kunnen worden;

overwegende dat handhaving van het strafbaar gebruik van smartphones weinig prioriteit heeft en dat het aantal staandhoudingen door de politie afneemt en nog verder af gaat nemen;

verzoekt de regering een concreet actieplan op te stellen met betrekking tot het behalen van de doelstellingen ten aanzien van vermindering van verkeersdoden en -gewonden en daarbij expliciet aandacht te geven aan de effecten van het gebruik van de smartphone in het verkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (34550-XII).

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik dank beide bewindslieden hartelijk, zeker ook de minister, en dat voor de laatste keer. De minister en ik waren het niet

altijd eens. Dat is ook niet erg; wij zitten hier niet om poesieplaatjes aan elkaar uit te delen. Los daarvan is de taak van een bewindspersoon heel zwaar en de minister heeft het al die jaren toch maar goed gedaan. Ik bedank haar daarvoor. De staatssecretaris dank ik natuurlijk ook, maar ik vermoed dat wij haar, in welke rol dan ook, nog wel eens zullen terugzien in dit huis.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Voorzitter. Ik begin met de mainportdiscussie. De minister keek een beetje glazig toen ik sprak over de derde mainport. Zij schrijft in haar brief echter toch de volgende zin: "Daarom heeft de minister van Economische Zaken de digitale infrastructuur als de derde mainport van Nederland erkend." Daarom is het belangrijk om hier vandaag gewoon onomwonden van de minister te horen dat zij ook de Brainport Eindhoven als mainport erkent. Wij hebben van de minister de toezegging gekregen dat zij voor het algemeen overleg op 7 december, samen met de collega's, een brief zal sturen over dit onderwerp. Ik zie die brief graag tegemoet.

De staatssecretaris zei zojuist dat zij al heeft geantwoord op de vragen over asbest, maar dat moet volgens mij nog gebeuren. Ik ontvang die antwoorden graag alsnog.

Daarnaast heeft de staatssecretaris een toezegging gedaan over duurzaam inkopen. Wij worden nog verder geïnformeerd over de deal die met verschillende gemeenten en andere overheden is gesloten. Wij hebben ook een toezegging gekregen over het grondstoffenakkoord; daarover krijgen wij in december meer te horen. Tot slot ondersteun ik een motie van mevrouw Cegerek over circulaire economie en de positie van de provincie Zeeland.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Voorzitter. Ook ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden en hun reacties op onze bijdragen. Daarnaast wil ik erbij stilstaan dat wij in de afgelopen periode best wel mooie dingen met elkaar hebben gerealiseerd. Ik heb gezien hoe de minister aan complexe wetgeving heeft gewerkt. De Omgevingswet is door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. Wij zijn er nog even mee bezig door de vier AMvB's. Wij hebben ons milieubeleid gemoderniseerd waarbij wij gezondheid centraal stellen. De staatssecretaris heeft heel hard getrokken aan het mooie rijksbrede programma voor circulaire economie. Daar mogen wij echt trots op zijn. Dank voor uw inzet daarvoor. Twee mooie functies, twee geweldige functies die ook nog eens door twee topvrouwen worden vervuld. Dat mag ook wel eens worden gezegd.

Ik zal nu mijn moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er jaarlijks nog altijd duizenden mensen ziek worden en overlijden aan de gevolgen van luchtvervuiling;

overwegende dat er nog belangrijke stappen te zetten zijn om een einde aan de luchtvervuilingsproblematiek te maken;

verzoekt de regering om het Actieplan Luchtkwaliteit breder in te zetten dan alleen in de steden Rotterdam en Amsterdam, hierbij toe te werken naar de WHO-advieswaarden en gezondheid centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek, Van Veldhoven, Smaling, Van Tongeren, Houwers, Ouwehand en Dik-Faber.

Zij krijgt nr. 36 (34550-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de circulaire economie grote kansen biedt aan de regionale economie;

overwegende dat Smart Delta Resources een vooruitstrevend circulair project is;

verzoekt de regering, te verkennen wat de mogelijkheden zijn om het project Smart Delta Resources te ondersteunen via het Rijksbrede programma Circulaire Economie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek, Albert de Vries en Agnes Mulder. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (34550-XII).

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Ik had in eerste termijn aandacht gevraagd voor de houtstook en het stookalarm. In de schriftelijke beantwoording zie ik dat het ministerie van I en M een bijdrage levert aan het initiatief van de gemeente Nijmegen tot een app die mensen met luchtwegproblemen kunnen raadplegen om informatie te krijgen wanneer er gevaar is voor de gezondheid. In de afgelopen periode hebben we aandacht besteed aan de app "mijn luchtkwaliteit". Die app is een succes. Ook mevrouw Van Veldhoven heeft hier hard aan getrokken. We zijn blij dat het smogalarm is aangepast. In hoeverre wordt de app van Nijmegen gekoppeld aan de landelijke luchtkwaliteitsapp?



De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik was nog even op mijn mobiele device aan het opzoeken wat een poësiealbum ook alweer was.

De voorzitter:

Dat blijkt boven de rivieren een poëziealbum te zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA):

En het is dus weer helemaal bezig met een comeback, maar dat terzijde.

Voorzitter. Je zult er maar aan staan: elke week de tekst "de regio staat in brand" en je wordt geacht om er iets aan te doen. Het zal zowel de minister als de staatssecretaris bekend voorkomen. Ik heb daar zelf groot respect voor. Of het nu gaat om de Merwedeburg of om de problemen die zich afspelen rond de N33 in Groningen, dag en nacht moet je er beschikbaar voor zijn.

Na deze aardige woorden, geheel in de geest van de heer Van Helvert, dien ik drie moties in. Ik begin met een motie over het wagenpark van de overheid zelf.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rijksoverheid over een groot wagenpark beschikt, waaronder ook steeds meer elektrische auto's, dat een groot deel van de dag niet gebruikt wordt;

overwegende dat de overheid meer kan bijdragen aan de deeleconomie, bijvoorbeeld door (een deel van) het wagenpark beschikbaar te stellen als deelauto's;

verzoekt de regering, te onderzoeken of zodra het centraal wagenpark gereed is een substantieel deel van het rijkswagenpark kan worden ingezet voor een proefproject waarin mensen op een laagdrempelige manier gebruik kunnen maken van elektrische deelauto's en de Kamer hierover in 2017 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (34550-XII).

De heer **Hoogland** (PvdA):

Mijn volgende motie gaat over de stedelijke bereikbaarheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de demografische verschuivingen naar grote steden sterker zijn dan verwacht en dat dit grote opgaven voor bereikbaarheid met zich meebrengt;

verzoekt de regering, in lopende studies mee te nemen in hoeverre bundeling van vervoersstromen en oplossingen over de modaliteiten heen (naar voorbeeld van Whim in Helsinki) onderdeel kunnen uitmaken van de oplossingen voor de onder druk staande stedelijke bereikbaarheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (34550-XII).

De heer **Hoogland** (PvdA):

Tot slot heb ik een motie over ProRail.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering voornemens is ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo);

van mening dat dit niet ten koste mag gaan van de arbeidsvoorwaarden van het personeel en van de prijs van treinkaartjes en de gebruiksvergoeding;

verzoekt de regering, de transitie van ProRail zodanig vorm te geven dat deze geen invloed heeft op de arbeidsvoorwaarden (waaronder salaris en pensioenen) van het personeel, en ook niet op de prijs van treinkaartjes en gebruiksvergoeding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (34550-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Ik heb hier zes minuten spreektijd staan, maar volgens mij heb ik er nog maar twee.

Ik zal beginnen met twee complimenten. Dat doe ik niet vaak. Allereerst heeft de veegactie op Schiphol eindelijk plaatsgevonden. Het lijkt ons heel goed om die taxironse-laars aan te pakken, want het is geen goed visitekaartje voor ons land.

Het tweede compliment maak ik de minister voor de aanleg van nieuwe wegen. Het is inderdaad gezaaid door haar voorgangers, maar ik vind de minister daar enthousiast over. Wij hebben in de afgelopen kabinetsperiode ook geen rekeningrijden gekregen, dus het had allemaal nog erger gekund.

De bezuinigingen zijn daarentegen niet iets om trots op te zijn. Deze minister oogst wat haar voorgangers hebben gezaaid en zaait wat haar opvolgers gaan oogsten. Daar ben ik erg verontrust over. Deze minister heeft namelijk goed geoogst, maar te weinig gezaaid. Ik hoop dat wij die achterstand in de toekomst kunnen inlopen.

Er is een heel nieuwe rekeningrijdencoalitie gevormd aan de linkerkant van deze zaal. De SP tot en met D66 zijn er ineens weer allemaal enthousiast over, terwijl ik dacht dat wij net van die discussie af waren. Helaas zijn wij weer terug in het verleden. Mijn partij zal de discussie opnieuw met alle kracht aangaan. Dit moeten wij niet doen.

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de motorrijtuigenbelasting in Nederland veel te hoog is;

verzoekt de regering, de motorrijtuigenbelasting te halveren, en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (34550-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Voor de dekking van 2 miljard euro per jaar verwijs ik naar ons verkiezingsprogramma. Als dit doorgaat, is het natuurlijk een geweldige koopkrachtverbetering. Wij krijgen op die manier ook een verschuiving van het belasten van bezit naar het belasten van gebruik. Dat is precies de lijn die wij moeten volgen. Daar hebben wij helemaal geen rekeningrijden voor nodig.

De voorzitter:

Ik zie mevrouw Visser bij de interruptiemicrofoon, maar wij zouden de interrupties tot het allerallernoodzakelijkste beperken. Dat hebben wij net afgesproken. Is dat hier het geval, mevrouw Visser?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ja, want ik probeer te begrijpen wat de heer Madlener voorstelt. Ik heb de tekst van de motie niet voor mij, dus ik vraag het nu maar even. Lage lasten klinkt natuurlijk hartstikke mooi, maar als de heer Madlener dit had gewild, had hij toch gewoon een amendement moeten indienen bij de

Algemene Financiële Beschouwingen? Dat heb ik volgens mij gemist.

De heer **Madlener** (PVV):

Voor de dekking verwijs ik naar ons verkiezingsprogramma. Dat doe ik bewust. Het gaat om 2 miljard. Dat kan ik niet zomaar uit deze begroting halen. Dat moet echt uit andere begrotingen worden gehaald. Vandaar dat het op deze manier moet.

De **voorzitter**:

Dit is dinsdagavond al besproken. Mijnheer Madlener gaat door.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Nee, voorzitter ...

De **voorzitter**:

Nee, ik sta geen interruptie meer toe. Dit is besproken, klaar. De heer Madlener gaat verder.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ga naar de volgende motie. Die gaat over de verdeling tussen geld dat naar het spoor gaat en geld dat naar de weg gaat. Er gaat ongeveer evenveel geld naar de weg als naar het spoor. Dat lijkt heel eerlijk, maar dat is natuurlijk helemaal niet eerlijk, want maar liefst zeven keer zoveel mensen maken gebruik van de weg. Eigenlijk zou er dus zeven keer zoveel geld naar de weg moeten gaan als naar het spoor. Om een klein verschuivinkje terug naar de weg te halen, heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met de auto ruim zeven keer zo veel kilometers worden afgelegd als met de trein;

overwegende dat in 95% van de verplaatsingen in Nederland de auto sneller is dan het openbaar vervoer;

overwegende dat investeren in wegen meer oplevert dan investeren in spoor;

verzoekt de regering om het spoorproject ERTMS te beëindigen en de vrijvallende middelen te gebruiken voor de aanleg en verbetering van wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (34550-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Dan mijn laatste motie.

De **voorzitter**:

Als u dat wilt doen, is het goed, maar dat gaat ten koste van de spreektijd van andere sprekers van uw partij bij andere begrotingen.

De heer **Madlener** (PVV):

Dan laat ik de motie zitten.

De **voorzitter**:

Dank u zeer. Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven van D66.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Heel erg veel dank aan beide bewindspersonen. Ik dien vier moties in en hoop daarna nog tijd te hebben om hen uitgebreid te bedanken, maar dan heb ik dit in ieder geval vast gezegd.

Veilig werken bij de NS is cruciaal. Misschien is daar geen 5 miljoen voor nodig, maar wij willen toch zeker weten dat we dat ook komend jaar kunnen garanderen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat NS-personeel te allen tijde veilig moet kunnen werken;

overwegende dat de NS komend jaar nog nodig heeft om de kosten voor extra personeel op de eigen begroting te verwerken;

verzoekt de regering, bij de najaarsnota te bezien welke bijdrage er kan worden geleverd om ervoor te zorgen dat voor de dubbele bemensing in 2017 voldoende budget beschikbaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (34550-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dan een motie over de OV-fiets en het fietsparkeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de aangekondigde extra middelen voor fietsparkeren op stations een mooie stap in de goede richting zijn, maar er in de toekomst meer nodig is;

verzoekt de regering, samen met de relevante partners een langetermijnplan met bijbehorende financiering te formuleren om het tekort van minimaal 100.000 plaatsen in 2030 helemaal op te lossen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (34550-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel het energiebesparingsinzicht uit de energieaudits als betere handhaving van de Wet milieubeheer een significante stimulans kan geven tot energiebesparing van bedrijven;

verzoekt de regering om de verplichting tot energieaudits te koppelen aan de Wet milieubeheer, zodat het bevoegd gezag een plan van aanpak kan vragen van de onderneming, en ervoor te zorgen dat in de wet- en regelgeving duidelijke grondslagen worden geboden aan het bevoegd gezag om actief te kunnen handhaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (34550-XII).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat geldt overigens natuurlijk alleen in gevallen waarin niet is gekozen voor maatregelenlijsten als oplossing.

Ik dien mijn laatste motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de lucht in Nederland nog lang niet overal gezond is, en er 1 miljoen mensen in Nederland met longklachten zijn die last hebben van ongezonde lucht;

overwegende dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is gericht op de Europese luchtkwaliteitsnormen, die niet gelijkstaan aan gezonde lucht;

constaterende dat de Gezondheidsraad in 2017 komt met streefwaarden voor daadwerkelijk schone lucht;

verzoekt de regering, samen met provincies en gemeenten in 2017 overleg te voeren met als doel in 2018 te komen met een nationaal luchtplan (NLP), dit NLP te richten op de streefwaarden voor gezonde lucht, de meest vervuilde punten als eerste aan te pakken en daarvoor samen met de partners te bezien welke maatregelen daarvoor effectief zijn uit oogpunt van zowel gezondheidswinst als kosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Cegerek, Smaling, Dik-Faber, Van Tongeren, Ouwehand en Kuzu.

Zij krijgt nr. 46 (34550-XII).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

In die ene seconde die mij nog rest, herhaal ik graag het dankwoord aan beide bewindspersonen. Dank u wel.



Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Mijn collega heeft al bedankt, dus dat sla ik over. We hebben dezelfde mening op dat gebied en over andere onderwerpen. Ik ga meteen over tot het voorlezen van de moties die ik hier nog voor mij heb liggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat er een einde moet komen aan de waterscheiding tussen Rijk, provincie en gemeenten, maar ook tussen wegen, water en spoor;

van mening dat verschillende overheden, maar ook bedrijven, wetenschappelijke instellingen en inwoners moeten samenwerken en kijken naar de beste manier om van A naar B te komen, en zich niet blind moeten staren op asfalt, een treinverbinding of een busbaan;

verzoekt de regering, het Infrastructuurfonds te vervangen door een bereikbaarheidsfonds dat uitgaat van kwalitatief hoogwaardige landelijke hoofdverbindingen en optimale regionale netwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Belhaj. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (34550-XII).

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ga over naar mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Algemene Rekenkamer zorgen heeft geuit met betrekking tot de informatievoorziening van Rijkswaterstaat over het beheer en onderhoud van het hoofd(vaar)wegennet, waaronder de bruggen;

overwegende dat er in de jaren zestig en zeventig veel infrastructuur is aangelegd, waar nu beheer en onderhoud voor nodig is;

verzoekt de regering, de Kamer voor de zomer van 2017 nader te informeren over de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Belhaj. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 48 (34550-XII).

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik ben me bewust van mijn min, maar dat kan ik mij even permitteren. Ik had beloofd nog antwoord te geven op de vraag van de VVD of D66 nu streeft naar een kop op beleid. Ik denk dat er sprake was van een misverstand. Ik had met name opmerkingen over het feit dat er nog geen ambitie ligt op het gebied van de CO₂-reductie en van de zwavelcontrole. Daar doen wij er in feite al aan, zo'n kop op beleid, dus daar zult u D66 niet meer over horen.

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

Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording. Ik wil de minister mede namens mijn collega Eppo Bruins danken voor haar toezegging dat zij gaat bekijken wat het ministerie kan doen om de Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken voor commercial cruising vessels. Dat is belangrijk voor onze economie en voor de werkgelegenheid. Ik hoor graag van haar wanneer wij daarover meer informatie krijgen.

Ik heb twee moties en daarna nog een korte opmerking.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit recent onderzoek van TNO blijkt dat zelfs nieuwe scooters niet aan de Europese normen voor uitstoot voldoen, terwijl deze ruimer zijn dan die van personenwagens;

overwegende dat met name fietsers en voetgangers dagelijks geconfronteerd worden met deze voor de gezondheid schadelijke uitstoot van ultrafijnstof;

overwegende dat een nieuwe Europese verordening ertoe zal leiden dat de verkoop van tweetaktbrommers beëindigd wordt;

overwegende dat er tegenwoordig alternatieven zijn in de vorm van elektrische scooters en speed pedelecs;

verzoekt de regering, in de af te sluiten green deal afspraken te maken over de restvoorraad tweetaktbrommers en als stip op de horizon het uitfaseren van alle benzinebrommers;

verzoekt de regering tevens, de handhaving op orde te brengen, zodat alle voertuigen in ieder geval aan de Europese normen voldoen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (34550-XII).

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

Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een internationaal mvo-convenant (maatschappelijk verantwoord ondernemen) wordt opgesteld met de textielindustrie, teneinde de hele textielketen te verduurzamen;

constaterende dat in de keten nog veel verbeteringen zijn aan te brengen, ook als het gaat om daadwerkelijke recycling van textiel na inzameling;

overwegende dat Nederland mede dankzij een recyclingbijdrage koploper is in het verwaarden van materialen van afgeschreven witgoed en elektrische toestellen;

verzoekt de regering om binnen het textielconvenant afspraken te maken met de betrokken partijen over financieringsarrangementen, zodat inzameling en recycling daadwerkelijk van de grond komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (34550-XII).

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

Ik moet bekennen dat ik vaak onderweg eet. Ik koop dan een maaltijd op het station. Helaas is dat heel vaak in plastic. Ik zou dat graag anders zien, maar dat plastic is daar. Vervolgens probeer ik dat plastic in ieder geval gescheiden weg te werpen. Ik kom dan op het station en moet daar zes prullenbakken langs voor al het afval. Met de moed der wanhoop doe ik het dan maar in de zevende prullenbak. Waarom is er op zo veel plekken waar zo veel plastic wordt verkocht, geen gescheiden inzameling? Ik heb hierover vragen gesteld in de eerste termijn. Die zijn schriftelijk beantwoord. In het antwoord staat, samengevat: wij delen het punt, maar wij zien de oplossing niet. Mijn fractie heeft eerder een motie ingediend om het Afvalfonds beschikbaar te stellen voor bedrijven, bijvoorbeeld voor gescheiden inzameling van afval op stations. Ik hoor graag van de staatssecretaris of dit een weg is die zij ook voor zich ziet. Ik heb op dit punt een aangehouden motie. Ik overweeg om die motie in te dienen, maar dat hangt af van het antwoord van de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

U kunt op ieder moment uw aangehouden motie weer activeren.

□

De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter. Ik heb geen moties. Ik heb dus ruim de tijd om de bewindspersonen hartelijk te danken voor hun beantwoording en mijn excuses te maken dat ik bij een deel van hun beantwoording even afwezig was, met name bij de appreciatie van de amendementen. Dat was geen onverschilligheid, maar er was iets op een ander terrein dat even dringend de aandacht vroeg. Ik dank de bewindspersonen voor de zorgvuldige wijze waarop zij de gestelde vragen hebben beantwoord. Die dank gaat ook uit naar de medewerkers die daaraan ongetwijfeld hebben bijgedragen.

De appreciatie van het enige amendement dat ik heb ingediend in dit dossier, viel me een beetje rauw op het dak. Er zit een keurige dekking in. Ik doel op het amendement op stuk nr. 10 over de coöperatieve vaardieptemeting. Dat is een heel innovatieve manier om de binnenvaart nog beter te laten aansluiten op de mogelijkheden die er zijn en die tot een krachtige speler in de "modal swift" te maken, dat woord dat wij niet mogen gebruiken. Het is gewoon een manier om dat dynamische waterverkeersmanagement te versterken.

De **voorzitter**:

Als u het dan in het Engels doet, moet u het goed doen. Het is de modal shift.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ja, shift. Dat is terecht. U bent weer helemaal bij de les, voorzitter.

Als je dit zou kunnen uitvoeren, lever je een heel actieve bijdrage aan toekomstige mogelijkheden. Natuurlijk, de schippers zelf hebben daar voordeel van. Die moeten ook de kosten gaan dragen. Je zou echter kunnen overwegen om als overheid een bijdrage te leveren aan de startkosten. De overheid heeft er ook belang bij. Het is van belang voor de vaarwegbeheerder. Ik denk aan het baggeren. Het is van belang voor het schoner maken van de scheepvaart. Het helpt ook bij de integrale benadering van mobiliteit en de versterking van de sector als geheel. Er is een maatschappelijk en een economisch belang. Ik wil de minister nadrukkelijk in overweging geven om dat ene miljoen waar het om gaat alsnog beschikbaar te stellen.

□

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. Ik weet nog dat deze minister toen zij aantrad op haar portefeuille, een aantal jaartjes geleden, zei: we gaan een oogje houden op het milieu. Inmiddels wordt vanuit hetzelfde ministerie bij monde van de staatssecretaris gesproken over drastische keuzes en de noodzaak om echt anders te gaan leven om het klimaat te redden. Ik wil maar zeggen: niets is onmogelijk. Dat geldt ook voor de staatssecretaris zelf, die in een vorige hoedanigheid — dat is ook al heel wat jaartjes geleden — als staatssecretaris van Onderwijs nog niet zo veel ophad met het integreren van duurzaam onderwijs op scholen en die nu echt aan de slag gaat met een aangenomen motie van de Kamer. Niets is onmogelijk. Om dat zelf ook kracht bij te zetten, ga ik geen moties indienen vandaag. Veranderingen kunnen plaatsvinden, mensen.

Ik heb natuurlijk nog wel wat te zeggen. De staatssecretaris heeft in de beantwoording van de vragen van de Kamer nogmaals onderstreept hoe urgent het is dat we nu oplossingen gaan zoeken voor de klimaatverandering. Het akkoord dat we hebben gesloten in Parijs is niet misselijk. Ze zei ook — dat vond ik heel goed en heel waardevol, waarvoor dank — dat alle belangrijke besluiten om die doelen in 2050 te gaan halen de komende vijf jaar zullen moeten worden genomen. Dat sluit aan bij de motie die de Kamer al heeft aangenomen en waar ik in mijn eerste termijn om heb gevraagd, namelijk langetermijnbeleid voor het klimaat.

De motie die de Kamer in 2014 aannam, vraagt om een coherente strategie voor het doorvoeren van de benodigde en gewenste systeemveranderingen. Daarom dien ik geen nieuwe motie in, maar vraag ik de staatssecretaris om hiermee aan de slag te gaan. De eerste test hadden we al even in een interruptiedebatje, over de systeemveranderingen die nodig zijn, anders gaan leven en drastische keuzes. Ik vroeg haar hoe het zit met de veehouderij. De planbureaus zeggen dat er drastisch moet worden ingegrepen in de landbouw. We weten ook dat krimp van de veestapel noodzakelijk is. De staatssecretaris durfde daar nog niet concreet te worden. Ik vraag haar om in de komende vijf maanden die ze nog heeft het langetermijnbeleid voor het klimaat uiteen te zetten, zodat er een pakket ligt waarover we met een nieuwe Kamer en een nieuw kabinet snel knopen kunnen doorhakken. Het is voor haar een veilige route. Ik snap dat ze nu nog geen concrete toezeggingen wil doen. Ik vraag haar om daaraan te werken met haar mensen, al is het een explosief pakket dat er straks komt. Ik kan haar zeggen dat wij dat wel aankunnen en dat wij de VVD wel koest houden. Daar hoeft zij zich dan geen zorgen meer

over de te maken. Dus ga aan de slag met het uitvoeren van die motie.

De landbouw is één ding.

Een ander onderdeel waarover ik heb geprobeerd met de staatssecretaris in debat te treden is het in onze ogen nog bestaande taboe op het aanpakken van de consumptie. Ik heb haar geprobeerd duidelijk te maken dat er wel initiatieven zijn om mensen voor te lichten over de milieu-impact van hun voedselkeuzes, maar dat die initiatieven zich in de marge bevinden en eigenlijk alleen de goedgeïnformeerde en betrokken burger bereiken. Ik heb aangehaald dat er in de neuromarketing ongelooflijke ontwikkelingen zijn. De vraag is wat wij daartegenover zetten. We kunnen de norm omkeren. Vlees is nu de norm. Vlees is wat wordt aangeboden. Als je vegetarisch wilt eten, moet je daar je best voor doen of om vragen. Omkering van de norm kan dan enorm helpen.

In België en in Groot-Brittannië worden gedragseconomen en sociale wetenschappers ingezet om mensen een duwtje in de goede richting te geven, bijvoorbeeld met betrekking tot het innen van belastinggeld. De mogelijkheden en de dilemma's die daar liggen — ik denk dan bijvoorbeeld aan nudging — moeten we in de Kamer bespreken. Zo kunnen we meedenken over de keuzes die we straks moeten maken. Ik dien ook hier geen motie op in, maar ik zal de Kamer voorstellen om hier een hoofdlijnen debat over te voeren. Wat doen we met de ontwikkelingen in de neuromarketing en de nudging? Wat doen we met de grote opgave die er ligt om beleid te maken op de consumptie, met respect voor de keuzevrijheid van burgers? Ik zal dus met een initiatief komen om hier een debat over te voeren en misschien een hoorzitting te organiseren, zodat we ook vanuit de Kamer meewerken aan de keuzes die straks voor de lange termijn op het gebied van het klimaat gemaakt moeten worden. We zullen knopen moeten doorhakken.

Dank voor de toezegging van de staatssecretaris om het uitgewerkte plan voor duurzaam onderwijs op te pakken met de minister van Onderwijs. Dank ook voor de toezegging om de Kamer daarover voor het voorjaarsreces te informeren. Dan spreken we er verder over.

Ik had nog twee laatste punten. Een punt betrof het einde van het fossiele tijdperk. Wat mij betreft komt ook daar een verkenning voor in het langetermijnplan voor het klimaat dat de staatssecretaris hopelijk gaat schrijven. Een van de keuzes die we zullen moeten maken is dat binnen tien jaar onze verslaving aan kolen, olie en gas is afgelopen. In dat licht wil ik de staatssecretaris en iedereen hier wijzen op de protesten die gaande zijn in het indianenreservaat Standing Rock, waar de Dakota Access Pipeline dreigt te worden aangelegd. Wij staan achter die demonstranten. Het zou ook goed zijn als het Nederlandse kabinet zich actiever uitsprekt voor de belangen van schoon water, de mensenrechten en het behoud van het land. We kunnen daar wellicht niet al te veel interveniëren, maar we kunnen wel uitspreken wat we ervan vinden. En als het klopt dat ING en ABN AMRO daarbij betrokken zijn, kunnen wij hen aanspreken op hun verantwoordelijkheid daarin.

Mijn laatste punt was dat de natuur een buffer voor klimaatverandering is. Ook daarin zien we zeer duidelijk een rol voor de minister van duurzaamheid die er wat ons betreft komt. In het langetermijnplan voor de klimaatverandering

zullen we ook onderdelen moeten opnemen over bijvoorbeeld palmolie, waarvan de productie verwoestende vormen aanneemt. We willen daar een Europees importverbod voor en daar gaan we voor strijden. Al die onderdelen zouden in het langetermijnplan voor klimaat moeten komen. Wat ons betreft komt dat plan er voor de verkiezingen, zodat er wat te discussiëren valt en de staatssecretaris geen rekening meer hoeft te houden met de belangen van de coalitie. Dan kan er echt een vrij debat komen over alles wat we kunnen doen om het klimaat te redden.



De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik meldde het mevrouw Ouwehand al: volgens mij is er al een uitspraak gedaan door diegene die verantwoordelijk is voor die pijpleiding en wordt er gekeken naar alternatieven. Dus wie weet is haar wens al verhoord.

In mijn eerste bijdrage heb ik met name gesproken over verkeersveiligheid. Daarover heb ik een tweetal moties. Voordat ik die voorlees, wil ik de beide bewindspersonen bedanken voor de beantwoording, vooral ook voor de efficiënte schriftelijke beantwoording. Maar soms voel je als Tweede Kamerlid nog de behoefte om de Kamer een uitspraak te laten doen. Dat ga ik dus laten doen, ook omdat ik zie dat anderen vergelijkbare dingen vragen.

De eerste motie betreft de snelheidscontroles op locaties met een verhoogd veiligheidsrisico.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in Duitsland controles veel meer worden ingezet op locaties met een verhoogd veiligheidsrisico, zoals kruispunten;

van mening dat het controleren op snelheden op locaties met een relatief laag veiligheidsrisico, zoals snelwegen, nauwelijks of in mindere mate bijdraagt aan het verlagen van het veiligheidsrisico;

van mening dat het controleren van snelheden in het verkeer gericht moet zijn op het verkleinen van het ongevalrisico en niet op het binnenhalen van zo veel mogelijk boetes, ook al komt de opbrengst daarvan ten goede aan de algemene middelen;

verzoekt de regering om het controleren op snelheidsovertredingen gerichter in te zetten op locaties met een verhoogd veiligheidsrisico,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Houwers. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (34550-XII).

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik heb net als de heer Van Helvert gesproken over het gebruik van mobiele apparaten, om het zo te noemen. Hierover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat volgens Veilig Verkeer Nederland het gebruik van een telefoon tijdens het verkeer steeds vaker de oorzaak van ongevallen is;

overwegende dat na ongevallen al gecontroleerd kan worden op alcohol- of drugsgebruik;

overwegende dat het technisch mogelijk is om de meeste telefoons te controleren op recent gebruik;

overwegende dat controle op het gebruik van een telefoon na een ongeval een afschrikwekkend effect kan hebben en hierdoor kan bijdragen aan de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, te onderzoeken of het controleren van telefoons op recent gebruik na een verkeersongeval haalbaar en uitvoerbaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Houwers. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (34550-XII).

De heer **Houwers** (Houwers):

Hiermee ben ik gekomen aan het einde van mijn bijdrage.

De voorzitter:

Dank u zeer. Hiermee zijn we ook gekomen aan het einde van de termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors de vergadering voor vijf minuten om de bewindslieden de gelegenheid te geven de moties te ordenen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de minister voor het geven van korte en bondige oordelen over de moties, maar zij begint wellicht met het beantwoorden van de openstaande vragen.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik had inderdaad nog een aantal openstaande vragen. Die zal ik zo snel mogelijk proberen te beantwoorden. Dat scheelt weer in een paar andere overleggen.

De heer Hoogland had nog gevraagd naar 20% elektrisch. Hoe zijn wij tot dat percentage gekomen? BZK doet de inkoop van het duurzame wagenpark en had bedacht dat er niet voor alle toepassingen geschikte elektrische voertuigen beschikbaar zijn. Denk aan de pick-ups voor de weginspecteurs. Ik noemde die toevallig zelf ook als voorbeeld. BZK ziet 20% als een haalbaar percentage. Dat is ook conform de Green Deal Elektrisch Vervoer van april jongstleden, waarbij de inzet is om het rijkswagenpark in 2020 met 20% tot 25% elektrische voertuigen te hebben uitgerust. Als het aanbod groter wordt, kan er nog meer gerealiseerd worden in de toekomst.

Mevrouw Visser vroeg wanneer de evaluatie met betrekking tot de Merwedeburg gereed zal zijn. Dat zal in het voorjaar van 2017 zijn. Er is inderdaad al een protocol; ik heb dat nog even nagevraagd. Bij geplande afsluitingen wordt vroegtijdig met betrokkenen overlegd. Bij ongeplande situaties kunnen per direct beperkende maatregelen worden genomen, zoals een spoedafsluiting. Ook daarover worden de omgeving en de betrokkenen zo snel mogelijk geïnformeerd. Er wordt bekeken of er nog extra spelregels daarvoor kunnen komen voor de toekomst.

Mevrouw Belhaj had nog gevraagd of de onderhoudssituatie van het areaal met één druk op de knop in beeld te krijgen is. Rijkswaterstaat heeft de onderhoudssituatie van de infrastructuur en kunstwerken goed in beeld. Er worden ongeveer 6.000 kunstwerken beheerd, waaronder ongeveer 4.000 bruggen en viaducten. Per kunstwerk is een dossier beschikbaar in het systeem DISK, het Data Informatie Systeem Kunstwerken. Zo'n dossier bestaat uit inspectierapporten, onderhoudsplanningen en randvoorwaarden voor een veilig gebruik. Dit wordt ook gebruikt door aannemers bij de werkzaamheden.

Mevrouw Belhaj heeft ook nog gevraagd naar 300 miljoen voor de VNG voor verkeersveiligheid. Ik herkende dat niet. Wij stellen vanuit het Rijk bijna 2 miljard beschikbaar aan decentrale overheden voor verkeer en vervoer. Een groot deel daarvan gaat via het Provinciefonds. Voorheen was dat via de BDU. De vervoersregio's krijgen dit nog steeds via de begroting van I en M. Daar zitten ook de verkeersveiligheid, de infrastructuur, de exploitatie en het ov bij. Het gaat om van alles. Ik heb begrepen dat het vooral een wens is van hen om daarbovenop 300 miljoen extra te krijgen.

De heer Madlener en mevrouw Visser hebben naar aanleiding van een bericht op RTL Nieuws gevraagd naar het afschaffen van de snelheidspolitie. Ik heb even geschakeld met het ministerie van V en J. De eerste reactie van V en J is dat besloten is om het op een andere manier te organiseren. Ze waren daar een pilot gestart om het op een bepaalde manier vorm te geven, maar ze gaan het anders organiseren. Uiteindelijk zal de verkeerspolitie er samen met alle andere medewerkers van de Dienst Infrastructuur — dat zijn bijna 1.300 medewerkers — op aansturen dat er meer aanhoudingen kunnen worden verricht, althans zo begrijp ik het. Hun intentie is om aanzienlijk meer staandhoudingen voor ernstige verkeersovertredingen te verrichten op de hoofdinfrastructuur. Dit is het bericht dat ik heb gekregen van V en J over zijn intentie en de vormgeving daarvan. Ik heb ook nog even het bericht op RTL gelezen. Daarin staat: bronnen zeggen dat ... Er is ook geen brief van de minister van Justitie op dat punt. Ik denk dus dat het goed is als de Kamer op een ander moment wat meer informatie daarover vraagt.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik vroeg daar inderdaad in eerste instantie al naar. Dit is natuurlijk een smoesje van V en J. Ik wil de minister echt vragen of zij hier hard stelling tegen wil nemen, want de politie die juist aangenomen wordt om mensen staande te houden, wordt nu wegbezuinigd en al die anderen moeten het erbij gaan doen. De minister weet zelf ook hoe dat gaat, want we weten allemaal hoeveel werk het voor een gewone agent is om iemand staande te houden, vooral vanwege de administratieve handelingen daarna. Gaat de minister dit verhaal van V en J gewoon slikken of gaat zij hiertegenin?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

In het debat heb ik net al gezegd dat het volgens mij heel belangrijk is, als je regels stelt, dat die ook gehandhaafd kunnen worden. Dat zal ik nadrukkelijk bij mijn collega aan de orde stellen, maar het is nu even koffiedik kijken. Hij zegt dat er geen brief is gestuurd, maar dat het gaat om bronnen. Ik wil hierover niet speculeren. Mevrouw Dijkema had een prachtig gezegde van haar grootmoeder over de "wat als"-situatie. Ik denk dat het goed is dat de Kamer meer informatie vraagt en krijgt over waar het nu echt om gaat. Er is ook gevraagd naar mijn standpunt. Ik vind het belangrijk dat er gehandhaafd wordt. Ik heb ervoor gezorgd dat er een pilot is gestart en dat onze eigen wegininspecteurs meer bevoegdheden krijgen om te handhaven.

De **voorzitter**:

We hebben afgesproken dat we ons zeer gingen beperken. De heer Van Helvert heeft antwoord gekregen op zijn vraag. Het woord is aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil toch wel even mijn verbazing uitspreken. We hebben hier vaak debatten met minister Van der Steur en minister Schultz. Die werken nauw samen, dacht ik, en dat hoort ook zo.

De **voorzitter**:

En wat is uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

De minister lijkt hierdoor totaal overvallen en verrast. Dat verbaast mij dan weer, want er is toch samenwerking tussen Justitie en deze minister om de verkeersveiligheid te bevorderen? Die schijn wordt ook gewekt, omdat de debatten samen worden gevoerd, maar nu weet de minister van niks. Ik vind dat dit niet de schoonheidsprijs verdient en ik zou hierover graag opheldering willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het zou ernstig zijn wanneer er iets uitgegaan was zonder mijn medeweten, maar er is niets uitgegaan zonder mijn medeweten. Zoals ik al eerder zei, het zijn bronnen die dat zeggen. Justitie heeft hierover nog geen besluit naar buiten gestuurd. De minister van Justitie weet hoe belangrijk het is voor mij en voor de Kamer om de pakkans te vergroten. Eigenlijk hoor ik dat men denkt dat het hiermee alleen maar beter gaat worden. Verder is het echt nog een intern traject.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer Hoogland heeft net een aanvraag gedaan voor een debataanvraag bij een extra regeling van werkzaamheden. Ik denk dat dit goed is. Ik denk dat het ook goed is als de minister hier zo meteen op ingaat bij de motie over de pakkans. Het gaat om de pakkans, zodat die verkeersshuften niet weggkomen. Ik denk dat het ook goed is dat er zo snel mogelijk een brief naar de Kamer komt om wat meer tekst en uitleg te geven over wat de status ervan is, want ik begreep dat het ministerie van Veiligheid en Justitie er in de media wel op heeft gereageerd. Ik denk dat iedereen in de Kamer nu opheldering wil hebben over de verkeersveiligheid en de aanpak van verkeersshuften.

De **voorzitter**:

Even om precies te zijn, de heer Hoogland heeft geen extra regeling van werkzaamheden aangevraagd, maar hij heeft voor de regeling van aanstaande dinsdag gevraagd of hij alsdan kan vragen om deze kwestie in de Kamer aanhangig te maken.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan wil ik mijn vraag verduidelijken en bij dezen een brief vragen aan de minister, mogelijk gecombineerd met de minister van V en J, om extra uitleg te geven over dit eventuele besluit, nog voor de regeling van dinsdag.

De **voorzitter**:

Dat heeft de minister gehoord.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Een punt van orde, dat was exact het verzoek dat ik eerder heb gedaan, namelijk om een brief.

De **voorzitter**:

De minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Wie de hoofdaanvrager is, is mij om het even.

De **voorzitter**:

Dat zien we later wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het kan ook gezamenlijk. Nogmaals, voor zover ik heb begrepen, is er nog geen besluit genomen door mijn collega dat naar buiten is gebracht, maar gaat het om bronnen, dus om interne besluitvorming. Ik wil best vragen of hij klaar is om daarover iets te zeggen, maar ik vind het nogal gek om als minister van I en M te moeten reageren op iets wat in de buitenwereld wordt aangekondigd als bronnen die verkondigen dat ... Misschien is het toch goed om de eerste vraag formeel bij de minister van Justitie te laten landen.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we hierover nu geen ordedebat voeren.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Nee, ik wilde het over de inhoud hebben. De minister beweert dat het hearsay is, op basis van bronnen. In een gerespecteerde krant, de Volkskrant, wordt door een woordvoerder van de nationale eenheid bevestigd dat het team van twintig agenten goed werk deed, maar dat het werk na twee jaar simpelweg afgelopen is, aldus die woordvoerder, wiens naam ik niet zal noemen. Dan is het toch wel duidelijk dat het niet gaat om hearsay, maar dat het door het team zelf wordt bevestigd. Als degene die in het kabinet verantwoordelijk is voor veiligheid op de weg, hier kennelijk niet van op de hoogte is, is toch de vraag wat hier aan de hand is. Ik wil daarover ook opheldering in de reeds eerder gevraagde en bevestigde brief.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zal ik doen.

Dan ga ik in op de vraag van mevrouw Dik-Faber over de ccv's, de commercial cruising vessels. Het desbetreffende onderzoek is bijna afgerond. Ik hoop de Kamer nog dit jaar te kunnen informeren over de uitkomsten daarvan en het vervolg.

Ik ga in op het betoog van de heer Bisschop. Hij vroeg in het amendement op nr. 10 (34550-A) om alsnog 1 miljoen beschikbaar te stellen voor Covadem. Ik deel het beeld van de heer Bisschop dat het systeem heel veel voordelen biedt. Dat heb ik ook gezegd. Hij was er helaas niet, maar hij kan vast nog nalezen dat ik daar positieve woorden over heb gesproken. Met name de schippers hebben daar voordeel bij. Daarom heb ik de vorige keer gezegd dat ik nu een keer heb betaald en dat ik vind dat nu de markt daarvoor moet betalen. Ik heb de pilot van Covadem ondersteund. De sector is nu gewoon aan de beurt om de mogelijkheden te omarmen. Ik wil dit niet blijvend doen. Ik ontraad het amendement dus nog steeds, ook al gaat het maar om een beperkte hoeveelheid.

De PVV had nog een verhaal over zaaien en oogsten. Ik heb geprobeerd om de heer Madlener duidelijk te maken dat wij inmiddels meer gezaaid hebben dan de voorgangers en dat ik daarom verwacht dat mijn opvolgers, wie dat ook mogen zijn, meer kunnen oogsten dan ik. Ik geloof echter dat ik nog een paar debatten nodig heb om hem daarvan te overtuigen.

Mevrouw Mulder van het CDA zei dat wij een brief zouden sturen voor 7 december. Zij vroeg mij in het debat om te overleggen met mijn collega en tegen hem te zeggen wat ik naar aanleiding van de moties allemaal zou doen om de discussie over de mainport op gang te brengen. Dat zal ik ook doen, maar of een brief wordt gestuurd? Volgens mij betreft dit een AO dat mijn collega zal voeren. Dat moet mijn collega zelf bepalen. Ik heb aangegeven dat ik voor die tijd met hem zal overleggen en hem alle informatie ter beschikking zal stellen waarom in de moties wordt gevraagd.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Het is toch niet zo heel vreemd dat een duiding wordt gegeven van moties? Die komt meestal twee weken nadat de moties zijn ingediend. Dat wordt wel vaker gevraagd. Nu mijn motie is aangenomen, wil ik graag binnen twee

weken een reactie van het kabinet. 7 december is dan toch helemaal niet zo'n gek richtsnoer voor een brief waaruit blijkt hoe die moties door de verschillende ministers worden geduid?

De **voorzitter**:

Dit is toch iets wat u met de minister van Economische Zaken moet bespreken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is eigenlijk wat ik zeg.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Nou ja, goed. Als die brief maar komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij zal de minister van EZ dat ook doen. Wat de voorzitter zegt, is precies wat ik zeg.

De **voorzitter**:

Misschien kunt u daar nog een telefoontje aan wijden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Wij vormen één kabinet en wij hebben dezelfde mening. Ik zal er in ieder geval voor zorgen dat mijn informatie daar op tijd wordt besproken, maar het is in eerste instantie aan hem om de reactie te bepalen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de klok. We hebben nog een hoop te doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, excuus. Ik ga in op de moties.

In de eerste motie, de motie van de leden Van Tongeren, Visser en Hoogland op stuk nr. 20, gaat over Talking Traffic. Ik wou dat ik het in het Frans kon zeggen nu de voorzitter zo'n belangrijke onderscheiding heeft gekregen, maar dat kan ik helaas niet. Ik kan alleen zeggen dat ik de motie overneem. Nieuwe technieken maken het verkeer inderdaad slimmer. Ik interpreteer deze motie als een ondersteuning van het beleid. Ik neem de motie over en ga ervan uit dat ik de Kamer via de reguliere informatiekanaalen kan informeren over de ontwikkelingen.

De **voorzitter**:

Ik ga even precies doen. U zegt "ondersteuning van het beleid" én u zegt "ik neem de motie over". Dat kan niet alle twee. U kunt de motie overnemen, maar dan moet ik de Kamer vragen of alle leden ermee instemmen dat u zulks doet. Dat vraag ik dus nu. Ik zie en hoor geen bezwaar. Dat betekent dat de motie wordt overgenomen. Zij maakt derhalve geen onderdeel van de beraadslaging meer uit en zal niet in stemming worden gebracht.

De motie-Van Tongeren c.s. (34550-XII, nr. 20) is overgenomen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga in op de motie-Van Tongeren op stuk nr. 21. Zij doet daarin een bijzonder verzoek. Zij vraagt namelijk aan de regering om in het Kustpact overeen te komen dat bestaande bebouwing waar dat maar enigszins mogelijk is, wordt gerenoveerd of verwijderd. Ik ga ervan uit dat zij daarmee niet de hele bebouwing van Scheveningen bedoelt en dat het anderszins bedoeld zal zijn. Ik moet dit Kamerlid vragen om de motie aan te houden. Als zij dat niet wil, moet ik de motie ontraden. Dit betreft namelijk de verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten. Daar gaan wij niet over. Ik zal de suggestie echter wel meenemen in de discussie over de zonering, want zij bepalen zelf hun zonering en zij bepalen zelf ook op welke plekken ze wel en niet aan de slag gaan. Ik vraag de indiener dus om de motie aan te houden. En anders ontraad ik de motie.

De voorzitter:

Het probleem is dat mevrouw Van Tongeren er niet meer is, althans niet hier.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zal ik de motie dan voor het gemak maar ontraden, voorzitter?

De voorzitter:

Dat is aan u. Het advies dat u hebt gegeven, is duidelijk.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik tot de motie op stuk nr. 25 van de heer Smaling, waarin de regering wordt verzocht om verschillende mogelijkheden voor de overstap van betalen voor bezit naar betalen voor gebruik te onderzoeken en daarbij de voor- en nadelen van de verschillende systemen in beeld te brengen. Zoals in het debat al aan de orde is geweest, is informatie over beprijzing aanwezig en ook openbaar beschikbaar. Ik ben niet van plan om dat nog een keer over te doen. Ik ontraad de motie dus.

De voorzitter:

Dit was de motie op stuk nr. 25. Dat betekent dat de moties op stukken nrs. 22, 23 en 24 door de staatssecretaris zullen worden behandeld.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja.

De voorzitter:

Die moties houd ik even apart en dan gaan we verder.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie op stuk nr. 26 van mevrouw Visser en de heer Hoogland wordt de regering verzocht om in het kader van de verhoging van de pakkans ook zo snel mogelijk invulling te geven aan de landelijke speerpunten van het OM. Ik neem deze motie over. De minister van V en J en ik onderzoeken momenteel hoe verkeersveiligheid en verkeershandhaving, indien daarvoor aanleiding is, meer aandacht kunnen krij-

gen, ook in de lokale driehoek. Wij streven ernaar om de Kamer voor het algemeen overleg Wegverkeer van 15 december hierover nader te informeren. De landelijke prioriteiten zijn gericht op de inzet van teams verkeer. Die inzet is met name gericht op de landelijke prioriteiten snelheid, alcohol, rood licht, veelplegers en afleiding. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid en neem deze derhalve over.

De voorzitter:

De heer Madlener heeft een vraag over het advies van de minister over de motie van mevrouw Visser en de heer Hoogland. Hoor ik dat goed?

De heer Madlener (PVV):

Ja, dat klopt. Ik twijfel of ik hierover een positief advies kan geven. De kleine boetes zijn ons een doorn in het oog; al die heel kleine snelheidsovertredingen doen niets aan de verkeersveiligheid. Dit vergroot echter wel de pakkans. Maar de pakkans vergroten van iemand die 53 km/u rijdt in plaats van 50 km/u wil ik niet vergroten. Als de minister zegt: we gaan het gehele pakket doen, steun ik dat niet. Als de minister of de indiener de motie zo uitlegt dat het niet gaat om die heel kleine boetes, is dat een ander verhaal.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb net gezegd dat het gaat om zaken als snelheid, alcohol, rood licht, veelplegers en afleiding. Het is heel moeilijk om te zeggen of iets nu een kleine of een grote overtreding is. Als je te hard rijdt, bijvoorbeeld in een woonwijk, kan een paar kilometer al snel te veel zijn, terwijl je op een snelweg het verschil tussen 100 km/u en 110 km/u niet zo heel erg merkt. Reagerend op de heer Madlener, kan ik niet zeggen dat we met kleine snelheidsverschillen een oogje zullen dichtknijpen, nog los van het feit dat ik nog steeds niet degene ben die de boetes uitdeelt. Ik denk dat het goed is dat we de taken gescheiden houden. Ik zorg voor de snelheidsverhogingen of -verlagingen als die nodig zijn en de minister van V en J gaat over de boetes.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik reageer even omdat de heer Madlener vragen had namens de indiener. In de motie wordt heel expliciet "het aantal staandehoudingen" genoemd. Het aantal staandehoudingen impliceert ook gewoon huftergedrag, of dat nu in een woonwijk is of op de snelweg. Het kan snelheid zijn, maar wat ons betreft zijn dat ook de mensen die met alcohol achter het stuur kruipen, naar de leidraad van het Openbaar Ministerie, dat heeft gezegd huftergedrag daarvan expliciet onderdeel te laten zijn. Misschien dat ik hiermee de heer Madlener geruststel. We hadden net het debat over het bericht van RTL dat er een team wordt opgeheven. Ik zou dat bij de brief willen betrekken. De minister zegt de motie over te nemen, maar het gaat expliciet ook om het aantal staandehoudingen en het team verkeer, dat blijkbaar wordt opgeheven, maakt daar onderdeel van uit. Ik ben benieuwd hoe dat zich tot elkaar verhoudt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zoals ik al zei, zal ik voor het volgende algemeen overleg hierover duidelijkheid geven. Als het mogelijk is, wil ik proberen om dat in de brief te doen die de Kamer voor

dinsdag wil ontvangen. Ik ben echter afhankelijk van de specifieke informatie die ik op dit punt van V en J krijg. De inzet van ons beiden, los van de organisatievorm waarover de Kamer zich nu zorgen maakt, is juist om de pakkans te vergroten en de handhaving te versterken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik sta hier voor hetzelfde punt, voorzitter. Ik misgun niemand dat zijn motie wordt overgenomen, maar wij hebben nog wel behoefte aan ...

De **voorzitter**:

Die vraag ga ik zo stellen. De minister heeft gezegd dat zij de motie wil overnemen. Zijn er fracties die daartegen bezwaar maken? Mijnheer Madlener of mevrouw Belhaj misschien? Ik doe dit nu even langs de formele weg, mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Keurig. Wij hebben daar niet per se bezwaar tegen, maar willen de motie wel in stemming laten brengen, zodat wij iets meer tijd hebben om nauwkeurig naar deze motie te kunnen kijken.

De **voorzitter**:

In dat geval komt de motie in stemming.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ben inmiddels bij de motie op stuk nr. 27, die van mevrouw Visser over de weginrichting. Ik neem deze motie over. In de motie wordt de regering verzocht om samen met het IPO en de VNG te verkennen hoe er afspraken kunnen worden gemaakt over de gemeentelijke en provinciale wegen om deze verkeersveiligheid in te richten. Zoals ik eerder zei, ben ik bezig met de nieuwe Strategie verkeersveiligheid, waarbij de risicoaanpak centraal staat. Aangezien ik deze nieuwe strategie met de andere overheden zal opstellen, zal ik de motie ook op die manier duiden en deze als ondersteuning van het beleid beschouwen. Ik neem deze motie dus over.

De **voorzitter**:

Heeft een van de leden bezwaar tegen deze overneming, met de interpretatie die de minister zojuist gaf? Dat is niet het geval. Deze motie wordt overgenomen, maakt geen deel meer uit van de beraadslaging en komt niet in stemming.

De motie-Visser/Hoogland (34550-XII, nr. 27) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De motie op stuk nr. 28 verzoekt de regering om bij de uitwerking van de nieuwe MIRT-systematiek de samenhang tussen en doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennetwerk daarbij een vast onderdeel te laten zijn en om de knelpuntenanalyse van de ANWB mee te nemen in de komende bestuurlijke overleggen rond het MIRT. Ik neem deze motie over. Wij moeten natuurlijk beseffen dat wij

hebben afgesproken dat provincies en vervoersregio's een eigen beslissruimte hebben voor de inzet van hun eigen middelen, of deze nu provinciaal zijn, uit het Gemeentefonds komen of uit een brede doeluitkering komen. Ik lees deze motie echter ook als een oproep om in die overleggen met de regio's goed te kijken naar de gehele samenhang van het wegennet en om daar gezamenlijk afspraken over te maken. Dit neem ik over. Het zal ook mogelijk worden, omdat we zo'n meer programmatische en flexibele werkwijze ook willen inzetten voor de toekomst. Daarmee zullen we kunnen inspelen op alle ontwikkelingen rond infrastructuur en de investeringen daarin.

De **voorzitter**:

Is er bezwaar tegen overname? Dat is niet het geval, dus deze motie maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen en ze komt ook niet in stemming.

De motie-Visser (34550-XII, nr. 28) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

In haar motie op stuk nr. 29 roept mevrouw Visser op om bij incidenten en wegwerkzaamheden het toepassen van rode kruizen te beperken tot de wegvakken waarvoor dit vanuit het oogpunt van de veiligheid strikt noodzakelijk is en om over het toepassen van rode kruizen actief te communiceren naar de weggebruiker. Ik neem deze motie over. Bij incidenten en werkzaamheden kruist Rijkswaterstaat af om de veiligheid van wegwerkers, hulpdiensten en bergers te waarborgen. Er wordt gewerkt met incidentenmanagement. Om onbegrip van weggebruikers tegen te gaan, kunnen we zorgen voor meer en betere communicatie over de aard en duur van incidentenwerk. Ik zal met Rijkswaterstaat nagaan of er optimalisaties mogelijk zijn in het afkruisen van de rijstroken en de communicatie daarover.

De **voorzitter**:

Ik constateer dat geen van de leden bezwaar heeft tegen het overnemen, dus deze motie komt niet in stemming.

De motie-Visser (34550-XII, nr. 29) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De staatssecretaris zal reageren op de moties op de stukken nrs. 30, 31, 32, 33 en 34.

Ik kom nu bij de motie op stuk nr. 35 van de heer Van Helvert c.s. Deze motie verzoekt de regering om een concreet actieplan op te stellen met betrekking tot het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen ten aanzien van het aantal verkeersdoden en -gewonden, en om daarbij expliciet aandacht te geven aan het smartphonegebruik. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid. Ik had al medege-deeld dat ik met de nieuwe Strategie verkeersveiligheid bezig ben, waarbij de doelstellingen opnieuw zullen worden bekeken. Ik zal de Kamer nog vóór het AO van 15 december informeren over de omgang met het gebruik van de smartphone op de fiets. Volgens mij neem ik deze motie daardoor over. Bij "ondersteuning van het beleid" wordt een motie immers overgenomen.

De voorzitter:

De heer Helvert van het CDA heeft een vraag over deze interpretatie. Ik word er zo langzamerhand een beetje tureluurs van, maar ga uw gang.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank u, voorzitter. Inderdaad heb ik een vraag over die interpretatie. De minister nam de motie heel snel door, maar daarbij hoorde ik haar juist niet spreken over de essentiële punten met betrekking tot het Verbond van Verzekeraars. Hoe staat de minister daarin en hoe gaan we daarmee om?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik gaf aan dat smartphonegebruik daarin expliciet een plek zal krijgen. Al veel eerder dan het plan gaat komen — dat is in 2018, zo heb ik in het debat gezegd — zal ik al op de smartphone reageren, bijvoorbeeld voor het volgende AO over verkeersveiligheid van 15 december over smartphonegebruik op de fiets. In de loop der jaren, op het moment dat we meer doelgericht onderzoek doen, zoals D66 ook had verzocht, zullen we meer informatie kunnen leveren over ander soort smartphonegebruik. Ook de heer Houwers heeft er nog iets over gezegd. Er komt op dat punt nog een heleboel op u af.

De voorzitter:

Wordt het voorstel om de motie over te nemen door de Kamer instemmend begroet? Dat is het geval, dus dan maakt zij geen deel meer uit van de beraadslaging en komt ook niet in stemming.

De motie-Van Helvert (34550-XII, nr. 35) is overgenomen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De moties op stukken nrs. 36 en nr. 37 worden door de staatssecretaris behandeld.

Ik kom op de motie-Hoogland/Van Veldhoven op stuk nr. 38 over het wagenpark. Ik vind het voorstel van de heer Hoogland sympathiek. Wij zijn bezig om van 60 verschillende wagenparken toe te groeien naar één rijkswagenpark; dit is een bestuurlijke en organisatorische uitdaging. Ik weet niet of dit kan worden verzaamd met een deelautoconcept met burgers. Daar komt bij dat de meeste auto's op afgesloten en niet op openbaar toegankelijke terreinen staan. Als het centrale wagenpark klaar is, zal dit ook weer de weg vrijmaken voor sommige concepten, zoals deelconcepten. Zoals ik eerder heb gezegd, acteert de minister van BZK hierop. Ik twijfel een beetje over het advies dat ik moet geven. Er staat "te onderzoeken" en het wordt al onderzocht, dus ik laat het oordeel aan de Kamer. Ik kan het meegeven aan mijn collega van BZK.

De voorzitter:

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, mijn excuses voor het gebruik van de afkorting, mijnheer de voorzitter.

De motie op stuk nr. 39 van de heer Hoogland en mevrouw Visser over Whim Helsinki zal ik mede namens de staatssecretaris behandelen, want zij zit op ons beider terrein. Ik zie deze als ondersteuning van beleid. Samen met de decentrale overheden onderzoek ik welke handelingsperspectieven er zijn om het verschil tussen financiële stroom en kostenstijging zo klein mogelijk te houden. Innovaties door de markt vormen daarbij een belangrijke kans; ik geef deze ook een belangrijke plaats in het toekomstbeeld voor het ov. Whim is een mooie innovatie vanuit het concept "mobility as a service" en daarvan kunnen we ook gebruikmaken. Ik laat het oordeel over aan de Kamer.

De staatssecretaris bespreekt de motie op stuk nr. 40.

De motie-Madlener op stuk nr. 41 gaat over het halveren van de motorrijtuigenbelasting. Ondanks het feit dat deze motie wel een dekking heeft — de heer Madlener heeft die er niet bijgeschreven, maar wel genoemd dat deze in het PVV-verkiezingsprogramma staat — is het geen echte dekking, omdat het PVV-verkiezingsprogramma geen formele status heeft in onze begroting. Na de Algemene Beschouwingen bij de begrotingsbespreking van het ministerie van Financiën is er de mogelijkheid om tussen ministeries te schuiven. Dat is het moment om dit te doen. De dekking onderschrijf ik inhoudelijk niet, maar dat is een heel ander verhaal. Ik moet deze motie ontraden. Wellicht kan de heer Madlener het volgend jaar met een betere dekking proberen na de Algemene Beschouwingen bij de minister van Financiën.

De moties op stukken nr. 42 tot en met 46 worden behandeld door de staatssecretaris.

Ik kom bij de motie-Belhaj op stuk nr. 47 waarin de regering wordt verzocht het Infrastructuurfonds te vervangen door een bereikbaarheidsfonds dat uitgaat van kwalitatief hoogwaardige landelijke hoofdverbindingen en optimale regionale netwerken. Ik ontraad deze motie om twee redenen. Aan het begin van de motie staat dat er een einde moet komen aan de waterscheiding tussen Rijk, provincie en gemeenten. Die mening deel ik niet. Ik vind dat wij een apart rijksbudget moeten hebben. Of je misschien niet een meer strikte scheiding moet hebben tussen verschillende modaliteiten, wordt nu onderzocht in het interdepartementaal beleidsonderzoek. Die verkenning wordt aan de Kamer gestuurd en de voor- en nadelen van een bereikbaarheidsfonds zullen dan aan de orde worden gesteld. Ik zal de Kamer daarover nog deze kabinetsperiode informeren, dus ik vind het voorbarig om nu al een bereikbaarheidsfonds in te stellen op basis van een motie. Ik ontraad deze motie dus, maar wij zijn wel op de strekking ervan aan het studeren. Inhoudelijk kunnen mevrouw Belhaj en ik dus misschien nog wel dichter bij elkaar komen.

In haar motie op stuk nr. 48 verzoekt mevrouw Belhaj de regering om de Kamer voor de zomer van 2017 nader te informeren over de stand van zaken van het beheer en onderhoud van de grote strategische bruggen op het hoofdwegennet. Ik kan instemmen met deze motie, dus ik neem haar over. Via de instandhoudingsbijlage van het Infrafonds en het MIRT informeer ik de Kamer over het beheer en onderhoud van de vervangings- en renovatieopgaven. Ik heb eerder, bij het jaarverslag over 2016, al toegezegd per netwerk, dus voor wegen, vaarwegen en water, een indicatie te geven van de omvang van uitgesteld en

achterstallig onderhoud. Ik kan dit toegezegde overzicht uitbreiden en daarin specifiek aangeven of sprake is van achterstallig onderhoud bij deze bruggen en zo ja, hoeveel dit is en welke bruggen het betreft.

De voorzitter:

Ik zie dat geen van de leden tegen overname is.

De motie-Belhaj (34550-XII, nr. 48) is overgenomen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De moties op de stukken nrs. 49 en 50 zal de staatssecretaris behandelen. Dan kom ik bij de motie-Houwers op stuk nr. 51, waarin de regering wordt verzocht om het controleren op snelheidsovertredingen gericht in te zetten op locaties met verhoogd veiligheidsrisico. Zowel de handhaving met digitale handhavingsmiddelen, dus de flitskasten en de trajectcontroles, als de handhaving door de politie door staandehouding vindt plaats op plekken waar dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. In mijn nieuwe strategie voor verkeersveiligheid zal in het kader van de risicogestuurde aanpak ook handhaving aan de orde zijn, gericht op specifieke lokale vraagstukken. Ik kan deze motie dus overnemen.

De voorzitter:

Ik zie dat geen van de leden bezwaar heeft tegen overname.

De motie-Houwers (34550-XII, nr. 51) is overgenomen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In zijn motie op stuk nr. 52 vraagt de heer Houwers de regering om te onderzoeken of het controleren van telefoons op recent gebruik na een verkeersongeval haalbaar en uitvoerbaar is. Ik zal onderzoeken wat mogelijk is om bij ernstige ongevallen achteraf te controleren of er kort voorafgaand aan het ongeval een smartphone gebruikt is en daarbij ook de relatie tussen gebruik en ongeval te bezien. Ik weet niet of het kan, mede vanuit het oogpunt van privacy, maar ik wil dit wel laten onderzoeken. Ik wil de motie dus overnemen.

De voorzitter:

Heeft een van de leden bezwaar tegen het overnemen van de motie?

Mevrouw Belhaj (D66):

Ja. Wij zouden voor onszelf nader willen kijken wat het betekent voor de privacy. Wij willen de motie dus graag in stemming brengen.

De voorzitter:

Dan kan de motie niet worden overgenomen en komt zij gewoon in stemming.

Er is nog één keer een wisseling van de spelers. Het woord is aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Misschien mag ik toch een zin, als is het er maar één, wijden aan een felicitatie voor u, mijnheer de voorzitter. U bent chevalier dans l'ordre national de la Légion d'honneur, naar ik heb begrepen. Dat is natuurlijk een mondvul in een vreemde taal, maar het is prachtig. Van harte!

De voorzitter:

Dank u zeer. Het is vanmiddag bekend geworden. De onderscheiding wordt later uitgereikt.

(Geroffel op de bankjes)

Staatssecretaris Dijkma:

Ik begin met een aantal onderwerpen die deels in eerste termijn zijn blijven liggen. Een belangrijk onderwerp zijn de plannen die vanochtend zijn ontvouwen door de heer Janailac, Trust Together. Ik kan melden dat er waarschijnlijk vanavond nog een brief aan de Kamer wordt gestuurd met een uitgebreidere appreciatie van dat plan. Helder is in ieder geval dat de CEO van Air France-KLM de situatie bij Air France echt wil verbeteren. Het is natuurlijk een grote noodzaak om concurrerender te worden, kosteneffectiviteit hoger in het vaandel te hebben en tegelijkertijd productiever te zijn. Dat geldt overigens niet alleen voor Air France, zoals u weet. Ook bij KLM is dat aan de orde. Wij hebben vanuit het Nederlands publiek belang steeds gezegd dat wij zullen letten op de kwaliteit van het netwerk, de sterke positie van KLM en uiteraard ook dat er geen verlies aan banen in Nederland optreedt. Op het eerste gezicht lijken mij de plannen die nu zijn voorgelegd positief. Uiteraard zullen we ook de uitwerking van dat plan nog moeten volgen. Dat zullen we ook nauwlettend doen. De Kamer krijgt die brief en dan hoor ik of u daar tevreden mee bent of dat er nog een debat volgt. Dat is niet aan mij.

Ik wil tegen mevrouw Ouwehand zeggen dat zij een heleboel heeft gezegd over de enorme uitdaging waar we voor staan. Ik ben het niet eens met alle opmerkingen die zij heeft gemaakt. Het is juist van groot belang dat we binnen het kabinet met elkaar werken aan een coherente strategie voor de toekomst. Dat doen we ook in goede samenwerking en we maken daar ook steeds grote stappen. Dat hebben we gedaan en blijven we wat mij betreft doen. Ik zou willen zeggen: er komen echt nog voldoende stukken aan, ook in de komende maanden kan ik u verzekeren, om volop het debat te voeren. Er zijn geen taboes, maar wel keuzes. Dat is uiteindelijk gewoon een politieke afweging.

Het spijt me in de richting van mevrouw Mulder en de heer Bisschop. Ik dacht per abuis dat een deel van hun vragen in de schriftelijke beantwoording zat met betrekking tot de asbestregeling en de uitwerking van het inderdaad ambitieuze plan om te komen tot een sanering voor 2024. Iedereen heeft onderkend dat daarvoor een forse inspanning nodig is. Die is een aantal jaar geleden al ingezet. Het wordt nu zichtbaar dat daar stappen worden gemaakt. Tot vorig jaar werd er jaarlijks gemiddeld circa 4,5 miljoen m² daken gesaneerd. In de eerste helft van dit jaar is er een zelfde hoeveelheid gesaneerd. De stimuleringsregeling is, zoals ik heb gemeld, recent opgehoogd. We zijn nu met een breed samenwerkingsverband bezig. Ik kom er zo bij de moties nog op terug. We werken onder andere samen met gedepu-

teerde Prevo, een van de ambassadeurs — de heer Smaling zei het al: ik ken hem goed — om een gezamenlijke aanpak tot stand te brengen en nieuwe initiatieven te steunen. We hebben bijvoorbeeld met LTO, en anderen, daar voortdurend overleg over, want in de landbouwsector is er veel te doen. Ik ken de positie van de bedrijven waar het om gaat, dus ik weet dat dat geen sinecure is. De Kamer krijgt het plan van aanpak. Dan kunnen we met elkaar beoordelen of we op de goede weg zijn. Ik zal zo uiteraard nog een appreciatie over de ingediende moties geven.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik heb in maart een motie ingediend voor een landelijk plan van aanpak. Ik ga ervan uit dat u daar naar verwijst. In de motie had ik verzocht om dit voor eind 2016 te realiseren. Nu we het toch hier over hebben, vraag ik me af wat de stand van zaken daar is.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik ben samen met de gedeputeerde en anderen volop aan de slag om die motie uit te voeren. Voor het einde van het jaar komen wij met dat plan van aanpak.

Mevrouw Dik-Faber had een vraag gesteld over het scheiden van afval op stations. Zij vroeg of we daar het oude Afvalfonds nog voor in kunnen zetten. Binnen het programma VANG Buitenshuis, zoals dat zo mooi heet, wordt gewerkt aan initiatieven met betrekking tot afvalscheiding, onder andere op stations. Er is zelfs een green deal daarover. We onderzoeken of er oplossingen in financiële zin zijn te vinden in het kader van het Afvalfonds verpakkingen. Ik heb zelf gezien dat de nieuwe FLIRT-treinen, die binnenkort op de rails komen, prachtige mogelijkheden kennen om afval te scheiden.

Mevrouw Cegerek heeft nog gevraagd naar de landelijke luchtkwaliteitsapp en de app voor het stookalarm in Nijmegen. Kunnen we het een en ander koppelen? Die app voor het stookalarm is een pilot. Ze zijn nog niet gekoppeld. We kunnen op termijn bezien of dat mogelijk is, maar ik kan daar geen belofte over doen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dat is goed nieuws van de staatssecretaris over het scheiden van afval. Ik ben blij dat eraan gewerkt wordt. Toen ik de motie indiende, hadden we een discussie over afval van burgers, van consumenten. Dat systeem is er inderdaad in de trein en op de stations. Maar je ziet het ook op campings en in ziekenhuizen. Wordt er zo breed gekeken of gaat het echt specifiek om de stations?

Staatssecretaris Dijkma:

Die vraag over de campings is in de schriftelijke beantwoording meegenomen. Uit mijn hoofd is het antwoord "ja".

Mevrouw Dik-Faber heeft gesproken over de green deal inzake scooters. Ik heb de Kamer in juli jongstleden geïnformeerd over mijn voornemen om zo'n green deal te sluiten. We zijn aan de slag gegaan met RAI, ANWB, BOVAG en Scooter Recycling Nederland en wij hopen nog dit jaar de green deal te kunnen afronden. Als dat lukt, zullen we de Kamer daar uiteraard over informeren.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wanneer de Gezondheidsraad met het advies over het toekomstige luchtkwaliteitsbeleid komt. De Gezondheidsraad zal eind 2017 met dat advies komen. In 2018 komt dan het nieuwe Luchtplan. Dat is in ieder geval de planning die het departement nu aanhoudt. Tot die tijd hebben wij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het Actieplan Luchtkwaliteit waarmee we werken aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Mevrouw Van Veldhoven heeft op het punt van cascadering biomassa naar een motie verwezen. In het rijksbrede Programma Circulaire Economie hebben we aangegeven dat cascadering een belangrijke rol speelt bij het duurzaam gebruik van biomassa. We gaan daar ook aandacht aan besteden bij de transitieagenda's die we in het kader van het rijksbrede programma voor de zomer zullen opstellen.

Ik moet nog een correctie aanbrenge in mijn reactie op het betoog van mevrouw Van Tongeren. Ik heb een termijn toegezegd over 3 kV, maar dat blijkt niet het eerste maar het tweede kwartaal van 2017 te moeten zijn. We hebben nog even geschakeld met onder anderen NS en ProRail. Zij moeten nog capaciteit "in kind" leveren. Het eerste kwartaal is net niet haalbaar.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren zal de Handelingen teruglezen. Gaan we naar de moties?

Staatssecretaris Dijkma:

Zo is het. Last but not least.

Mevrouw Van Tongeren verzoekt in haar motie op stuk nr. 22 om in overleg met onder andere de VNG te kijken naar de regierol van gemeenten en provincies op klimaat- en energiegerelateerde onderwerpen. Ik wil deze motie overnemen. Steeds meer decentrale overheden hebben klimaatplannen en kijken ook naar het opstellen van de energieagenda. Wij zijn eigenlijk al bezig met dat overleg. Ik zou de motie in dat opzicht dus gewoon kunnen overnemen.

De voorzitter:

Heeft een van de leden bezwaar tegen het overnemen van de motie?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja.

De voorzitter:

Ik zie dat dit voor meer partijen geldt. Dan wordt er gewoon over gestemd. Wat is het oordeel dan?

Staatssecretaris Dijkma:

Dan laat ik het oordeel over de motie aan de Kamer.

Ik kom te spreken over de motie op stuk nr. 23 over de taxironselaars. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid en laat het oordeel over aan de Kamer.

In de motie op stuk nr. 24 verzoeken de leden Smaling en Van Veldhoven om "de wirwar van regelingen ten aanzien van asbestsanering in kaart te brengen en de mogelijkheden te onderzoeken om deze onder te brengen in één overkoepelende regeling asbestsanering". Ik zou deze motie eigenlijk willen ontraden, maar ik wil wel een toezegging doen.

De voorzitter:

Dat is een bijzondere combinatie.

Staatssecretaris Dijkstra:

Politiek gaat ook over elkaar tegemoetkomen. Eerlijk gezegd, lijkt het mij gewoon geen doen om tot één overkoepelende regeling te komen, ook omdat er soms redenen zijn om iets regionaal met een eigen regeling te organiseren. Maar wat ik kan doen, is bezien welke regelingen er allemaal zijn. Wij werken in het plan van aanpak eigenlijk aan zo'n inventarisatie. Vervolgens is de vraag hoe wij die regelingen zo matchen dat zij elkaar versterken. Daar doelt u denk ik op. De doelstelling van de motie begrijp ik, maar u kunt haar intrekken en dan zou dit mijn toezegging zijn. Maar nu naar één regeling dat gaan wij niet doen.

De voorzitter:

Gaat u in op de avances, mijnheer Smaling?

De heer Smaling (SP):

Dat ga ik doen, voorzitter.

De voorzitter:

Wat betekent dat concreet?

De heer Smaling (SP):

Dat ik de motie intrek. Deze toezegging is wat mij betreft oké. Dat geldt ook voor mevrouw Van Veldhoven.

De voorzitter:

Aangezien de motie-Smaling/Van Veldhoven (34550-XII, nr. 24) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris Dijkstra:

Dan kom ik op de motie-Remco Dijkstra op stuk nr. 30. Hij wil belemmeringen bij de energieprestatievergoedingen wegnemen. Dat lijkt mij op zichzelf genomen een uitstekend idee, maar dit is het beleidsterrein van minister Blok. Ik vind het niet prettig om een motie op zijn terrein van een oordeel te moeten voorzien, terwijl hij zelf nog bezig is met een onderzoek. Ik zou aan de heer Dijkstra willen vragen om de motie aan te houden. Ik zal uiteraard in mijn overleg met mijn collega aangeven hoe belangrijk dit is. Inhoudelijk kan ik de heer Dijkstra helemaal volgen, maar ik zou het ook niet prettig vinden als door collega's moties van oordelen worden voorzien die onder mijn verantwoordelijkheid vallen, waarbij ik niet even kan meekijken. Het is dus een kwestie van "fair game"; ik zou de heer Dijkstra willen vragen om de motie aan te houden.

De voorzitter:

En toen? U hoeft niet meteen te reageren, maar als u iets te zeggen hebt, moet u het nu doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nog voor de stemming denk ik even na over de vraag of ik de motie aanhoud of dat deze toch in stemming komt.

Staatssecretaris Dijkstra:

Dan dwingt de heer Dijkstra mij nu tot het geven van een oordeel. Dat zal ik procedureel doen. Nogmaals, de inhoud is mij zeer sympathiek. Maar om procedurele redenen ontraad ik de motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 31. Daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde, maar dit ligt wel op mijn terrein. Ik ben bezig te verkennen wat nu de stappen moeten zijn om het akkoord dat wij in Montreal hebben gesloten, te laten samenhangen met wat er aan huidig beleid is rondom de luchtvaart en ETS. Ik ben het zeer met de heer Dijkstra eens dat wij daarbij onze Europese luchtvaartsector niet op achterstand moeten zetten. Dat is helemaal tot uw dienst, zou ik willen zeggen. Ik zou echter niet vooruit willen lopen op voorstellen, omdat ik de analyse en eventuele voorstellen van de Commissie wil afwachten. Mijn verzoek is, deze motie aan te houden. De boodschap heb ik echt goed begrepen, maar geef de Commissie nu even de gelegenheid om er iets aan te doen. Anders geldt hetzelfde oordeel, te weten ontraden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik geef over deze motie hetzelfde antwoord: ik ga met de woordvoerders in conclaaf. Ik heb uw boodschap begrepen.

Staatssecretaris Dijkstra:

Goed zo.

Dan kom ik op de motie-Remco Dijkstra/Cegerek op stuk nr. 32, waarin de regering wordt verzocht om ondernemers in het midden- en kleinbedrijf en start-ups te steunen. Dat lijkt mij een uitstekend idee. Ik laat het oordeel over deze motie graag aan de Kamer over.

Dan kom ik op de motie-Remco Dijkstra op stuk nr. 33, waarin staat dat de regering voor het einde van het jaar met een plan van aanpak moet komen en goed moet kijken naar een afweging van de risico's en de kostenefficiëntie. Zoals gezegd, ben ik daar eigenlijk mee bezig, niet alleen, maar in samenspel met een heel aantal partijen. Uiteraard kijken wij daarbij ook naar efficiëntie. Deze motie is ondersteuning van beleid. Ik ben bereid om haar over te nemen, want dit is gewoon staand beleid. De Kamer krijgt in december het plan. Als niemand daar bezwaar tegen heeft, kan ik de motie overnemen.

De voorzitter:

Mevrouw Cegerek, eerst een toelichtende vraag voordat u uw oordeel geeft.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Zoals ik al zei: er ligt al vanaf maart een motie van mij voor een landelijke aanpak. Het lijkt mij overbodig om deze motie uit te voeren. Het lijkt wel alsof de staatssecretaris nu bezig gaat met weer een nieuw plan van aanpak.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nou nee, ik heb net uitgelegd dat we dit doen. Ik heb ook al eerder verwezen naar uw motie. Het is alleen maar mooi om te zien dat er zo veel partijen zijn die hetzelfde willen. Ik vind dat zelf uitstekend, maar ik heb gezegd dat ik de motie kan overnemen. Bij dat voorstel blijf ik.

De voorzitter:

Heeft een van de leden bezwaar tegen overname van de motie?

De heer **Madlener** (PVV):

Ja.

Staatssecretaris **Dijkma**:

In dat geval zeg ik: oordeel Kamer.

De voorzitter:

Dan komt de motie in stemming.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dan komen we bij de motie-Van Helvert c.s. op stuk nr. 34. Hij wil de bestemde middelen in de compensatieregeling voor bestelbusjes terecht laten komen in aangrenzende gemeenten. Die motie moet ik ontraden. Het instellen van een milieuzone is zoals de Kamer weet een lokale keuze. Als een gemeente daarvoor kiest, kan zij ook zelf zorgen voor compensatie voor ondernemers. Er is wel een motie aangenomen van de leden Schouten en Groot die pleit voor een bredere opkoopregeling. Bij de uitvoering van deze motie wordt ook gekeken of er een relatie zou kunnen zijn met dieselfraude. De Kamer wordt in 2017 daarover geïnformeerd door de collega's van Financiën. Dat zeg ik daar wel bij. Ook daarom ontraad ik deze motie.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Volgens mij is er ergens iets misgegaan en zitten wij niet zo ver uit elkaar als wij denken. Het geld is namelijk al geoormerkt en ligt op de plank. Ook de combinatie met dieselfraude zie ik niet gelijk. Het gaat er eigenlijk om ...

De voorzitter:

Wilt u ter zake komen?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik wil de staatssecretaris vragen om dit toch nog even te bekijken, want het geld ligt gewoon op de plank voor het doel dat wij noemen, alleen staat er in de begroting dat we rustig aan doen en nog even bekijken hoe we het zullen doen. Ondertussen zeggen de ondertekenaars van mijn motie: kom op met dat geld, die milieuzones zijn er nu

eenmaal — we waren er geen fan van, maar ze zijn er — en wij willen dat het geld dat daarvoor bestemd is, wordt uitgegeven. Wil de staatssecretaris daar nog even naar kijken?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Volgens mij staat dit geld niet op mijn begroting.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Even een punt van orde over de manier waarop de staatssecretaris die motie interpreteert. De leden die de motie hebben ondertekend, hebben al eerder een motie ingediend over een verbod op milieuzones. De staatssecretaris zegt terecht dat er nu milieuzones zijn, alleen zijn een aantal gemeenten die zones nu aan het uitbreiden. In de tussentijd willen ondernemers graag gebruikmaken van de compensatieregeling die de staatssecretaris heeft ingesteld, alleen kan dat nu niet. Daartoe roept deze motie op. Die gelden staan op de begroting van de staatssecretaris. Die regeling heeft zij vorig jaar ingesteld voor bestelbusjes. Als gemeenten die zones invoeren, kunnen ondernemers in omliggende gemeenten een beroep doen op een compensatieregeling. Blijkbaar lopen er ook allerlei discussies over dieselfraude en over compensatieregelingen bij Financiën. Dat zal allemaal, maar er staat ook gewoon een subsidieregeling op de begroting van deze staatssecretaris en ons verzoek met deze motie is: zorg dat het geld dat al beschikbaar is, wordt uitgegeven. Dat staat helemaal los van de discussie over nut en noodzaak van milieuzones, want die ondernemers hebben hier gewoon recht op. Stel het beschikbaar.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik stel voor dat ik de Kamer een brief stuur over wat precies de discussie is, want daar komen we nu niet uit. Ik acht het nuttig om de Kamer daarin mee te nemen. Dan pakken we dit punt op. Mijn verzoek nu is om deze motie aan te houden. Ik wil overigens wel heel precies zijn. De motie waar mevrouw Visser op doelt over de milieuzones ging over de uniformiteit die verlangd werd van het kabinet om verkeersborden te maken ten gunste van milieuzones. Daarvan heeft de Kamer gezegd: dat doen wij niet. Het instellen van een milieuzone is en blijft een lokale verantwoordelijkheid.

De voorzitter:

Dat komt vast ook weer in die brief te staan. Wordt de suggestie van de staatssecretaris om in afwachting van die brief de motie aan te houden, gevolgd, ja of nee?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dat zou wel heel jammer zijn, want de staatssecretaris had het er zelf al over in haar antwoord op vraag 59. Misschien is het te doen dat we de brief nog voor de stemming krijgen? Het is immers niet zo'n groot item. Dan kunnen we er voor de stemming nog een mouw aan passen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Oké, prima. Dank u wel.

De voorzitter:
Maar wat gebeurt er nou met die motie? Wordt die aangehouden?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, voorzitter. De brief komt vóór de stemming, dus we kunnen er bij de stemming gewoon over beslissen.

Staatssecretaris Dijkma:
Ik zal er ook nog een schriftelijk appreciatie van de motie aan toevoegen, zodat iedereen dat kan zien.

De voorzitter:
Zo gaan we het doen.

Staatssecretaris Dijkma:
Ik kom bij de motie op stuk nr. 36, van mevrouw Cegerek. Daarin wordt gevraagd om het Actieplan Luchtkwaliteit breder in te zetten dan alleen in Rotterdam en Amsterdam, en hierbij toe te werken naar de WHO-advieswaarden. Ik zeg nogmaals dat het huidige Actieplan Luchtkwaliteit al breder is dan alleen Amsterdam en Rotterdam. We werken daarbij nauw samen met zeven grote steden. Verder bevat het actieplan een heel breed pakket maatregelen. Ik ga inderdaad op weg naar het toewerken naar een plan voor 2018. Daarin zullen ook de NEC-richtlijn en het advies van de Gezondheidsraad meedoen. Zoals gezegd willen we daarbij ook streven naar de WHO-streefwaarden. Dat is echter iets anders dan dat wettelijk vastleggen. Als ik dit zo mag interpreteren, dan kan ik deze motie aan het oordeel van de Kamer overlaten.

Mevrouw Visser (VVD):
Ik heb een verduidelijkende vraag, voorzitter. Dit is niet mijn motie, maar ik stel deze vraag juist omdat de staatssecretaris hieraan de interpretatie geeft die ze zojuist verwoordde, en omdat ik daarover helderheid wil. Zegt de staatssecretaris dat zolang de NEC-richtlijnen nog niet in werking zijn getreden, het uitgangspunt gewoon de huidige EU-waarden is? De NEC-richtlijn wordt vervolgens omgezet in Europese wet- en regelgeving. Dat blijven de uitgangspunten en wettelijke normen. Vervolgens wordt er gewerkt aan het uitwerken van de WHO-normen, die met de NEC-richtlijn grotendeels gehaald zullen worden. Volgens mij is het echter goed om vast te stellen wat wettelijk en wat niet wettelijk geregeld zal worden, en waar het ministerie van I en M namens de Kamer naar streeft.

Staatssecretaris Dijkma:
Dit is een terechte vraag. Ik heb steeds gezegd dat de WHO-streefwaarden geen wettelijke verankering zullen krijgen. Dat blijf ik staande houden. We zullen ons houden aan de Europese wettelijke normen. Dat ontslaat echter niemand van de plicht om, waar je er iets bovenop kán zetten, dat ook te doen. Dat is een kwestie van maatvoering. Zulke voorstellen zullen ook in het actieplan worden gedaan. Dan

kan de Kamer ook zien wat wel of niet aanvaardbaar is, wat wel of niet kosteneffectief is. Dat is dus iets anders dan de WHO-streefwaarden omzetten in wetgeving. Dat laatste is niet het voornemen. Daarom zei ik ook dat dat helder moet zijn. Er komt straks nog een motie en daar geldt exact dezelfde basis voor.

De voorzitter:
Hoe belangrijk een en ander ook is, ik vraag de staatssecretaris toch om iets compacter te antwoorden, want de mensen staan al te trappelen voor een volgende begrotingsbehandeling.

Staatssecretaris Dijkma:
Ja, ik weet het voorzitter. De motie op stuk nr. 37 gaat over Zeeland. Daarover zeg ik: hartstikke goed, we gaan aan de slag. Oordeel Kamer.

Over de motie op stuk nr. 40, over ProRail, wil ik twee dingen zeggen. Ik vind deze motie ondersteuning van beleid. Mijn oordeel over deze motie is dat het aan de Kamer moet zijn om hier een uitspraak over te doen. Maar ik heb net met de heer Van Helvert gewisseld dat we vandaag niet het debat hierover voeren. Daarom zou ik het mij ook kunnen voorstellen dat het chic is — ik kijk even naar de heer Hoogland — om de stemming over de motie aan te houden tot een moment waarop het debat daarover is gevoerd. Ik hecht er echter aan om te zeggen dat wat er in de motie staat, is wat ik van plan ben om te gaan doen. De motie is dus ondersteuning van beleid.

De heer Hoogland (PvdA):
Op basis van het gesprek dat we hier in de Kamer hebben gevoerd en van gesprekken die ik in de wandelgangen heb gevoerd, zeg ik dat ik het helemaal eens ben met wat de staatssecretaris nu zegt. We houden deze motie dus aan.

De voorzitter:
Op verzoek van de heer Hoogland stel ik voor, zijn motie (34550-XII, nr. 40) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Dijkma:
Ik kom op de motie van de heer Madlener, op stuk nr. 42. Hij wil geen ERTMS, of althans minder, en hij wil de daarvoor vrijvallende middelen gebruiken voor de aanleg van wegen. Dat is een enkeltje "ontraden"; dat kan hij zelf ook wel nagaan.

In de motie op stuk nr. 43 wordt gevraagd om extra middelen voor dubbele bemensing. Ik heb eenmalig 10 miljoen beschikbaar gesteld. Het geld groeit mij uiteraard niet op de rug. Ik zou dit willen zien als een inspanningsverplichting. De bedragen die in de amendementen van mevrouw Van Veldhoven naar voren kwamen, zijn bij lange na al niet de bedragen die er zijn. Ik wil dus bekijken wat er nog mogelijk is en ik kom hier op terug. Maar dit is geen belofte. In die zin kan ik het oordeel aan de Kamer laten.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Deze motie was ook niet van ons, maar ik heb er wel een verduidelijkende vraag over. Mijn collega mevrouw De Boer heeft in het verleden ook een motie ingediend om dit breder te trekken en niet alleen te kijken naar het spoor, maar ook naar het streekvervoer. Deze motie ziet alleen maar toe op de NS, dus op het spoor. Als de staatssecretaris hiernaar kijkt, zouden wij graag willen dat het breder getrokken wordt en dat ook het streekvervoer wordt bekeken. Net kwamen weer berichten binnen van de mishandeling van een buschauffeur. De staatssecretaris heeft onlangs het actieprogramma ondertekend. Ze zou er, geloof ik, breder naar gaan kijken. Is de staatssecretaris bereid om de motie breder te interpreteren en niet alleen het spoor, maar ook het streekvervoer erin mee te nemen, als een inspanningsverplichting?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat maakt de kans op succes van de operatie kleiner. Nogmaals, dit gaat mogelijk over heel kleine bedragen. We hebben de motie van mevrouw De Boer ook uitgevoerd. Ik heb in die 10 miljoen namelijk ook een deel gereserveerd voor maatregelen voor alle vervoerders. Het lot van de buschauffeurs gaat mij net zo goed aan het hart. Maar ik vind dat de decentrale concessieverleners hier hun eigen verantwoordelijkheid moeten pakken. Dat moeten ze echt doen, want anders kijkt iedereen de hele dag naar mij. Dat is hartstikke leuk, maar dat werkt niet altijd.

De **voorzitter**:

Wat is uw oordeel over de motie op stuk nr. 44?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die ontraad ik ook. Ik moet al iets doen op het ene gebied en ik wil niet nu ook alvast voor een volgend kabinet gaan nadenken over iets anders. Dat moet echt een volgend bewindspersoon doen. Dus de motie op stuk nr. 44 wordt ontraden.

De motie op stuk nr. 46 wil ik aan het oordeel van uw Kamer overlaten, maar met dezelfde interpretatie als de motie van mevrouw Cegerek op het punt van de luchtkwaliteit.

De **voorzitter**:

Dit was de motie op stuk nr. 46. Wat is uw oordeel over de motie op stuk nr. 45?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Sorry, de moties waren omgedraaid. Ik kom nu bij de motie op stuk nr. 45. Die gaat over het koppelen van energieaudits aan de Wet milieubeheer en over duidelijke grondslagen voor de handhaving. Ik wil wel naar die koppeling kijken en bekijken of de Wet milieubeheer beter kan. Ik wil een energieaudit echter niet verplicht stellen. Als ik de motie zo mag lezen dat ik alleen naar een betere koppeling ga kijken, wil ik het oordeel aan de Kamer laten. Maar dan moet mevrouw Van Veldhoven dat hier hardop komen vertellen, zodat ik straks niet te horen krijg dat ik meer had moeten doen. Want in dat geval zou ik de motie ontraden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het lijkt me goed dat de staatssecretaris ons een brief stuurt over de resultaten van datgene waar ze naar gekeken heeft. En dan houd ik de motie aan. De staatssecretaris is al bereid om dit te doen. Mochten we alsnog met elkaar een discussie willen voeren over een verplichtstelling, dan doen we dat op basis van dat onderzoek. Dat is voor alle collega's ook helderder.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (34550-XII, nr. 45) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met de motie op stuk nr. 49.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die gaat over de handhaving. Er wordt al gewerkt aan een green deal en de uitfasering van vervuilende brommers is het perspectief. Ik zou deze motie dus aan het oordeel van de Kamer willen laten.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 50. Daar geldt hetzelfde voor. We zijn al bezig met een convenant, zoals mevrouw Dik-Faber weet. We kijken ook naar financieringsarrangementen. Dat is overigens een inspanningsverplichting en geen uitkomstverplichting. Het oordeel is dus aan de Kamer.

De **voorzitter**:

Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van de beantwoording. Ik doe een beetje kortaf, omdat de volgende ploeg al klaarstaat. Heel hartelijk dank voor de uitgebreide beantwoording. Ook dank aan de leden voor de inzet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik stel voor om aanstaande dinsdag over de moties te stemmen en in de week van 6 tot 8 december over de begroting en de amendementen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.