

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012 (33000-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 (33000-A).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

In overleg met u allen zal de heer Dijkgraaf van de SGP-fractie bij wijze van uitzondering als eerste het woord voeren. Hoewel, als het hem bevalt, wil hij misschien ...

Na de VVD-fractie, dat wil dus zeggen na de bijdragen van de heer Aptroot en de heer Houwers, schorsen we voor een dinerpauze van vijf kwartier. We hebben dan dus naar vijf sprekers geluisterd.



De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Voorzitter. Ik dank u voor deze voorrang. Het is zeer uniek dat ik als eerste spreek. Ik heb al een oppositionele toon beloofd aan mevrouw Dijkma. Mijn zwager is vandaag gepromoveerd. Ik kon niet bij de promotie zijn, maar hij geeft nog een diner. Ik hoop daarvan een stukje mee te pakken. Daarom zeg ik: zeer veel dank, ook namens mijn familie.

De **voorzitter**:

We zullen het stenogram doorgeleiden.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Als u dat doorgeleid aan de staatssecretaris van Financiën, kunnen we hem hierbij vragen om een reactie op het proefschrift. Dit gaat namelijk over fiscale zaken.

Ik sta tegenover een gelukkige minister. Het was een bewuste keuze van het kabinet om de budgetten voor de infrastructuur zo veel mogelijk in stand te laten. De minister plukt daarvan de vruchten, evenals de vele mensen die beroepsmatig van Neerlands wegen gebruikmaken. Dat is een goede zaak, want zonder transport staat alles stil.

De SGP-fractie draagt de binnenvaart een warm hart toe, want de binnenvaart is een schone en duurzame modaliteit die de wegen kan ontlasten. Uit de begrotingsvoorstellen blijkt dat de minister dit erkent, iets om in tijden van crisis tevreden over te zijn. Rijkswaterstaat moet echter de nodige bezuinigingen opvangen. Dat is begrijpelijk. Kan de minister echter garanderen dat in ieder geval de inmiddels bereikte kwaliteit van het vaarwegenet de komende jaren niet achteruitgaat? Er zijn de laatste jaren heel wat slagen gemaakt wat betreft onderhoud en dergelijke. Een teruggang die later met veel geld moet worden ingelopen, mogen wij niet laten ontstaan.

De SGP-fractie heeft al vaker gewezen op de noodzaak van extra ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Het realiseren van extra ligplaatsen op korte termijn is van belang om veilig en efficiënt op congestiegevoelige corridors meer vracht via de binnenvaart te kunnen vervoeren en de vaarweg beter te benutten. Dit past volstrekt bin-

nen het programma Beter Benutten. Ik heb hiertoe een amendement ingediend met mijn collega Sander de Rouwe van de CDA-fractie. Met dit amendement wordt beoogd 6 mln. extra middelen te bestemmen voor de aanleg van ligplaatsen voor de binnenvaart. Hierdoor kan in 2012 een aantal eenvoudige ligplaatsprojecten in uitvoering worden genomen uit de "top 10 knelpuntlocaties van de binnenvaartsector". Ik wil hierop graag een reactie van de minister horen.

Op de vaarwegen staan nog lang geen files. Het is daarom van groot belang om verladings te verleiden om van de binnenvaart gebruik te maken. Ook daartoe heb ik een amendement ingediend. Dit amendement strekt ertoe om middels het project Maatwerkvoorlichting Verladings, in 2012 eenmalig opdracht te verstrekken voor het overtuigen van verladings om meer van de binnenvaart gebruik te maken. Hiertoe wordt € 250.000 bestemd. Deze middelen zouden moeten worden aangewend om voor corridors als de A15 met verladings concrete afspraken te maken over het verplaatsen van meer lading van de weg naar de binnenvaart. Hiermee past dit voorstel ook uitstekend binnen het programma Beter Benutten. Ook hierop hoor ik graag een reactie.

Ik kom op de verkeersveiligheid. Het kabinet werkt aan verbetering van de mobiliteit. Dat schept wel de verplichting om evenzeer te werken aan verkeersveiligheid. Hierbij past niet het voorgestelde draconisch snijden in kennisinstituten zoals de SWOV en VVN. Ik roep de minister op tot een heroverweging op dit punt.

Een concreet punt is de veiligheid van fietsers. Ik vraag mij af waarom boa's de verlichting van fietsers niet mogen controleren. De reguliere politie komt hier maar niet aan toe. Op dit vlak ligt wel degelijk een grote kans. Dat toonde de situatie deze week maar weer aan, waarbij sprake was van langdurige mist.

Wegwerkers krijgen veel te maken met agressie, met name bij noodreparaties. Dat leidt tot zorgelijke situaties. Wat doet Rijkswaterstaat om deze wegwerkers hiertegen zo veel mogelijk te beschermen? Moeten wij op dat vlak niet meer meters maken?

Er is bewust voor gekozen om de vaargeulen van enkele rivieren, zoals de Waal en de Oude Maas, niet op te nemen in de aanwijzing als Natura 2000-gebied. Is de staatssecretaris bereid om ook andere vaargeulen zo veel mogelijk buiten de Natura 2000-bescherming te houden? Als wij de binnenvaart een belangrijke rol toedichten bij de verduurzaming van transportbewegingen – wat de SGP-fractie doet – dan moeten wij de sector niet opzadelen met onzekerheid en juridische procedures.

Een andere opgave voor de toekomst ligt op het vlak van de geluidsschermen. In de afgelopen jaren zijn vele geluidsschermen gebouwd. Langzamerhand is een ratjetoe ontstaan van verschillende materialen en kwaliteiten. Wie langs de A9 bij Amstelveen of langs de Ring Noord rijdt, wordt er depressief van. Wat kan Rijkswaterstaat doen om enige schoonheid te herwinnen? Gelet op de impact van deze schermen is deze vraag niet overdreven.

Tot slot spreek ik over de waterschappen. De Kamer heeft in het kader van bestuurlijke aangelegenheden helaas de positie van de waterschappen ter discussie gesteld. Het moet in de eerste plaats gaan om de beste borging van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. De SGP vindt dat de wateropgaven dermate groot zijn, dat zij het beste aan de expertise en de langetermijnbril van de waterschappen overgelaten kunnen worden. Men komt nota bene vanuit het buitenland naar

Dijkgraaf

hier om te bekijken hoe goed we het voor elkaar hebben. Ik noem ook het Bestuursakkoord Water en de afgesproken efficiëntieslag. Mag ik ervan uitgaan dat de staatssecretaris als inhoudelijk verantwoordelijke de waterschappen in het kabinet te vuur en te zwaard zal verdedigen?



De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Nederlanders zijn lang onderweg naar hun werk. Dat is een van de conclusies die het SCP trekt in zijn rapport De sociale staat van Nederland 2011. Het aantal reiskilometers in Nederland wijkt niet veel af van het Europese gemiddelde, maar we zijn relatief lang onderweg. We zijn meer gaan rijden, we zijn minder vaak passagier en de reisduur neemt toe naarmate wij meer stedelijk wonen. Het lukt ons kennelijk in verhouding slecht om dicht op elkaar, in een klein land, binnen een redelijke tijd van ons huis naar ons werk en weer terug te komen.

Voor de Partij van de Arbeid is het beperken van het reistijdverlies een belangrijk streven. Wie lang onderweg is, trekt een wissel op zijn sociale leven. Er is minder tijd voor je gezin, de sportclub of de ouderavond. De Amerikaanse socioloog Putnam gaf al eens aan dat je reistijd recht evenredig staat op je sociale leven. In Nederland lijkt dit meer dan elders het geval. Je trekt ook een wissel op schaarse ruimte, openbare voorzieningen en in veel gevallen op het milieu. Er is genoeg reden om stil te staan bij de vraag of we onze mobiliteit niet anders kunnen inrichten.

We spreken vandaag over grote en belangrijke investeringsprogramma's en over het vergemakkelijken van de route van a naar b. Gezien de cijfers van het vorige week gepubliceerde boek De sociale staat van Nederland 2011 ontbreekt een belangrijke vraag. De vraag is namelijk of we mobiliteit tussen mensen en werk niet kunnen inkorten. We reizen naar elders gelegen stedelijke concentraties om daar te werken. Van alle kanten worden dagelijks door een smalle corridor miljoenen Nederlanders geperst, die dikwijls in de Randstad uitkomen. We moeten ons de vraag stellen of de organisatie van de stad, de regio's en het leefmilieu van de bewoners nog aansluit bij de stad van de toekomst en de inrichting van ons privéleven in de toekomst. In recente decennia stond de scheiding van functies centraal, maar in de toekomst zal dit in toenemende mate achterhaald zijn. Zzp'ers werken aan huis. Glasvezelnetwerken maken razendsnelle verbindingen overal mogelijk. Nieuwe vormen van energievoorziening vragen om nabijheid bij de energieopwekking. Moderne en schone industrie hoeft niet langer verbannen te worden naar bedrijventerreinen ver buiten de stad. De scheiding tussen woon- en werkverkeer zal dus minder geforceerd worden. Dit biedt grote kansen om onnodige mobiliteit te verhinderen. Deze invalshoek maakt de te vaak gebezigde tegenstelling tussen trein en auto minder relevant. Hoe kunnen we ons werk en ons wonen beter met elkaar mengen? Deze benadering zou veel meer het accent moeten krijgen in het debat.

Mobiliteit is een prachtig ding. Ze biedt ons enorme vrijheid, maar juist in ons woon-werkverkeer werkt zij knellend. Wij wringen ons door mensenmassa's op stations en door honderden kilometers file per dag. Graag hoort de Partij van de Arbeidfractie hoe de minister aankijkt tegen deze invulling van mobiliteit. We moeten de knellende en versturende mobiliteit op een andere wijze benaderen. De repeterende mobiliteit tussen wonen en

werken in Nederland is de langste van Europa en moet korter. Al tien jaar zijn we hiermee niet veel opgeschoten, leert het rapport van het SCP. Door deze vervoersstromen te verleggen, krijgen wij ruimte en vrijheid, ruimte om meer tijd aan ons sociale leven te besteden, vrijheid om mobiliteit te gebruiken en om te reizen naar de meest uiteenlopende bestemmingen in onze vrije tijd. Graag verneemt de PvdA-fractie van de minister of zij vindt dat het huidige kabinet deze visie op mobiliteit deelt. Is zij met ons van mening dat niet alleen het efficiënter gebruiken of verruimen van vervoerslijnen de optie is, maar juist ook het verleggen van functies en dat het anders inrichten van steden en dorpen daar een belangrijk onderdeel van is?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vind het op zich een interessante analyse van de problemen en ik herken er veel in. De heer Monasch heeft het erover dat het anders moet. Hij vraagt aan de minister hoe zij dat zou willen en zou organiseren. Mij is echter uit zijn verhaal nog niet duidelijk hoe de heer Monasch en de PvdA erover denken. Ik vind zijn aanloop wel heel interessant.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik had gehoopt dat wat de heer Aptroot wil weten, te ontdekken was in het samenspel van functies dat ik schets. Het zal hem tijdens de vele werkbezoeken die hij aflegt ook opgevallen zijn dat bij innovatieve ingenieursbureaus en opdrachtgevers de scheiding van wonen en werken afgelopen is. Dat wordt geïntegreerd. Men gaat steeds meer kijken in de planvorming hoe je kunt wonen, werken en energie opwekken en hoe je de school weer dichterbij krijgt. Voorheen was dit in de planvorming heel erg uit elkaar getrokken. Met die richting kunnen we heel veel bereiken voor ons bedrijfsleven en voor onze economische innovatie. Ook levert het heel veel winst op voor ons sociale leven. We kunnen ons voordeel doen met die vrijheid. De heer Aptroot en ik houden allebei van rijden maar we willen ook allebei af van het onnodig rijden. Het is de uitdaging om dat in een andere organisatievorm van de samenleving aan te pakken. Vandaar deze inzet vandaag.

Voorzitter. Ik heb een aantal praktische zaken, die we gewend zijn om in AO's te bediscussiëren. Dat zal ongetwijfeld de komende maanden verder gaan, of het nu de hsl is, de concessie van NS of de ov-chipkaart, die op veel plekken wordt ingeruild voor dagkaarten. Ik wil een aantal zaken kort aanstippen en een reactie erop vragen aan de minister.

Om te beginnen een korte reactie op de vorige week gelanceerde plannen rond de hsl en de concessie voor NS. Het is een verstandig besluit dat NS de hoofdaanbieder blijft. Ik heb enkele vragen en opmerkingen. Gezien de publiciteit, de debatten en de vragen in de samenleving is het relevant om die nu te stellen. Ten eerste. Graag hoort mij fractie van de minister in welke mate de deal rond de hsl en de concessie met elkaar verbonden zijn. Had de beslissing omtrent de hsl genomen kunnen worden zonder de andere beslissing, die rond de NS-concessie? Ten tweede. Is de minister het met ons eens dat hoe meer lijnen worden opgeknapt en hoe meer vervoerders er zijn, hoe vaker reizigers moeten overstappen, hoe langer de reistijden worden, hoe groter de kans op vertraging is en hoe duurder de kaartjes worden? Last but not least levert het opknippen van de lijnen ook het grote gevaar op dat

Monasch

bij vertraging er allerlei afstemmingsproblemen ontstaan tussen de verschillende vervoerders. Graag een reactie van de minister op elk van deze punten die kunnen ontstaan bij het opknippen van het vervoersnet.

De minister is minister van Nederland, niet van de Randstad of van een paar succesvolle regio's. Het gemak waarmee zij de lijn Zwolle-Groningen in de aanbidding wil gooien miskent het belang van deze cruciale vervoersader naar Noord-Nederland. Het gemak waarmee de minister de treinverbinding Zwolle-Leeuwarden niet wil verbeteren is ook een signaal. Dat geldt evenzeer voor andere lijnen die de minister buiten de Randstad mogelijk wil aanbesteden. Een voorbeeld is de lijn Apeldoorn-Enschede in het oosten. Waarom moet de reiziger in de regio de prijs betalen van het beleid?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik ben benieuwd wat de Partij van de Arbeid zelf vindt van eventueel meer concurrentie op het spoor.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik heb zojuist al duidelijk gemaakt dat wij zeer verheugd zijn dat het hoofdspoor in handen blijft van NS, niet om NS een plezier te doen maar om het reisgemak van de reiziger optimaal te laten blijven. Als er plekken zijn waarvan je kunt zeggen dat er geen integraliteit zit met het hoofdspoor, is er met de partij van de Arbeid altijd te praten over de vraag of je daar met andere vervoerders andere lijnen mogelijk kunt maken. Echter, dat mag nooit ten koste gaan van de kwaliteit van het reizen voor de reiziger.

De heer **Verhoeven** (D66):

Is de Partij van de Arbeid op dit moment dan heel tevreden over de kwaliteit van de dienstregeling op het spoor en de stiptheid?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik hoop dat de heer Verhoeven ook nooit tevreden is, want het moet en kan altijd beter. Dat is een permanente opgave die ieder mens in elke organisatie zich zou moeten stellen. De berichtgeving over station Amersfoort van vorige week liet zien wat voor complicaties er kunnen ontstaan als je op dat soort kruispunten te veel vervoerders hebt en welke consequenties dat heeft voor de reizigers. Je moet daar buitengewoon prudent in zijn en daarom op dat soort plekken met één aanbieder te maken hebben.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Monasch zegt dat het beter kan, maar het wordt niet beter met meer concurrentie en meer marktwerking. Laten wij kijken naar de problemen van één klein stukje van het totaal, bijvoorbeeld naar de ov-chipkaart, waarbij je steeds weer moet uitchecken en nog een keer inchecken als je van de ene vervoerder naar de andere gaat. Dat veroorzaakt alleen maar extra overlast voor de reiziger. De reiziger gaat er per saldo niet altijd op vooruit. Waarom zegt de heer Monasch niet dat wij onze Nederlandse spoorwegen bij NS moeten houden en niet moeten verpatsen aan buitenlandse staatsbedrijven?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik kan mij grotendeels vinden in de samenvatting in SP-bewoordingen die de heer Bashir van onze woorden geeft, alleen is de SP voor volledige nationalisatie. Dat is niet goed. Dat is ook niet nodig. Als er vervoerders zijn die bepaalde lijnen willen exploiteren die anders onvol-

doende aan bod zouden komen of waarvan wij zeggen dat ze best mee mogen doen, waarom zou dat niet kunnen? Cruciaal is dat je de integraliteit van het hoofdspoor in handen houdt van één aanbieder. Omdat het zo'n belangrijke publieke functie is, is NS wat ons betreft de enige speler die daarvoor geschikt is.

De heer **Bashir** (SP):

Bij integraliteit is het juist belangrijk dat één vervoerder het geheel exploiteert en dat die de uithoeken erbij doet. Als je de uithoeken van het hoofdspoor afsluit, gaat de integraliteit verloren. Dan is het niet meer één geheel maar zijn het allemaal kleine stukjes. Als wij in Nederland ervoor kiezen om het aan buitenlandse staatsbedrijven te verpatsen, zorgen wij niet voor integraliteit maar voor stukjes, eilandjes op het spoor. Dat is nooit goed geweest. Dat zie je ook als je naar de afgelopen periode kijkt. Ik begrijp dus niet waarom de heer Monasch niet zegt dat wij de Nederlandse spoorwegen gewoon in handen van NS moeten houden. Wij hebben nu immers genoeg geëxperimenteerd met marktwerking en aanbestedingen. Die hebben weinig opgeleverd. Laten wij dit doen zoals het zou moeten, want er is geen sprake van concurrentie op het moment dat je buitenlandse staatsbedrijven op de Nederlandse markt toelaat.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ten eerste, er loopt een heel leuke trein door mijn achtertuin. Dat is de verbinding Leeuwarden-Stavoren. Wie die ook aanbiedt, de reizigers op die lijn zullen in Leeuwarden moeten overstappen. Of die verbinding nu in publieke of private handen is, de reiziger zal daar altijd moeten overstappen. Ten tweede, ik wil ook graag NS onder druk houden, zodat die scherp zijn beleid formuleert en een scherpe prijs neerlegt. Als een andere partij in een aanbesteding – daar mag wat mij betreft ook een dochter van NS aan meedoen, zoals ook in het buitenland gebeurt – kan laten zien dat zij een verbinding wil exploiteren die wordt verwaarloosd of niet interessant is, dan sta ik daarvoor open. Daar moet je niet te dogmatisch over doen, zou ik tegen de SP willen zeggen. Maar het openbaar vervoer an sich is een publieke functie. Dat is een functie van ons allemaal. Daar steken wij belastinggeld in. Een en ander hoort in de kern, in zijn weidsheid door het hele land heen, bij de Nederlandse Spoorwegen te liggen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben het met de heer Monasch erover eens dat NS door Leeuwarden-Stavoren erg onder druk staat, maar ik heb een andere vraag.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik gaf maar een voorbeeld. Wij hebben allemaal zo onze eigen achtertuin.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp dat de heer Monasch zegt dat het echt niet te doen is als een ander ook op dat spoor rijdt. Zegt hij nu dat echt alleen NS op het hoofdspoor moet rijden? Vindt hij daarmee ook dat niet via ProRail kan worden geregeld, zoals nu gebeurt, dat er ook goederentreinen tussendoor rijden? Er worden namelijk steeds treinpaden aan anderen uitgegeven. Is dit een pleidooi van de PvdA om het hele goederenvervoer, behalve over de Betuwe-route, maar niet meer te laten plaatsvinden?

Monasch

De heer **Monasch** (PvdA):
Wat denkt u zelf?

De heer **Aptroot** (VVD):
Ik ben benieuwd of u consequent bent in uw redenering dat het onverantwoord is dat een tweede bedrijf op het hoofdspoor rijdt.

De heer **Monasch** (PvdA):
Wij hebben deze discussie natuurlijk al eerder gevoerd. Ik concentreerde me nu even op het personenvervoer in relatie tot de concessie die we aansneden. Wij hebben steeds gezegd dat het personenvervoer voorgaat. Daar hebben we ook uitvoerig over gedebatteerd. Als goederenvervoer op lijnen noodzakelijk is in het belang van onze economie hoort het daar vanzelfsprekend thuis. We hebben het echter zo ingericht dat het personenvervoer in het grootste deel van de gevallen voorrang heeft. Ik neem aan dat de heer Aptroot dat ook wil.

De heer **Aptroot** (VVD):
Ik begrijp de "logica" van de heer Monasch. Een goederentrein van 800 meter die vrij langzaam gaat, kun je rustig tussen de persontreinen van de NS laten rijden, maar een persontrein van een ander bedrijf zoals er tientallen door elkaar rijden in bijvoorbeeld Zwitserland, zou in Nederland niet kunnen. Ik vind dat wat vreemd.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dat is helemaal niet vreemd, maar ik denk dat de heer Aptroot het niet snapt omdat hij nooit in de trein zit. Die goederentreinen rijden vaak 's nachts of op andere tijden. Gisteravond zat ik nog in een trein waarvan de machinist zei dat die helaas niet harder kon omdat er een ander treintje voor zat. Dat is het probleem bij meerdere personenvervoerders. Als de heer Aptroot wat vaker met de trein zou gaan, zou hij dit soort uit het leven gegrepen voorbeelden ook zelf ondervinden.

Het openbaar vervoer is er in de eerste plaats voor de reiziger. Het is de vraag of de reiziger nog wel optimaal wordt bediend als er twee belangrijke condities van het spoor worden ondermijnd, namelijk gebroken reisverbindingen en de betaalbaarheid. Dat eerste gaat om het opknippen van lijnen die haaks staan op vervoersstromen. Dat geldt ook voor de NS, zeg ik tegen enkele vrienden in dit huis. Het is niet alleen een gevaar bij marktwerking. Meer overstappen omdat het de businesscase van de NS versterkt, maar het belang van de reiziger ondermijnt, verzwakt de openbare nutsfunctie van de Nederlandse Spoorwegen. We denken bijvoorbeeld aan de plannen voor het beëindigen van de rechtstreekse lijn Haarlem-Den Haag Centraal, de onmogelijkheid om in de toekomst vanuit Zeeland makkelijk met de trein de provincie uit te komen en de al langer ontbrekende rechtstreekse verbinding tussen Leeuwarden en de Randstad. Dit zijn zo een paar voorbeelden. Ten tweede is er de conditie van betaalbaarheid. Dure lijnen als de Fyra mogen goedkope lijnen niet wegdrücken. Daar dreigt de Beneluxtrein het slachtoffer van te worden. Graag krijg ik op dit specifieke punt een reactie van de minister. Dat verdringen dreigt ook in het vervangen van bus- door treinverkeer. Het visgraatmodel dat velen roemen, lijkt efficiënt als businesscase, maar het haalt voor de reiziger goedkopere buslijnen uit het ov-systeem en dwingt reizigers een duurdere trein te nemen. Is de minister het met deze uitgangspunten eens? Voldoet haar beleidsvoornemen tot deze con-

cessie in haar ogen aan deze belangrijke vereisten, namelijk het voorkomen van het opknippen van lijnen en de betaalbaarheid?

Meer spoor betekent ook meer treinen die dorpen en kernen doorsnijden. De problematiek van dicht staande spoorbomen neemt hand over hand toe. Als het PHS wordt doorgevoerd staan in Heiloo de bomen meer dan een half uur per uur dicht. In Castricum is dat al het geval. Nederland kent tal van dergelijke plaatsen. Dorpskeren lopen vast, het verkeer kan niet verder, de aanrijtenden van hulpdiensten komen onder druk te staan en het risico dat vooral jongeren nog even snel tussen de dichtslaande bomen door glippen neemt toe. Is het verstandig om een landelijke norm in te voeren? Ik denk aan een norm waarbij in de kern van plaatsen de slagbomen bijvoorbeeld niet langer dan vijftien minuten per uur dicht mogen staan. Heeft een lokale overheid in zo'n geval niet het recht op een ondergrondse tunnel voor auto, fiets en voetganger om tegemoet te komen aan deze grote problemen die in steeds meer plaatsen dreigen? Wij weten natuurlijk dat in het Programma Hoogfrequent Spoor 100 mln. beschikbaar gesteld is om dat in te passen. Volgens onze eigen inventarisatie is daar nu ongeveer de helft van vrijgegeven. Voorlopig zijn vier overgangen geselecteerd in Bostel, Vught, Castricum en Veenendaal. De gemeenten moeten echter de helft meebetalen. Dit lijkt in veel gevallen moeilijk of zelfs niet tot stand te komen omdat de gemeenten op dit moment vaak het geld niet hebben. Ik vraag de minister of het klopt dat circa 50 mln. naar de 4 geselecteerde projecten is gegaan. Zo ja, is dat voldoende om deze knelpunten op te lossen, of zou er bijvoorbeeld uit onderuitputting van de rest van het budget geld bij moeten om er voor deze en andere knelpunten versneld voor te zorgen dat dit soort onderdoorgangen mogelijk zijn?

Ik wil nog één opvallend punt aanstippen. De Kamer heeft zich via moties verschillende keren uitgesproken voor het streven om in 2030 al alle treinen toegankelijk te maken voor gehandicapten. De minister stapt hier nu echter van af en stelt dat het tot 2045 duurt voordat dit doel voor 100% is bereikt. Dat is vreemd, want ook in het regeerakkoord staat dat er sneller aanpassingen van stations en treinen moeten komen om de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te verbeteren. 2045 is veel verder weg dan 2030. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Ik rond af. De PvdA-fractie gaf in het begin van haar betoog al aan dat mobiliteit meer is dan extra lijnen en wegen. Anders en korter reizen om in vrijheid meer tijd te kunnen besteden aan de kwaliteit van ons bestaan is in de ruimtelijke visie van de PvdA een mooie opgave voor toekomstgericht beleid.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik wil niets afdoen aan de grote lijn van het betoog van de heer Monasch. Daarvoor heb ik waardering; het waren herkenbare geluiden. De PvdA heeft gesproken over meer spoorlijnen en een betere inpassing. Dit zijn niet alleen de maanden van verantwoording en begrotingsbehandelingen, maar ook van de tegenbegrotingen. Hoe ziet de tegenbegroting van de PvdA voor het spoor eruit?

De heer **Monasch** (PvdA):

In mijn bijdrage heb ik aangegeven dat wij van de minister willen weten of het klopt dat er onderuitputting is. De heer De Rouwe mag van mij best de tegenbegroting van

Monasch

de PvdA zien; die wil ik hem straks in de dinerpauze best toesturen. Ik vraag in mijn betoog niet om extra geld. Ik vraag of het juist is dat er onderuitputting is en zo ja, of wij deze kunnen aanwenden voor de broodnodige onderdoorgangen in allerlei dorpskernen. In Castricum staat men vanavond meer dan een half uur per uur vast omdat de spoorbomen steeds dicht zijn. Men heeft een noodoproep gedaan: help ons, want het verkeer loopt vast; wij moeten investeren, maar het lukt ons niet alleen. Als er onderuitputting is, kunnen wij een extra duw geven om de boel daar in beweging te krijgen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mijn vraag ging niet over Castricum. Ik heb al gezegd dat de heer Monasch veel woorden heeft gesproken die op mijn steun kunnen rekenen. Ik wil gewoon weten of de PvdA boter bij de vis levert. De heer Monasch heeft zijn hele betoog over het spoor gehouden; dat is terecht en prima. Hij vraagt om meer spoor en een betere inpassing. Ik vraag hem: wat heeft de PvdA in haar tegenbegroting begroot voor extra spoor? Dat was mijn enige vraag.

De heer **Monasch** (PvdA):

Wellicht verwacht de heer De Rouwe dat ik hier per definitie sta om meer geld te vragen. Het is echter niet altijd nodig om meer geld te vragen. Soms is het een kwestie van organisatie. Ik heb vragen gesteld, bijvoorbeeld over de NS-concessie. Waarom zijn er in deze NS-concessie geen extra lijnen in bijvoorbeeld Friesland, waar om gevraagd is, ingepast? Waarom wil de minister met name buiten de Randstad privatiseren en de Randstad met rust laten? Waarom richt de minister zich op de regio, waar wij allebei voor opkomen, en niet op de Randstad? Daar zijn mijn vragen op geënt. Zoals de heer De Rouwe weet, hebben onze beide partijen in de vorige regeerperiode heel veel geld vrij gemaakt dat de huidige minister aan het investeren is. Dat is het enige geld waarover ik met de heer De Rouwe van gedachten heb gewisseld. Ik heb nu gevraagd of er onderuitputting is, om via die gelden zo'n belangrijk project als de veiligheid in de dorpen mogelijk te maken.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik gun de heer Monasch van harte extra spreektijd over deze goede onderwerpen. Mijn vraag was heel eenvoudig: heeft de PvdA in haar tegenbegroting ook de daad bij het woord gevoegd? Ik concludeer dat de heer Monasch daar geen rechtstreeks antwoord op geeft. Met al zijn antwoorden heb ik helemaal geen probleem.

Ik heb het zelf nagekeken en ik heb het op een briefje gezet. Het briefje is helemaal leeg, omdat de PvdA in haar tegenbegroting geen eurocent extra heeft uitgegeven aan het spoor. Nu hoeft dat ook niet en is het ook geen probleem, maar ik wilde het even bevestigd hebben. Ik wil een en ander wel in dat perspectief zien. Daar zou ik graag een reactie op willen. De reactie van de heer Monasch dat het niet alleen om geld draait, is zeer terecht. Daar ben ik het mee eens. Hij vraagt echter wel om extra geld voor inpassing en andere zaken. Wij weten dat die heel veel geld kosten. Wellicht kan er iets gebeuren met gelden uit onderuitputting, maar daarmee kunnen wij niet alle projecten die genoemd zijn, redden. Daarom vraag ik de heer Monasch om eerlijk te erkennen dat de PvdA, hoewel zij vele en goede woorden heeft gesproken over het spoor, in de tegenbegroting geen cent extra heeft uitgetrokken voor de verwezenlijking van al die ambities.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, deze interruptie was veel te lang. Als wij de hele avond zo doorgaan, kunnen wij wel pyjama's en brood meenemen, want dan komt het niet meer goed vandaag.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vrees dat deze ingestudeerde act van de heer De Rouwe een beetje als een boemerang in zijn eigen gezicht terugkomt. Misschien had u verwacht dat ik om extra geld ...

De **voorzitter**:

Via de voorzitter.

De heer **Monasch** (PvdA):

Misschien had de heer De Rouwe verwacht dat ik hier om extra geld zou vragen, maar dat heb ik helemaal niet gedaan. Het is toch beter om op een gegeven moment te improviseren dan om een voorbereide act door te zetten. Ik heb niet om geld gevraagd. Ik heb wel aan de minister gevraagd of het verstandig is om een norm in te voeren. Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord van de minister op deze vraag. De minister heeft een machtig apparaat achter zich. De problemen worden alleen maar groter. Volgens onze informatie is er onderuitputting. Daar heb ik ook naar gevraagd. Zouden wij dat geld kunnen gebruiken om de investeringen op dat vlak te versnellen? Dat heb ik gevraagd. De heer De Rouwe kan wel allerlei dingen willen zien, maar hij moet zijn kaartje maar met andere dingen vullen. Mijns inziens houd ik een heel consistent verhaal namens de Partij van de Arbeid.

De **voorzitter**:

Mijnheer Monasch, ook u kunt korter antwoorden.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De heer Monasch vroeg aandacht voor de lange wachttijden bij de gesloten spoorbomen. Ik herinner mij dat wij daar vorig jaar uitgebreid over gedebatteerd hebben. De ChristenUnie heeft daar destijds aandacht voor gevraagd vanwege de norm. Samen met de heer Verhoeven van D66 heb ik in dat verband moties ingediend. Wij vonden namelijk dat er een norm moest komen. De fractie van de PvdA heeft echter vorig jaar daartegen gestemd. Dat kan gebeuren. Ik ben echter benieuwd naar wat er tussen vorig jaar en nu is gebeurd waardoor de fractie van de PvdA nu ook vindt dat er iets moet gebeuren. In dat geval hebben wij elkaar wel weer gevonden. Dat zou goed nieuws zijn.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het is altijd goed nieuws als wij elkaar vinden, mijnheer Slob.

Wij zijn op verschillende plekken gaan kijken. Toen hebben wij gezien dat de problematiek alleen maar toeneemt en dat de investeringen achterblijven. Daarover is wel vaker gerapporteerd. De urgentie is nu zo hoog dat wij daar op dit moment om verzoeken. Er was geld hiervoor vrijgemaakt. Dat blijkt op dit moment onvoldoende te worden uitgegeven. Wij horen graag wat de minister daarover te zeggen heeft. De reden waarom wij deze vraag nu naar voren brengen, is dus dat wij vinden dat de urgentie zo hoog is.

Monasch

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Wij vonden met name dat er een norm gesteld moest worden. Op basis daarvan kun je gaan bekijken wat er in het land gebeurt en kun je beslissen waar je wel of niet moet ingrijpen. Ik ben hier echter blij mee. Laten wij eens kijken waar wij deze twee dagen op dit punt uitkomen. Vorig jaar strandden wij helaas. Misschien kunnen wij nu wel een keer een goede beweging maken samen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik gaf net al aan collega Slob aan dat er een investeringsprogramma is dat onvoldoende van de grond komt. Op een gegeven moment heeft dit een duw nodig. Daarom vroeg ik de minister of zij zich kan vinden in het idee om een norm op te stellen. Vanzelfsprekend moet je je eerst afvragen of het verstandig is en vervolgens moet je met elkaar bezien hoe je dit moet inpassen in toekomstige investeringsprogramma's. Als je het anders zou doen, zou de heer De Rouwe gelijk hebben.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Monasch zei net dat je niet dogmatisch moet kijken naar het opknippen van het spoor. Ik herinner mij echter een persbericht van de PvdA van 18 november jongstleden, waarin juist wordt gesteld dat de PvdA tegen het opknippen van het spoor is. Er wordt gezegd dat dit slecht is voor de reiziger: meer reistijd, extra vertragingen en een aantal andere argumenten. Wat is er sinds 18 november jongstleden gebeurd?

De heer **Monasch** (PvdA):

Niets. Ik snap de vraag echt niet. Er is niets veranderd.

De heer **Bashir** (SP):

Net zegt de heer Monasch dat hij zich kan indenken dat de spoorlijntjes in zijn eigen achtertuin aanbesteed worden.

De heer **Monasch** (PvdA):

Die zijn al aanbesteed.

De heer **Bashir** (SP):

Nu zegt hij echter dat hij tegen het opknippen van het spoor is, zoals de minister doet. Wat vindt de PvdA nou? Is die bijvoorbeeld voor het overhevelen van lijntjes in Limburg aan Veolia, een ander buitenlands staatsbedrijf?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik geloof dat mijn collega van de SP spijkers op laag water zoekt. Ik ben er niet voor – als de SP dat voorstelt – om op dit moment alles wat niet NS is te nationaliseren. Nogmaals, het hoofdspoor is handen van NS. Dat is cruciaal voor de nutsfunctie van het openbaar vervoer. Als er aan de randen van dat net ruimte is voor andere bedrijven die daar graag in mee willen dingen, wil ik graag die prikkel in het systeem leggen, als de integraliteit van het vervoer maar beschermd wordt in het belang van de reiziger.

De heer **Bashir** (SP):

Ik kan het allemaal niet meer volgen. Ik zal echter met een motie komen waarin ik het bericht van 18 november verwoord. Ik hoop dan op de steun van de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik ben altijd blij als de SP standpunten van de PvdA overneemt en die vervolgens middels een motie indient.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Voorzitter. Mijn collega Monasch heeft vooral het goede nieuws verteld; laat ik dus maar meteen met de deur in huis vallen. Wij bespreken vandaag de begroting voor Infrastructuur en Milieu, maar wat is er in vredesnaam met het oude VROM gebeurd? In de vorige kabinetsperiode hadden wij nog 1 mld. beschikbaar voor ruimte en ruim 80 mld. voor infrastructuur, maar inmiddels is het asfalt, asfalt en nog eens asfalt wat de klok slaat. Deze coalitie zit op het gebied van mobiliteitsbeleid en milieubelangen een beetje opgesloten in het eigen gelijk. Ruimte voor een nieuwe visie op het moderne leven, mobiliteit en milieubeleid is er niet. Mijn eerste vraag is dan ook of het geen tijd wordt om de departementsnaam te veranderen. Het woordje "milieu" kan het kabinet gevoeglijk schrappen. Zijn de bewindslieden dat van plan?

In een haast rancuneuze poging om alles wat ruikt naar groen, voor eens en altijd kalt te stellen, worden milieuorganisaties in het verdachtenbankje geplaatst en geldt de vrijheid van meningsuiting vooral voor diegenen met wie rechts het eens is. Ik zeg het maar in alle eerlijkheid tegen de collega's: het zijn soms haast oude communistische trekjes die woordvoerders van de PVV en de VVD vertonen als zij weer eens een milieuorganisatie aan de schandpaal nagelen. Het CDA lijkt inmiddels het begrip rentmeesterschap een heel klein beetje kwijtgeraakt, maar ik hoop dat ik mij vergis.

Ondertussen lopen een hoop goede initiatieven langzaam vast, bijvoorbeeld de aanpak van de luchtkwaliteit.

De heer **De Mos** (PVV):

Ik voelde mij in dezen toch lichtjes uitgedaagd. De PvdA trekt hier stevig van leer en dat is haar volste recht, net als dat milieuorganisaties het volste recht hebben om te demonstreren, maar is het een recht van milieuorganisaties om de wet te overtreden?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Nee, daar ben ik niet voor. Daarnaast zijn er wel andere acties waar de PVV ook een heel grote mond over heeft en die volgens haar ook niet kunnen. De PVV wil geen enkele subsidie meer geven. Haar kritiek gaat dus veel verder dan de gevallen waarin de wet wordt overtreden.

De heer **De Mos** (PVV):

Ik vind het knap dat mevrouw Dijksma weet wat mijn inbreng zo dadelijk wordt, maar ik vroeg heel simpel of zij vindt dat de wet mag worden overtreden. Zij zegt dat zij daar niet voor is, maar als het gebeurt, vindt de PvdA het blijkbaar ook niet erg. Kunnen we dat constateren?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Het zou echt bizar zijn als een parlamentslid van dit huis zou oproepen om een wet die de Kamer zelf heeft aangenomen, of de PvdA daar nu voor was of niet, te overtreden. Zo'n oproep zal men uit mijn mond dus nooit horen. Intussen blijft echter staan dat wat de PVV en de VVD doen, veel verder gaat dan organisaties in de verdachte hoek plaatsen als zij de wet overtreden met hun acties. De PVV doet het ook op allerlei andere momenten. Als de kritiek niet bevalt, worden organisaties groots en meeslepend in de verdachtenbank geplaatst. Het is mijn recht om de collega's daar vandaag in hun midden op aan te spreken en van dat recht maak ik dankbaar gebruik. Fijn

Dijksma

dat de heer De Mos er in ieder geval op ingaat en zich aangesproken voelt, want dat was exact mijn bedoeling.

De voorzitter:

U zet uw betoog weer voort.

Mevrouw Dijksma (PvdA):

Voorzitter. Ik was gebleven bij de aanpak van de luchtkwaliteit. Die laat namelijk te wensen over. Het programma dat bedoeld is om de uitstoot van schadelijke stoffen aan te pakken, haalt de doelstellingen niet. Staatssecretaris Atsma spreekt inmiddels maar van "een gedeelde verantwoordelijkheid". Mag ik hem vragen wat dat precies betekent? Wat gaat hij doen als wij de doelen niet halen? Moeten er straks weer bestemmingsplannen worden afgekeurd vanwege de luchtkwaliteit? Hoever laat de staatssecretaris het komen voordat de boel straks helemaal op slot gaat?

Een ander ingewikkeld verhaal betreft de duurzame inkoop. Een mooi voorbeeld, waarbij je ziet dat bewindslieden soms verder willen gaan, maar de coalitie dat niet toestaat. Ik zal het maar niet gaan hebben over de auto's die energievriendelijk zijn of op groen gas rijden, want dat onderwerp hebben wij vorige week al behandeld. Alle mooie woorden ten spijt, initiatieven worden eigenlijk in de Kamer om zeep geholpen. Ook hierbij zegt de regering verder te willen met het beleid, terwijl dat in de praktijk moeizaam van de grond komt. Is de staatssecretaris ten aanzien van bijvoorbeeld duurzaam hout – ik noem maar een dwarsstraat – in staat om Maleisische houtboeren tegen te houden die niet met duurzaam hout in de weer zijn? Wat stelt dat beleid nu exact voor?

Dan kom ik bij het eerder door de Partij van de Arbeid omarmde initiatief met betrekking tot het tegengaan van files door middel van bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement. Dat is een moderne manier van zoeken naar oplossingen om files tegen te gaan. TNO heeft berekend dat je met verstandig en slim innovatiebeleid de top vijftien van files in een paar jaar tot aanvaardbare proporties kunt terugbrengen. Ik zeg erbij dat dit zelfs zonder rekeningrijden kan. Iedereen hartstikke blij, want we zijn spekkoper. De minister heeft in ieder geval gezegd enthousiast te zijn en heeft het onderwerp bij de regio's neergelegd in het kader van het programma Beter benutten.

Behalve in Noord-Brabant lijkt het hele verhaal echter heel moeizaam op gang te komen. Mijn fractie heeft daarom een paar vragen over de voortgang. Veel regio's praten in beperkte mate met de creatieve en producerende bedrijven, die juist de technologische oplossingen kunnen bieden voor de infraproblemen. Is het beeld van de minister niet dat er in die regio's te veel met de vertegenwoordigers van de algemene belangen wordt gesproken, bijvoorbeeld MKB-Nederland of VNO-NCW, en te weinig met de industrie, die de echte technologische oplossingen in huis heeft? Ik heb al gezegd dat Noord-Brabant een witte raaf is. Daar zit men aan tafel met kennisinstellingen en de verkeersindustrie. Waarom nemen we de aanpak van Noord-Brabant niet als voorbeeld voor de andere regio's? Is de minister daartoe bereid?

Dan kom ik bij de voorstellen die in het kader van Beter benutten worden ingediend. Hebben die wel het juiste innovatieve gehalte? Hoe voorkomen we bovendien dat regio's binnen het programma verkapte voorstellen doen voor inframaatregelen die al elders budget krijgen?

Meer in algemene zin hebben wij zorgen over de inpassing van nieuwe infrastructuur en de leefbaarheid

voor bewoners. Niet de kwaliteit van de wegen maar de kwantiteit lijkt hierbij het nieuwe adagium te zijn. In bestuurlijke overleggen krijgen regio's te horen dat ze voor de bijkomende toeters en bellen zelf moeten dokken. Ervoor zorgen dat kwetsbare natuur heel blijft of dat omwonenden geen onnodige overlast hebben van het verkeer, wordt op de Plesmanweg inmiddels gezien als franje. Graag een reactie van de minister.

Aandacht voor de "model shift" lijkt sowieso taboe. Steden kunnen de toestroom van auto's niet aan. Je kunt heel hard rijden op de vierbaanswegen van minister Schultz, maar ten slotte kom je vlak voor de rand van de stad met gierende remmen tot stilstand. Wat is de visie van de minister op de samenhang tussen enerzijds automobiliteit – we rijden nu eenmaal en sommige mensen doen dat graag, waarom niet – en anderzijds het gebruik van het openbaar vervoer? Hoe kijkt de minister bijvoorbeeld tegen het bevorderen van P&R-gebieden en het betalen van benzine via de ov-chipkaart aan? Is zij bereid om de Kamer een brief te sturen over haar visie op het in- en uitgaan van de stad en de integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten, waarbij we de fiets ook niet moeten vergeten?

Lat but not least geef ik twee punten mee over de verkeersveiligheid. Ten eerste worden de subsidies voor SWOV en Veilig Verkeer Nederland tot een onaanvaardbaar niveau afgebouwd. Wij zijn het daar niet mee eens en vragen de minister nogmaals om die besluiten te heroverwegen. Ten tweede de rijbewijzen. Ik heb mij eens verdiept in wat het met zich meebrengt om rijinstructeur te worden. Ik zeg maar heel eerlijk dat ik daar zorgen over heb. Volgens de WRM hoeft een rijinstructeur voor zijn theoretische toets minder vragen goed te hebben dan een beginnend bestuurder die voor zijn theorie opgaat. Ook mag men eindeloos herkanen. Wat mijn fractie betreft moet de WRM dan ook worden aangepast om ervoor te zorgen dat wij instructeurs krijgen die top of the bill zijn. Ik heb inmiddels gemerkt dat dit veel reacties heeft losgemaakt, en daar zitten ook adhesiebetuigingen tussen. Mijn vraag is of de minister bereid is om nogmaals naar de WRM te kijken, en vooral naar de opleiding van de instructeurs. De vraag is of de toestroom die nu vanuit UUV is gekomen, heeft geleid tot een degradatie van de opleiding. Er stromen nu veel mensen heel snel in, maar dat leidt toch wel tot problemen, ook in de wereld van de rij scholen zelf, begrijp ik. Ik wil dat probleem hier indringend neerleggen.

De heer Slob (ChristenUnie):

Mevrouw Dijksma had al voorgesorteerd op dit onderwerp in de media, dus ik heb het al gelezen en erover nagedacht. Zijn er aantoonbare situaties te noemen waardoor er echt gevaar is ontstaan omdat die opleiding niet aan de kwaliteitseisen voldoet, zoals zij zegt?

Mevrouw Dijksma (PvdA):

Ja, in sommige uithoeken van het land gaan rijinstructeurs niet afrijden op de snelweg, omdat de tijd waarin het examen gedaan wordt, te kort is om daar te komen, dus dat wordt dan gewoon niet getoetst. Dat soort problemen ben ik tegengekomen. Ik heb mij ook verstaan met mensen die als examiner bij het CBR werken. Ook van hen kwam de vraag om nog eens naar die opleiding te kijken, omdat zij willen dat er veel goede mensen rijinstructeur zijn en dat is niet altijd het geval.

Dijksma

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik vind het toch lastig, want mevrouw Dijksma zet een bepaalde beroepsgroep behoorlijk negatief neer. Ik kan niet goed overzien, daarom was ik benieuwd naar de onderbouwing, of zij heel concrete voorbeelden heeft, om aan te geven dat het niet zomaar een incident is, ergens ver weg in het land, maar dat er echt een patroon onder zit, zodat we met elkaar kunnen concluderen dat de opleiding niet deugt en dat daardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Ik zou heel graag wat meer rugnummers zien om ook zelf te kunnen nadenken of dit een concreet punt is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Dat is een terechte vraag. Je ziet dat het aantal instructeurs enorm is toegenomen. Verder zie je dat het slaagpercentage bij mensen die afrijden, onder druk staat. Ik vind het niet gerechtvaardigd dat hier meteen de vinger wordt gelegd op elk punt dat te maken heeft met verkeersveiligheid. Maar het is ook niet goed dat we het niet zouden onderzoeken als je als het ware invloed kunt hebben op de kraan, om ervoor te zorgen dat jonge mensen zo goed mogelijk begeleid de weg op gaan, als daar zorgen over zijn, en die heb ik. Ik wil graag weten van de minister of er een relatie is met het verkeersveiligheidsbeleid, want dat lijkt me fair. Het is nadrukkelijk niet mijn bedoeling om een hele beroepsgroep als het ware in het defensief te zetten. Mijn stelling is dat er vele goeden zijn, maar dat zij onder de kwaden lijden.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik mis toch nog een wat meer onderbouwd betoog op dit punt. Mevrouw Dijksma heeft redelijk stevig uitgehaald. De media zijn daarbij opgezocht en dat heeft een vrij prominente plek gekregen. Dat betekent dat dit echt een grote zorg is. Dat mag ook, maar dan moet er wel een stevige onderbouwing onder zitten. Zij komt nu met een paar algemene voorbeelden die zij bij de minister neerlegt en dan vraagt zij om een reactie. Ik weet niet of dit de enige onderbouwing is die zij kan geven, maar ik heb er persoonlijk wel behoefte aan om iets meer te horen dan wat algemene voorbeelden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Nu maakt de heer Slob het mij toch wel lastig. Ik kan hier een eindeloze opsomming geven van incidenten, tot en met meldingen die er zijn geweest bij consumentenprogramma's, maar dan zou hij tegen mij zeggen dat het hem niet algemeen genoeg is. Andersom zeg ik dat ik in algemene zin met mensen heb gesproken die een breder beeld hebben en die hierover ook zorgen hebben en die neem ik zeer serieus. Ik vraag aan de minister of zij bereid is om daarnaar te kijken en de noodzaak ziet om eventueel met voorstellen te komen. Die moeten dan ook onderbouwd worden, maar ik ben niet de minister. Ik vind het fantastisch dat de heer Slob mijn invloed zo waardeert dat ik zou bepalen hoe prominent dat nieuws wordt, maar daar ga ik niet over. Dat is de keuze van het medium zelf.

De heer **De Mos** (PVV):

Aan het einde van de inbreng van de PvdA constateer ik dat het klimaat niet meer zo belangrijk is als het was. In de twee jaar dat ik dit heb mogen doen, was het in deze zaal vijf voor twaalf, aangaande het klimaat. Ik heb in beide inbrengen het woord "klimaat" niet een keer gehoord.

Klopt het dat het klimaat niet meer zo hoog op de agenda staat bij de Partij van de Arbeid?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

De heer De Mos heeft kennelijk het woord "luchtkwaliteit" even gemist.

De heer **De Mos** (PVV):

Nee, ik heb het woord "klimaat" gemist. Ik stelde daarover een vraag. Het viel mij bij de algemene beschouwingen al op dat de fractievoorzitter van de PvdA het woord "klimaat" één keer gebruikte, het woord "milieu" nul keer en het woord "duurzaamheid" ook nul keer. Ik constateer dat die zaken voor de PvdA niet meer zo belangrijk zijn als in voorgaande jaren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Dat is een volstrekt onterechte constatering van de heer De Mos. Hij heeft kennelijk niet gehoord dat ik mijn betoog ben begonnen met aan de bewindslieden te vragen of het woord "milieu" niet geschrappt moet worden. Vervolgens ben ik op een aantal onderwerpen losgegaan omdat ik vind dat die niet goed genoeg op orde zijn. Vervolgens vraag ik aan de staatssecretaris welke verantwoordelijkheid hij neemt om de luchtkwaliteit in het land op orde te houden. Dat heeft, zoals de heer De Mos weet, een directe relatie met het klimaat. Mocht de heer De Mos denken dat hij inmiddels met zijn antiklimaatbeleidpropaganda onze hoofden is binnengetreden, dan kan ik hem teleurstellen. Dat is niet gelukt.



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. De VVD ziet enorme kansen om economische groei en een beter milieu te combineren. Het verkeer neemt jaarlijks toe en de uitstoot ervan vermindert. Waar fors in de wegen is geïnvesteerd, verdwijnen de files en verdwijnt de overlast voor mensen die in de omgeving wonen en werken. Zie de ring bij Den Bosch. Zie Eindhoven. Neem bijvoorbeeld de A2 Amsterdam-Utrecht. Zo moet het wat ons betreft in heel Nederland.

Bij Infrastructuur en Milieu ligt het kabinet op koers. De VVD is daarover tevreden. In 2012 moet er wel een aantal voor de VVD belangrijke zaken gerealiseerd worden. Ten eerste het permanent maken van de Crisis- en herstelwet. De praktijk laat namelijk zien dat de kortere procedures jaren schelen. Ten tweede het voortvarend doorgaan met grote wegenprojecten. Of het nu de ring bij Utrecht is, de A13-A16, de A4-A44, de tweede westelijke oeververbinding, de A15 of al die andere projecten, investeren in wegen blijft voor de VVD topprioriteit. Ten derde de start van het aanbesteden van het openbaar vervoer in de grootste drie steden met de bus. Het betekent beter openbaar vervoer in deze drie regio's en het levert het Rijk een vermindering van 97 mln. aan subsidies op. Ten vierde de uitrol van 130 km/u over ons snelwegennet na de succesvolle proeven sinds 1 maart dit jaar op acht trajecten. De minister spreekt van een derde van ons wegennet dat naar 130 km/u kan, zo zei zij bij de start van de proeven. Wij denken eerlijk gezegd graag dat het op veel meer snelwegen gaat gebeuren. Van deze vier punten verwacht de VVD dat zij in 2012 gerealiseerd of gestart worden.

Voor mobiliteit en milieu is gebruik van vervoer over water, weg én spoor belangrijk. Ik laat de buisleiding, ook belangrijk, even buiten beschouwing. Gemakkelijk ge-

Aptroot

bruik van alle modaliteiten en alle vervoersvormen is essentieel. Iedereen moet het door haar of hem gewenste vervoer kunnen kiezen, of het nu familiebezoek op zondag betreft, hoe je naar je werk gaat of hoe de ondernemer zijn goederen vervoert.

Op onze rivieren is de capaciteit, de potentie van de binnenvaart, het zevenvoudige van het huidige gebruik. De capaciteit van de Betuweroute is ten minste het drievoudige van het huidige gebruik. De weg is echter dominant: 75% van het personenvervoer en 65% van het goederenvervoer gaat over de weg. Wij willen dan ook het gebruik van de andere vervoersvormen, water en spoor, stimuleren en niet afdwingen. Dat kan door knelpunten en lastige regelgeving, die belemmerend werkt, weg te nemen. Een goed voorbeeld van beter benutten is de terminal Alpherium in Alphen aan de Rijn. De grootste bierbrouwerij van Europa, die van Heineken in Zoeterwoude, gebruikt een kort stukje weg, waarna de containers op binnenvaartschepen naar de Rotterdamse haven worden vervoerd. Daarnaast is door een kleine aanpassing van de spoorwegovergang bij de brouwerij deze overweg ook te gebruiken door ecocombi's, de lange vrachtauto's. Ook dat is een prima manier om het aantal vrachtwagenbewegingen te beperken en vervoer efficiënter en dus milieuvriendelijker te maken. Wij willen van de regering weten welke mogelijkheden zij ziet om het gebruik van ecocombi's verder te faciliteren en belemmeringen zoals bij het spoor in Alphen, weg te nemen.

Bij de Tweede Maasvlakte wordt uitgegaan van een groter aandeel van aan- en afvoer over spoor en binnenwater. Dat kan als er goede overslagmogelijkheden zijn met de vrachtauto, want die is haast altijd nodig voor het voor- of natransport. De vrachtauto is nodig om de keten, het vervoer van bedrijf tot bedrijf, te sluiten. Daarom willen wij graag een landelijk dekkend plan voor overslagterminals weg, water, spoor. Wij willen private investeringen uitlokken door het wegnemen van belemmeringen en soepele vergunningverlening. Daarom vraag ik aan de minister of in samenwerking met provincies en bedrijfsleven een landelijk plan kan worden opgesteld waarin wordt aangegeven waar overslagterminals wenselijk en mogelijk zijn. Kan worden bekeken hoe private investeringen aantrekkelijk worden gemaakt, bijvoorbeeld door snelle bestemmingswijzigingen en vergunningverlening toe te zeggen en zo nodig het aanpassen van de infrastructuur bij en naar de overslagterminals?

Het beter benutten van wegen is naast het investeren in asfalt belangrijk. Waar blijft de kabinetsreactie op het VVD-voorstel voor aanpassing van de verkeersregulering met een rood/oranje fase voor groen en een inhaalverbod voor vrachtauto's in combinatie met een minimumsnelheid op de snelwegen?

Beter benutten is ook op een andere manier eenvoudig te regelen. Ik zie dat de heer Verhoeven van D66 helemaal vrolijk wordt van de VVD-ideeën, en terecht. Beter benutten is ook eenvoudig te regelen door de spitsstroken permanent open te houden. Niet langer bij kleinheden zoals een auto met pech op de vluchtstrook, de naastgelegen rijstrook automatisch buiten gebruik stellen terwijl de veiligheid ook verzekerd is bij volledig gebruik, eventueel met een snelheidsbeperking. Dat geldt ook voor mist. Waarom automatisch de spitsstroken eruit als je met een lage snelheid ervoor kan zorgen dat het verkeer kan doorrijden, maar dat dit dan wel wat rustiger, en dus veilig doet?

Veiligheid voorop dus, maar er is sprake van onnodig buiten gebruik stellen of ook vaak onnodig lage snelheden op de matrixborden. Zo zet Rijkswaterstaat overdag vaak automatisch de matrixborden op 100 op delen van de A16 en A2 waar nu 130 is toegestaan. Op de A16 Dordrecht-Breda en op de A2 Everdingen-Waardenburg krijg je 's middags en aan het begin van de avond direct na dat mooie bord 130, de matrixborden met 100. Volstrekt onnodig! De automobilisten rijden dan massaal door met zo'n 120 of 130 omdat zij zien dat de wegbeheerder onzinnig bezig is. Overtredingen worden uitgelokt en zo gaat het ook op veel andere wegen. Deze flauwekul, dit auto pesten en doorstroming verhinderen, soms met onnodige files tot gevolg, moet direct stoppen. De VVD-fractie verwacht dan ook dat de minister hieraan een einde maakt en dat dit anti-autogedrag, rijstroken met een onnodig rood kruis en onnodig lage snelheden, stopt. Wij willen een Rijkswaterstaat die er is voor de automobilist. Dynamisch verkeersmanagement biedt kansen om de doorstroming te bevorderen, maar dat moet dan wel op de juiste manier worden ingezet. Een harde toezegging van de minister is nodig.

De VVD-fractie is bezorgd over het spoor. Reden voor een initiatief, samen met de ChristenUnie, voor het onderzoek door de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA):

De heer Aptroot nam het woord "bezorgd" in de mond en ik verwachtte even dat hij ook een opmerking zou maken over de wegwerkers die vaak voor rijdend Nederland hun nek moeten uitsteken om reparaties uit te voeren of om hulp te verlenen bij ongelukken. De mensen van Rijkswaterstaat hebben de afgelopen dagen gezegd dat zij angstig zijn en zich zorgen maken over het grote aantal bijna-ongevallen doordat steeds meer mensen doorrijden op rijstroken met een rood kruis. Wat is de reactie van de heer Aptroot daarop?

De heer **Aptroot** (VVD):

Goed dat de heer De Rouwe dit punt aankaart, want dit is heel ernstig. Ik ben dat volstrekt met hem eens. Maar als je alleen snelheden verlaagt als dat echt nodig is, zullen de automobilisten zich er ook beter aan houden. Het is vervelend en ik vind dat het niet hoort, maar automobilisten denken nu: ik zie zo vaak onnodig 100 of 80 of 70, ik rij maar door. Die reactie is niet goed, maar die wordt wel een beetje veroorzaakt door het feit dat te vaak de snelheid wordt teruggebracht terwijl dat niet nodig is. Ik ben van mening dat Rijkswaterstaat een heel ander beleid moet voeren: alleen de snelheid verlagen als dat nodig is. Wij kunnen de automobilist dan ook veel beter aanspreken op het feit dat hij of zij zich echt aan de aangegeven maximumsnelheden moet houden, want het is zorgelijk. Dat ben ik met de heer De Rouwe eens.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Waar het onnodig is, zal de hele Kamer dat vinden, van links tot rechts. Mensen van Rijkswaterstaat moeten echter heel vaak hun nek uitsteken, zoals bij ongevallen en reparaties. Met zijn verhaal over het pesten van automobilisten en onnodige maatregelen van de minister roept hij – ik weet bijna zeker dat het onbedoeld is – toch een zeker gevoel op: ach, het kan allemaal wel, het is niet zo erg als mensen een keer door het rode kruis rijden. Wat vindt de heer Aptroot nou: moeten mensen zich aan die

Aptroot

regel houden, of wordt overtreding daarvan volgens hem min of meer uitgelokt omdat het niet nodig is?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik zou haast zeggen: zoals de waard is, vertrouwt hij zijn gasten. Ik vind het volstrekt onacceptabel dat mensen door een rood kruis rijden of gek hard rijden; ik zal dat nooit doen. Je moet de regels wel zo stellen dat handhaving op een normale manier kan gebeuren, zodat mensen het ook begrijpen. Tussen Dordrecht en Breda, tussen Utrecht en Den Bosch, is de weg verbreed en de maximumsnelheid op 130 km/u gezet. Daar wordt nu elke middag 100 op de borden gezet, terwijl dat volstrekt onnodig is. Dat roep een gevoel bij de automobilist op: die snelheden zijn echt flauwekul. Dat moeten we niet hebben. Rijkswaterstaat moet daar dan ook veel terughoudender in zijn. De automobilist moet zich dan wel goed aan de regels houden.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Aptroot toont zich weer eens de kampioen van de korte termijn. Hij houdt een juichverhaal over alle oplossingen die hij ziet: het aanbesteden van het ov en het aanleggen van meer asfalt. Is hij niet bang dat over een paar jaar, wanneer de economie hopelijk door de maatregelen van een nieuw kabinet weer aantrekt, het verkeer extra toeneemt door al het aangelegde asfalt? Dan staan we opnieuw met elkaar in de file en blijken al die juichverhalen van nu niets waard te zijn geweest.

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Verhoeven vraagt of ik bang ben. De echte, liberale VVD'ers zijn niet gauw bang voor de toekomst. Files worden natuurlijk door een aantal effecten veroorzaakt. Het heeft te maken met het weer, de capaciteit op de weg en de economische activiteit. Door het geweldige effect van asfalteren waren er in het vorige kwartaal met 2,2% meer verkeer 30% minder files. Tegenover dat positieve effect kan het effect van een groeiende economie komen te staan. Dan zal het terugdringen van de files iets langzamer gaan, maar dat hebben we ervoor over. Hoe dan ook, meer asfalt helpt, met name omdat het overgrote deel van de beroepsbevolking werkt. We hebben gelukkig een beperkte werkloosheid. Als wegen 20%, 30%, 40% extra capaciteit krijgen, dan zal het woon-werkverkeer niet met 20%, 30%, 40% toenemen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik merk dat de heer Aptroot het volste vertrouwen houdt in al de betonnen stroken die door het land worden aangelegd. Waar dat nodig is, is dat natuurlijk prima. Wat vindt de heer Aptroot echter van het idee om naast meer asfalt ook serieus werk te maken van minder auto's in de spits? Daar hoor ik de VVD nooit over. Die partij heeft altijd asfalt- en betonplannetjes. De minister besteedt er aandacht aan in een heel kleine paragraaf, maar wat vindt de heer Aptroot van dat soort ideeën?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik zeg tegen de heer Verhoeven: luister naar het vervolg van mijn betoog. Wij hebben een samenhangend pakket om de mobiliteitsproblemen in Nederland op te lossen. Dat doen wij niet door automobilisten te pesten maar door te komen met een goed samenhangend geheel. Ik raad D66 aan om dat ook eens te doen.

De heer **De Jong** (PVV):

De heer Aptroot heeft natuurlijk een goed verhaal over de doorstroming; het kabinet is daar voortvarend mee bezig. Ik wil dan wel even gelijk zaken met hem doen, want het gaat wel eens mis bij het stemmen over moties. Laatst had de PVV een motie ingediend om de flitsmarge niet te verlagen, zoals nu op 130 kilometerwegen dreigt te gebeuren. Zal de heer Aptroot een nieuwe voorstel van ons daarover wel steunen?

Een ander punt zijn de 80 kilometerzones. Die zorgen vaak voor problemen bij de doorstroming. Wil de heer Aptroot die ook afschaffen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Er zijn twee moties ingediend over de flitsmarge. Overigens zeg ik de heer De Jong en de PVV dank voor het steunen van onze motie. De PVV-motie konden wij niet steunen omdat erin stond dat er hoe dan ook niet zou mogen worden geflitst op snelwegen. Daarmee zijn wij het niet eens. In gevaarlijke situaties moet je controleren en handhaven. Dat kan in de bebouwde kom zijn, maar ook op de snelweg. Wij zeggen dus niet dat de automobilist zijn gang kan gaan op de snelweg.

Over 80 kilometerzones zijn wij het volgens mij eens. De snelheden moeten reëel zijn. Als je Den Haag of Rotterdam uitrijdt, zie je vaak dat de maximumsnelheden van 100 km/u naar 80 km/u zijn gegaan. Dit zie je ook elders in het land. Die maximumsnelheden zijn verlaagd om milieuredenen. De files zijn hierdoor echter toegenomen, de doorstroming is verslechterd en de milieukwaliteit is achteruitgegaan. Voor zowel het milieu als voor de doorstroming is het dus vaak beter om een wat hogere snelheid te hanteren. Dit valt dus onder ons voorstel over reële maximumsnelheden.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Jong, tot slot.

De heer **De Jong** (PVV):

Tot slot?

De **voorzitter**:

U stelde twee vragen in één keer.

De heer **De Jong** (PVV):

Oké, mevrouw de voorzitter. Tot slot stel ik de volgende vraag. Kan ik er dus van uitgaan dat de heer Aptroot het voorstel zal steunen om de 80 kilometerzones af te schaffen?

De heer **Aptroot** (VVD):

In principe willen wij van de lage snelheden af. Wij zullen echter altijd maatwerk leveren. De VVD-fractie staat daarvoor en dit staat ook in het regeerakkoord. Als wij dus 130 km/u willen invoeren op een autosnelweg, kijken wij eerst naar de plek waarover het gaat. 130 km/u rijden is namelijk niet overal verantwoord. Als het niet verantwoord is, doen wij het dus niet. Dit geldt ook voor de snelheden in de buurt van de steden. Als de snelheid van 80 km/u weer naar 100 km/u of misschien wel meer kan, doen wij dat graag. Als het echter gaat om stukken snelweg waar de snelheid niet omhoog kan vanwege de veiligheid of het milieu, verhogen wij die maximumsnelheid niet.

Aptroot

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De heer Aptroot zei dat de meeste mensen die in de auto zitten, naar hun werk gaan of aan het werk zijn. Dat geldt ook voor de meeste mensen in het openbaar vervoer in de drie grote steden. Het openbaar vervoer in deze steden is de economische slagader. Er was afgelopen zondag een grotestaking van buschauffeurs. Ik kan mij voorstellen dat de heer Aptroot de mening van de buschauffeurs een beetje van zich af laat glijden. Doet hij dat ook met de mening van de VVD-wethouders in de drie grote steden? Ik heb een aantal citaten voor mij die de heer Aptroot ook kent. Ik zal deze citaten niet voorlezen, want ik zie de voorzitter al licht geërgerd kijken. Wat vindt de heer Aptroot van het advies van de VVD-wethouders van de grote steden?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik weet dat men in de grote steden eigenlijk het liefst het eigen bedrijf houdt. Men wil daar vaak overal volledig de controle over houden. Dat wil men doen op kosten van de belastingbetaler. Ik luister echter naar een ander advies. Ik lees een kort citaatje voor. "Van aanbestedingen zijn reizigers doorgaans niet slechter geworden. De aanbestedingen hebben veelal geleid tot betere service en betere dienstregelingen." Dit citaatje komt van de voorzitter van Rover. Deze voorzitter erkent dus ook dat aanbestedingen leiden tot beter openbaar vervoer en tot lage kosten. Dat willen we. We gunnen dat ook de drie grote steden en de Nederlandse belastingbetaler.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik constateer dat de heer Aptroot zich niets gelegen laat liggen aan de VVD-wethouders in de grote steden, noch aan de vele mensen die daar ook naar hun werk willen gaan. De heer Aptroot heeft een ruim hart voor de mensen die niet in de file willen staan. De mensen die met het openbaar vervoer naar hun werk gaan en ook een nuttige bijdrage leveren aan de Nederlandse samenleving, kunnen het echter doen met openbaar vervoer dat veel langzamer is, en grotere intervallen en dus langere wachttijden kent. Blijkbaar maakt dat de VVD niets uit.

De heer **Aptroot** (VVD):

Eigenlijk vind ik dit nogal elitair. Mevrouw Van Tongeren stelt nu dat ik mijn standpunt zou moeten bepalen op basis van alleen de opinies van drie partijgenoten. Zo doet mijn fractie dat niet. Wij denken aan de miljoenen mensen die goed en betaalbaar openbaar vervoer willen. Daar doet de VVD-fractie het voor.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Ik kom nog even terug op het interruptiedebatje tussen de heer De Jong en de heer Aptroot over de 80 kilometerzones. De heer Aptroot benadrukt dat het in het regeerakkoord op dit punt gaat om milieukwaliteit en om veiligheid. Dat vind ik prima. Erkent de heer Aptroot dat de normen voor milieukwaliteit rondom de steden die hij noemt nu al niet worden gehaald, terwijl er nu nog maar 80 km/u mag worden gereden?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat erken ik niet. Die uitspraak van mevrouw Dijksma is namelijk veel te ongenueanceerd. Er zijn plekken, ook in Den Haag, waar de milieukwaliteit goed is. Je kunt niet zeggen dat bij de grote steden altijd zus of zo moet worden gehandeld. Je moet maatwerk leveren. Soms zul

je de maximumsnelheid moeten verlagen om binnen de normen voor milieukwaliteit te blijven. Op de A13 bij Overschie, Rotterdam, is de maximumsnelheid verlaagd tot 80 km/u. Daar is de milieukwaliteit door de verlaging van die maximumsnelheid verslechterd omdat er veel meer files staan. De maximumsnelheid zal daar dus moeten worden verhoogd. Wij moeten maatwerk leveren. Aan dogma's hebben wij niets, zeker niet op het vlak van verkeer en vervoer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Met het laatste ben ik het hartgrondig eens. Wij willen geen dogma's, maar dan ook niet de dogma's van de heer Aptroot. Bij Overschie staan nu al files. Denkt de heer Aptroot serieus dat de files worden opgelost door harder te rijden? Als het werkelijk zo zou zijn, zou ik dat fantastisch vinden. Er is toch juist meer capaciteit op de weg als auto's minder hard rijden? Dat is het lesje dat ik altijd heb moeten leren.

De heer **Aptroot** (VVD):

Als de auto's langzamer rijden, heb je meer capaciteit, zegt mevrouw Dijksma. Dat zou dus betekenen dat als je de maximumsnelheid op snelwegen waar je 100 km/u, 120 km/u of 130 km/u mag rijden, zou verlagen naar 20 km/u, er meer capaciteit zou zijn. Iedereen weet dat dit niet zo is. Cruijff heeft eens gezegd: laat mij maar 200 km/u rijden, want dan ben ik de helft van de tijd niet op de weg. Ten opzichte van 100 km/u is de capaciteit van de weg bij 200 km/u verdubbeld. Nou is 200 km/u wel wat veel, maar wat mevrouw Dijksma zegt is volstrekt onjuist. We moeten maatwerk leveren en daarbij moet je er niet van uitgaan dat de snelheid altijd maar naar beneden moet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik voel mij aangesproken door het verhaal van de heer Aptroot over maatwerk. Ik hoor in zijn betoog ook dat hij het milieu een belangrijke rol wil laten spelen. Hoe staat hij tegenover meer invloed van de steden bij het bepalen van maatwerk ten aanzien van de luchtkwaliteit?

De heer **Aptroot** (VVD):

Als je maatwerk nastreeft, moet je de mensen die in de buurt wonen en werken en de gemeenten erbij betrekken. Wij willen de innovatie niet tegenhouden en de boel niet op slot zetten. Ook willen wij mensen niet heel eenzijdig benaderen. Wij hadden bijvoorbeeld bezwaar tegen de milieuzones. Die betekenden dat iemand die de nieuwste Mercedes van € 60.000 koopt, de stad wel in mag, terwijl iemand die een oud bestelbusje heeft, dat niet meer mag. Dat vonden wij niet verstandig.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik hoor de heer Aptroot zeggen dat hij wel degelijk maatwerk wil leveren en dat hij de steden daarbij wil betrekken. Ik ben er heel blij mee om dat te horen. Ik kom er in mijn eigen inbreng op terug. Ik reken op de steun van de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben vol verwachting.

Een toekomstvisie voor het spoor ontbreekt. Die visie zou antwoord kunnen geven op de vraag hoe we personen- en goederenvervoer het beste kunnen combineren. Bij de Betuweroute ontbreekt nog de aansluiting met

Aptroot

Duitsland, maar dat lijkt nu geregeld te zijn. Als alle berichten kloppen – en daar ga ik gewoon van uit – kunnen we de minister complimenteren en feliciteren. Zij heeft daarmee namelijk een probleem van een vorig kabinet opgelost.

Het Programma Hoogfrequent Spoor bevat onduidelijkheden en slechte deeloplossingen. De kosten ervan worden geraamd op 4,5 mld. Voor aanvullende maatregelen zoals de beperking van geluidsoverlast is weinig geld gereserveerd. Daarnaast zal er door de hoge frequentie een probleem ontstaan bij heel veel spoorwegovergangen. Het leed is dan niet te overzien. Spoorwegovergangen zijn nu al 20 tot 30 minuten dicht. Straks duurt dit nog langer. Niet alleen is dit slecht voor het milieu en de economie, maar ook dreigen ambulances, politie- en brandweerwagens onacceptabele vertragingen op te lopen.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek van de Kamer moet er een beoordeling komen van het spoor, van het functioneren van ProRail en NS, de concessie voor het hoofdspoor, de verdeling van de spoorbudgetten, de manier van aanbesteden en het Programma Hoogfrequent Spoor. Dit gaat begin volgend jaar gebeuren. Wij willen dat er tot die tijd geen besluiten worden genomen voor grote en nieuwe investeringen in het spoor. Natuurlijk moeten onderhoud en zaken die al zijn aanbesteed doorgaan. Verder moeten we even een pas op de plaats maken. Wij vragen daarover een toezegging van de minister.

Wij maken ons vaak druk over prettige en kleine veranderingen op het spoor, zoals reistijdverbetering, soms met een halve minuut. Wij zetten het geld liever in om het spoor toegankelijk te maken voor mensen die mindervalide zijn en zelfstandig willen functioneren. Ook zij hebben recht op keuzevrijheid en mogen zelf bepalen hoe zij zich verplaatsen. Wij willen vasthouden aan de toezegging van het kabinet, naar aanleiding van een aangenomen motie van VVD'er De Krom en SP'er Roemer, dat het spoor uiterlijk in 2030 toegankelijk is voor mensen met een beperking. Wij horen graag van de minister dat deze afspraak wordt waargemaakt. Liefst zouden wij het proces versnellen. We willen het spoor zo snel mogelijk volledig toegankelijk maken.

Het openbaar vervoer lijdt onder versnippering en politieke hobby's, zoals de verplichte inzet van aardgasbussen.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Aptroot zegt dat een halve minuut tijdswinst op het spoor te weinig is, maar als twintig seconden winst geboekt kunnen worden op de Afsluitdijk, moeten er wel miljoenen of bijna miljarden tegenaan. Hoe verhoudt dat zich tot elkaar?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is bijzonder. Ik weet niet waar de heer Verhoeven de borden wil bestellen waarop de maximumsnelheid van 130 km/u is aangegeven, maar als dat miljoenen of miljarden kost, gaat de inkoop via D66 niet goed. Het aardige is namelijk dat degene die ervoor kiest en betaalt, de automobilist is. Het is vooral een kwestie van bebording. Misschien zal er ook een enkele aanpassing nodig zijn, maar dat is maar een fractie van de tientallen miljoenen die wij uitgeven voor een halve minuut of driekwart minuut tijdswinst. Ik vind dat op zich niet verkeerd, maar toegankelijkheid voor mindervaliden vindt mijn fractie belangrijker.

De heer **Verhoeven** (D66):

Laat ik dan een vraag stellen over de hsl-deal, waarover de heer Aptroot heel kort iets zei. Hij was blij dat de minister dit probleem heeft opgelost.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, dat was de Betuweroute. Ik heb over de hsl niets gezegd.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dan zal ik het vragen. Wat vindt de heer Aptroot van de oplossing die nu door de minister naar buiten is gekomen? Ik denk dat ik hierna geen interruptie meer heb op dit punt, dus ik zal direct mijn probleem neerleggen. De minister zegt dat het de belastingbetaler 400 mln. kost. Ik zeg dat het de belastingbetaler 1 mld. kost. Wat kost het volgens de heer Aptroot, na lezing van de brief van de minister?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb de brief gelezen en ik heb de indruk dat ik die begrijp en daarom kan concluderen dat het klopt, maar degene die het mij helemaal moet uitleggen is de minister. De VVD-fractie vindt het volgende van de deal. Wij waren en zijn er tegen dat de hogesnelheidslijn weer aan NS wordt gegund. Dat heb ik eerder in overleggen al gezegd, maar toen bleek de VVD als enige partij deze mening toegedaan. Het kabinet voert nu dus iets uit waar 9 van de 10 fracties, 119 van de 150 Kamerleden voor zijn. Ik begrijp dus dat wij onze zin niet krijgen. Ik wil nog wel kritisch kijken naar de combinatie van de deals, want ik heb het gevoel dat er meer van het hoofdspoor af zou kunnen gaan naar private partijen toe, om NS ook in de toekomst scherp te houden.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dan wil ik toch gewoon even wat weten over die getallen. Ik wil dat de heer Aptroot daarover de duidelijkheid heeft die hij altijd zo graag wil over punten als asfalt. Als je 400 mln. uit de begroting van I en M haalt, 200 mln. uit de begroting van Financiën en 400 mln. uit de verre toekomst, en je telt deze drie getallen op, op welke kostenpost kom je dan uit?

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Verhoeven noemt allemaal bedragen die precies zo in de brief van de minister staan. De minister geeft het overzicht: Financiën is wat geld kwijt, we schuiven hier en daar in de tijd, uiteindelijk is I en M ook een bedrag kwijt, maar het totaal staat volstrekt duidelijk in de brief, dus ik zie daar het probleem niet.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Even voor de duidelijkheid: de heer Aptroot ziet het probleem niet. Er is echter een probleem van 1 mld. Dat is een behoorlijk fors bedrag, waarover wordt gecommuniceerd dat het 390 mln. zou zijn. Wat vindt de heer Aptroot van dat grote bedrag dat we mogelijk kwijt zijn aan dit hele gebeuren? Hij heeft hier de afgelopen jaren immers voortdurend de vinger bij gelegd, en steeds gewaarschuwd middels behoorlijk stevige uitspraken. Dit is nu het resultaat. Is dat voor de VVD-fractie acceptabel? Vindt de heer Aptroot dit een mooie deal? Is dit uit te leggen aan de belastingbetalers? Ja of nee?

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik kan dat lastig beoordelen. Volgens mij klopt de informatie, maar daarover horen we later de minister. Ik heb in ieder geval de brief begrepen. Ik zet er vraagtekens bij of het de beste deal is. De VVD wilde dat geprobeerd zou worden om de gehele exploitatie weg te halen bij NS, die er al jarenlang een zoi van maakt, die nog steeds geen treinen laat rijden, die nog steeds geen treinen heeft en waar het allemaal misgaat. De overgrote meerderheid van de Tweede Kamer echter, die 9 andere fracties, 119 Kamerzetels van de 150, vindt dat het bij NS moet blijven. Vanuit dat uitgangspunt heeft de minister onderhandeld. Ik denk dat dan de schade meevalt, maar er is grote schade en die kun je de achtereenvolgende kabinetten aanrekenen, te beginnen met de start van de hsl onder minister Netelembos. Het is echter wel een gegeven dat het nu zo is gelopen. Je kunt het NS en trouwens ook Air France-KLM – dat bedrijf is ook aandeelhouder in High Speed Alliance – kwalijk nemen. Die twee bedrijven hebben een wanprestatie geleverd. Eigenlijk zouden ze zo flink moeten zijn om te zeggen dat ze de volle exploitatie volmaken. Maar nee, ze dreigen met faillissement. Formeel hebben ze dat recht ook, maar het moet gezegd worden dat NS en Air France-KLM zich écht slecht hebben gedragen op dit dossier. Ze zouden zich moeten schamen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik hoor de heer Aptroot dus zeggen dat 1 mld. eigenlijk best meevalt.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben het erover eens dat die bedragen – het gaat over de bijna 400 mln., de 200 mln. en dat andere bedrag – en het schuiven in de tijd allemaal verschrikkelijk is, maar toen het vorige kabinet begon met High Speed Alliance van haar verplichtingen te ontheffen en begon betalings naar de toekomst te schuiven, was de VVD het daar niet mee eens. De heer Slob en anderen in de Kamer waren daar op dat moment wel mee akkoord. Toen zijn wij al gaan schuiven. Wij wilden vasthouden aan de deal. Ik heb daarna nog geweigerd om naar vertrouwelijke stukken te kijken, omdat ik merkte dat je daarin soms andere dingen leest dan in de openbaarheid worden gezegd. Ik dacht: daar brand ik mij niet aan. Wij hebben een rechte koers gevaren. Houd NS aan de lijn. Desnoods gaat dat bedrijf maar failliet. Dan mag het beste bedrijf dat de scherpste offerte neerlegt en het meeste wil betalen voor de dure hogesnelheidslijn, gaan rijden. Wij hadden geen probleem gehad als SNCF, Deutsche Bahn of wie dan ook was gaan rijden, want die rijden allang heel goed met snelle treinen. Het vorige kabinet heeft dat echter geweigerd en de Kamer heeft dat goedgekeurd. Daarmee zit je in een fuik, waar je niet meer uitkomt. Dat kost wellicht bijna 1 mld. Dat is de politiek, een aantal kabinetten, te verwijten, maar zeker niet de VVD als je naar het laatste jaar kijkt. Wij wilden de andere kant op: gewoon op de markt gooien en het maximale eruit halen.

De **voorzitter**:

Mijnheer Aptroot, u moet proberen iets korter te antwoorden.

Ik laat uw tijd weer ingaan.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp de opmerking.

Voorzitter. De effectiviteit, noodzaak en subsidiëring van het openbaar vervoer staan ter discussie. Ik heb een heel interessant citaat.

Ook voor openbaar vervoer dient in principe een kostprijsdekkende prijs te worden berekend, waarin de kosten voor aanleg en onderhoud van infrastructuur en van exploitatie van vervoermiddelen zijn verwerkt. Het voorstellen van het kabinet-Rutte om de kosten van het gebruik van het spoor door te berekenen aan de vervoerders verdient dan ook steun. Alleen in bijzondere gevallen is het nog gewenst mobiliteit te ondersteunen met subsidies. Dat geldt in het bijzonder voor personen met een fysieke beperking.

En verder staat er het volgende.

De stelling dat overheidssubsidies voor het openbaar vervoer in het algemeen niet gewenst zijn, staat overigens los van de vraag of het openbaar vervoer door een semi-publieke, publieke of private partij moet worden uitgevoerd. De vraag zou primair op basis van een kosten-batenafweging moeten worden beantwoord, waarbij de voordelen van concurrentie, zoals een grotere efficiency en lagere prijzen, worden afgedwongen tegen mogelijke nadelen, zoals verlies van kwaliteit.

Dit komt niet bij de VVD vandaan, maar uit het rapport Toekomst voor de publieke sector van de Wiardi Beckman Stichting. Een uitermate goed rapport. De denktank van de Partij van de Arbeid erkent dat marktwerking het beste is en dat subsidiëring in de toekomst ongewenst is voor het openbaar vervoer, zo staat ook in het rapport.

Het kabinet gaat niet zo ver. Daar kijk ik de minister een beetje op aan. Dit kabinet wil het openbaar vervoer blijven subsidiëren maar vindt dat het wel duidelijk minder kan. Dat gaat de Partij van de Arbeid kennelijk niet ver genoeg. Zij wil de geldkraan voor het openbaar vervoer helemaal dichtdraaien. Als er een motie daartoe komt, dan vind ik dat wel interessant, maar wij vinden de geleidelijke stappen vooruit die het kabinet wil zetten door aan te besteden, het verstandigst. Aanbesteden met beter openbaar vervoer en lagere bijdragen moet wel echt gebeuren.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Aptroot heeft zitten zoeken, zoeken, zoeken en uiteindelijk heeft hij één rapport gevonden waar hij uit kan citeren. Maar heeft hij ook het rapport van Twynstra Gudde gelezen dat in opdracht van de minister van Infrastructuur is geschreven over de aanbestedingen in het openbaar vervoer? Deelt hij ook de conclusies die daarin staan, namelijk dat het openbaar vervoer in de drie grote steden even efficiënt is als elders waar het wordt aanbesteed?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb dat rapport gelezen. Daar staat niet in dat het in de grote drie steden even efficiënt is als in de rest van het land. Integendeel, je kunt overal uithalen dat het in de grote steden aanmerkelijk duurder is. Een uur bus met chauffeur is in de drie grote steden aanmerkelijk duurder dan in de rest van het land.

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir, tot slot.

De heer **Bashir** (SP):

Dit is dan een feitenkwestie, want ik heb dat wel gelezen. Ik zal het er zo meteen even bijhalen. In het rapport van Twynstra Gudde staat dat het openbaar vervoer in de drie

Aptroot

grote steden de afgelopen tijd steeds efficiënter geworden is. Het is zo efficiënt geworden dat er eigenlijk geen verschil meer is tussen het openbaar vervoer in de drie grote steden en elders in het land. Ik wil de heer Aptroot voorleggen om niet weg te kijken van de feiten die de minister zelf heeft laten onderzoeken.

De heer **Aptroot** (VVD):

Er zijn een boel rapporten verschenen. Het is duidelijk dat er absoluut lucht en ruimte zit in de exploitatie in de drie grote steden. Ik zeg de heer Bashir wel na dat die rapporten niet uitkwamen op de 120 mln. uit het regeerakkoord. Dan vind ik het ook van moed en goed bestuur getuigen dat de minister heeft gezegd dat het niet haalbaar is en dat zij daarom 23 mln. van de bezuinigingsdoelstelling afhaalt nu blijkt dat 97 mln. wel haalbaar is. Het aardige is dat uit de drie grote steden signalen komen dat het zo gaat gebeuren.

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir, ik had dacht ik al "tot slot" gezegd.

De heer **Bashir** (SP):

In dat geval zal ik geen vraag meer stellen, maar wel een opmerking maken. Uit het laatste rapport over het efficiënter maken van het ov blijkt dat je maar 20 mln. kunt bezuinigen door nog efficiënter te opereren dan de drie grote steden nu al doen, terwijl dit kabinet met 120 mln. had gerekend. Daar zit wel een heel groot gat tussen.

De heer **Aptroot** (VVD):

We zullen in de praktijk zien hoe het uitpakt.

De heer **Monasch** (PvdA):

Kan de heer Aptroot mij vertellen wat de Teldersstichting is en of het klopt dat de heer Van Schie daar de directeur is?

De heer **Aptroot** (VVD):

Klopt.

De heer **Monasch** (PvdA):

En wat is de Teldersstichting?

De heer **Aptroot** (VVD):

Wat gek dat u dat niet weet. Ik weet wat bij de PvdA hoort en de heer Monasch zou kunnen weten dat de Teldersstichting het wetenschappelijk bureau van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie is.

De heer **Monasch** (PvdA):

De directeur van de Teldersstichting – en dus geen langskomende gast bij de Wiardi Beckman Stichting – heeft gepleit voor invoering van de neuro. Steunt de VVD-fractie dat voorstel?

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, maar er is een verschil ...

De heer **Monasch** (PvdA):

Dank u. Dat is alles wat ik wilde weten. De directeur stelt iets voor en de heer Aptroot is het daar niet mee eens, terwijl we Paul de Beer die daar langskomt en die ik heb laten weten dat het een mooi rapport is dat linea recta door kan naar de Teldersstichting, wel moeten gelo-

ven. Laten we wel een beetje consequent zijn, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het grote verschil is dat dit rapport door een grote groep mensen bij de Wiardi Beckman Stichting is gemaakt, dat het rapport door het bestuur is goedgekeurd voor publicatie en dat wij – dat erken ik – een enkele keer te maken hebben met een directeur die een slecht weekend heeft gehad en dan iets raars roept. Dat geef ik eerlijk toe.

De heer **Monasch** (PvdA):

Begrijp ik nu dat de heer Aptroot voorstelt dat een wetenschappelijk bureau, bijvoorbeeld van zijn partij, onder een soort censuur staat en dat er een commissie moet zijn die zo'n rapport kan afwijzen en dat hij niet open staat voor het debat?

De heer **Aptroot** (VVD):

We hebben recentelijk gezien dat het heel eng is als een wetenschapper in zijn eentje zomaar wat roept. Het is nu bij alle universiteiten de nieuwe lijn om controle te hebben. Ik denk dat dit ook bij de PvdA gebeurt en wij zouden dat met onze directeur ook wat beter moeten regelen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Monasch nog meer vragen heeft, maar hij is nu genoeg aan de beurt gekomen. Iedereen mag twee keer, ook u mijnheer Monasch. De heer Aptroot vervolgt zijn betoog.

De heer **Aptroot** (VVD):

Bij de G3 zullen wij scherp volgen dat de aanbestedingen niet worden toegeschreven naar de drie gemeentebedrijven. Iedere partij die wil inschrijven moet mee kunnen doen en een faire kans krijgen, ook de drie gemeentebedrijven overigens.

RandstadRail is een succesvol project en een voorbeeld van goede samenwerking tussen de regio's Den Haag en Rotterdam en de bedrijven HTM en RET. Er is echter wel sprake van twee beveiligingssystemen en van twee peronhoogtes op de stations. Wat de discussie over de bestuurlijke organisatie ook oplevert, er moet één openbaar vervoerssysteem voor de Randstad komen. Dat zou op den duur kunnen uitgroeien tot één landelijk openbaar vervoerssysteem. Hoe staat het met de kabinetsplannen voor de Randstadvervoersautoriteit? Wanneer krijgen wij daarvoor een voorstel?

In de praktijk blijken lightrail en lightrain vaak beter dan treinen. Ze kunnen snel optrekken en stilstaan, er is een goede dienstregeling mogelijk, ze kunnen behoorlijk hard en ze zijn veel goedkoper dan de trein, zowel qua aanleg als onderhoud. We zouden graag willen dat de regering niet alleen met een voorstel voor een Randstadvervoersautoriteit komt, maar ook met een plan om toe te groeien naar één openbaar vervoerssysteem voor de Randstad. Wat ons betreft met standaardisatie, overal inzetbare, toegankelijke en uitwisselbare bussen en lightrail. Welke mogelijkheden ziet de minister om stap voor stap naar zo'n lightrailsysteem voor de Randstad dat uiteindelijk landelijk zou moeten worden, toe te groeien?

Voor verkeersveiligheid zijn controles nodig. Ik had het er al even over in het debatje met de heer De Jong. Die controles moeten wat ons betreft gericht zijn op gevaarlijke plekken en gevaarlijk gedrag. In Engeland hebben ze inmiddels besloten dat elke snelheidscamera die niet bij-

Aptroot

draagt aan de verkeersveiligheid – en dat kun je goed uitzoeken – wordt uitgezet en verwijderd. Ze worden vaak ook verplaatst van de snelweg naar de bebouwde kom, of naar een gevaarlijke plek op de snelweg. Het gaat dus echt om het terugdringen van het aantal ongevallen, gewonden en doden. Wij zouden die aanpak in Nederland ook willen. Geen snelheidscamera's waar je het meeste kunt flitsen, maar snelheidscamera's waar je de verkeersveiligheid kunt verbeteren.

Groeiend verkeer en betere luchtkwaliteit gaan samen, mede dankzij de euronormen en de EU.

De heer **De Jong** (PVV):

De heer Aptroot doet hier een hartstikke goed voorstel betreffende de mobiele flitsers. Vorig jaar heb ik een motie ingediend, maar die heeft het niet gehaald. Ik ga ervan uit dat de motie die vorig jaar is ingediend, nu door de heer Aptroot wordt gesteund. Wij willen immers hetzelfde. Kan de heer Aptroot toezeggen dat hij dit zal oppakken en dat wij het in een motie samen gaan opnemen voor de automobilisten?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik trek graag samen op met collega's en zeker ook met de heer De Jong. Als wij een motie afwijzen, heeft dat echter een reden. In de motie die door de PVV is ingediend, stond dat je nooit op de snelweg mag flitsen. Dat kan niet. In de opbouw van de motie of in het dictum moet niet iets staan wat wij onverantwoord vinden. Laten wij kijken of wij samen kunnen optrekken en laten wij nagaan of wij er samen uit kunnen komen. Daar ben ik voor.

De heer **De Jong** (PVV):

Dat is een hoopvol verhaal. De PVV wil dat bij de handhaving altijd wordt uitgegaan van de verkeersveiligheid. Dat moet het doel zijn. Ik zal de heer Aptroot straks even aanspreken, dan kunnen wij samen iets opbouwen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik was net al enorm verbaasd dat de heer Aptroot een vrijbrief leek te geven aan automobilisten, want dat was uitlokking van de Staat, door de wegen in te richten zoals ze ingericht zijn en de snelheden vast te stellen zoals ze vastgesteld zijn. Nu stijgt mijn verbazing nog verder. Niet alleen is overtreding mogelijk, maar ook gaan wij er niet meer op controleren. We verplaatsen de controles naar de steden, waar lagere snelheden gelden. Is het in Engeland niet veel erger gesteld met het aantal verkeersdoden dan in Nederland? Kan Engeland niet beter het Nederlandse systeem overnemen, in plaats van omgekeerd? Vindt de heer Aptroot niet dat overtreding van de wet gewoon niet kan?

De heer **Aptroot** (VVD):

Met het wegennet beginnen wij uit te lopen op landen als Engeland. Wij hebben een heleboel goede maatregelen voor verkeersveiligheid. Ik heb net gezegd dat wij niet perse zijn voor het niet meer controleren, integendeel zelfs, maar wij willen de camera's zetten waar het voor de verkeersveiligheid het belangrijkste is. Je moet geen camera neerzetten waar je het makkelijkst kunt flitsen voor een paar kilometer per uur te hard rijden, maar je moet een camera zo neerzetten dat je het aantal ongevallen, gewonden en doden verder terug kunt dringen. Dat kan in de bebouwde kom zijn. Je kunt ook een camera op de ene plek weghalen en op een andere plek weer neerzetten.

Het kan zo zijn dat je bij een plek waar je 80 km/u mag rijden scherper moet controleren dan bij een plek waar je 100 km/u, 120 km/u of 130 km/u mag rijden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De heer Aptroot heeft nog steeds niet gezegd of hij vindt dat de wet ook moet gelden voor automobilisten en of hij meent dat de verkeersveiligheid in Nederland, inclusief het huidige flitsbeleid, een stuk beter is dan in het Verenigd Koninkrijk.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij vinden dat iedereen zich aan de wet moet houden, ook organisaties en directeuren daarvan, die de wet nu soms nog overtreden. Dan gooien zij bijvoorbeeld rotsblokken in zee, waardoor vissers kunnen verongelukken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dit is uitlokking, dus hier wil ik op reageren. Kan de heer Aptroot mij vertellen wanneer er een veroordeling is geweest van een milieuorganisatie voor het in zee gooien van rotsblokken? Zo'n veroordeling is er niet, al is toen door de desbetreffende regering zelfs in Duitsland geprobeerd om een veroordeling voor elkaar te krijgen. Ik zou graag willen dat de heer Aptroot deze aantijging terugneemt, of dat hij duidelijk maakt wanneer een veroordeling is uitgesproken.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik neem niets terug. Wat Greenpeace deed, vond ik schandelijk. Er werd gezegd: die vissers mogen hier wat Greenpeace betreft niet zijn; wij gooien rotsblokken neer zodat de netten scheuren en het schip wellicht kapseist. Recente tijd is een gat gegraven onder een spoorweg en heeft men een nepbom geplaatst en geprobeerd een bom na te bootsen. Daarmee heeft men het spoorverkeer in gevaar gebracht. Dat vind ik gedrag dat niet door de beugel kan. Het is heel erg dat daarvoor geen mensen worden veroordeeld. Het is jammer dat er niet overal een lik-op-stukbeleid voor is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wij verschillen van mening over af te keuren gedrag. De heer Aptroot keurt bepaald gedrag af; dat mag. Ik keur ook bepaald gedrag af. Het is iets anders als er een wet overtreden wordt. Als de heer Aptroot insinueert dat ik in mijn vorige functie een wet heb overtreden, wil ik graag dat hij een veroordeling laat zien. Als die er niet is, heb ik dus geen wet overtreden in mijn vorige functie.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren maakt er iets persoonlijks van.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb niet gezegd dat mevrouw Van Tongeren de wet heeft overtreden. Mevrouw Van Tongeren sprak echter met veel nadruk: de VVD zou de mensen moeten ... en de wet. Ze heeft het ook over flitsen. Ik heb gezegd: iedereen moet zich aan de wet houden. Iedereen moet zich aan de maximumsnelheden houden. Het vergoelijkende spreken over andere milieubewegingen vind ik wel erg irritant. Dat is mijn opvatting.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Binnen de VVD is het de vraag wie het vooruitgeschoven meneertje – het is meestal een meneertje – mag zijn dat

Aptroot

het hardst inhakt op de milieubeweging. Dat is volgens mij een erepost. Ik was er dus ook een beetje verbaasd over dat de heer Leegte hier vanavond niet sprak. Ik vraag het volgende daarom maar aan de heer Aptroot, want die heeft ook een mooie reputatie op dit punt. Gelden de voorstellen van de VVD om geen subsidie meer te geven aan maatschappelijke organisaties die de wet overtreden, ook voor alle andere ontvangers van subsidies? Moeten zij zich ook netjes aan de wet houden op straffe van een directe intrekking van gelden die op de bankrekening worden overgemaakt?

De heer **Aptroot** (VVD):

In principe geldt dit voor iedere organisatie. Niemand mag de wet overtreden. Als je subsidie zou krijgen, zou de subsidie moeten worden beëindigd. Wij moeten wel even bekijken of dat kan. Als een bestuurder van een woningbouwvereniging bijvoorbeeld – op dit moment krijgt die geen subsidie, maar in het verleden wel – iets zou overtreden en je zou dan zeggen dat alle woningen dicht moeten, kan dit niet. In principe geldt dit echter voor iedereen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dat is mooi. Graag hoor ik dan van deze woordvoerder van de VVD of zijn partij vindt dat landbouwsubsidies ook gewoon subsidies zijn. De landbouwwoordvoerder meent namelijk te kunnen zeggen dat het geen subsidies zijn, maar vergoedingen voor verrichte diensten. Dan wordt het allemaal wel heel ingewikkeld.

De heer **Aptroot** (VVD):

De VVD-woordvoerder voor landbouw heeft gelijk. Onze lijn is om niet zomaar te subsidiëren. Om het mooie Nederlandse landschap in stand te houden en om ervoor te zorgen dat dieren in Nederland het beter hebben dan in andere landen, vragen wij extra zaken aan boeren. Dan is het heel redelijk dat zij een bijdrage, een vergoeding, krijgen voor de hoge kosten die zij daarvoor maken. Of je dit nu subsidie of vergoeding noemt, maakt mij geen klap uit, als het maar fair gebeurt. Die lijn van de VVD is voor de toekomst van de boeren, voor het landschap en voor de dieren heel belangrijk.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Er gaat bijna 50 mld. van het Europese belastinggeld naar Europese boeren. Een flink deel daarvan komt in Nederland terecht. De vraag is: heet dit subsidie? Vindt de VVD dat wij subsidiestromen à la minute kunnen stopzetten als blijkt dat de ontvanger van de subsidie de regels overtreedt? Ik zeg erbij dat dit vaak natuurregels zijn.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb de indruk dat ik aanbeland ben in een debat over de landbouw en de agrarische sector. Daar voel ik niets voor. Ik heb duidelijk gezegd dat wij vinden dat mensen de wet niet mogen overtreden. Als zij dat wel doen, moeten ze worden aangepakt.

Ik zei net dat verkeer en betere luchtkwaliteit samengaan. Daar moeten wij de euronormen en de Europese Unie voor bedanken. Voor autobanden komt er nu een milieulabel betreffende verbruik en levensduur, maar wij vragen om meer aandacht voor geluid binnen de EU. Bovendien willen wij EU-voertuigeisen voor alle voertuigen: vrachtauto's, personenauto's, bussen, vervoer op de rails, brommers en scooters. Wil de regering zich hiervoor inzetten? Het zal een lange weg zijn, maar het

moet wel gebeuren. Waarom zijn er niet wat meer proefprojecten met stiller asfalt, zuinige verlichting, alternatieve geluidsschermen en stiller spoor? Ik zie nu dat er op een weg een stuk met ledverlichting is. Mevrouw Van Tongeren maakt zich daar terecht druk over.

Kunnen wij bovendien niet bezien of wij het bedrijfsleven wat meer daarvoor kunnen inschakelen, want marktpartijen kunnen vaak goede oplossingen bieden en vaak voor hetzelfde of minder geld? Voor de railverbinding van Amsterdam naar Almere, de IJmeerbrug, wordt bijvoorbeeld door drie marktpartijen een oplossing aangeboden die op 60% uitkomt van de berekeningen van ProRail. De A4 Midden-Delfland kost ongeveer 60% van dat waar Rijkswaterstaat op rekende. Er blijft ongeveer 300 mln. over. Wij horen van allerlei gemeenten dat ProRail voor het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergangen offertes maakt die veel hoger zijn dan het aanbod van marktpartijen. Wij krijgen elke keer te horen dat de markt het voor ongeveer 60% zou willen doen van wat ProRail aanbiedt. Wij vinden dus dat er bij aanbestedingen voor de marktpartijen, voor de bedrijven, maximale ruimte moet zijn om de beste oplossingen aan te bieden. Dit staat ook in het regeerakkoord. Bovendien moet er zo veel mogelijk worden aanbesteed in hapklare en behapbare stukken voor mkb-bedrijven. Rijkswaterstaat en ProRail, maar ook andere overheden, zullen dus anders moeten gaan werken. Hoe gaat de regering dat aanpakken? Wij hebben een eerste aanzet gezien, maar willen dat het sneller gaat. Is er echt de bereidheid om de kennis van bedrijven optimaal te benutten door ze keuzes te laten maken over design, construct, build, finance, maintain en operate? We moeten niet langer werken met dichtgetimmerde bestekken, maar problemen aan het bedrijfsleven voorleggen en bedrijven de ruimte geven om tot kosteneffectieve oplossingen te komen. De A4 Midden-Delfland en de IJmeerverbinding laten zien dat het kan, 40% lagere kosten. Hoe gaan we dit voor alle projecten voor elkaar krijgen?

De enorme meevaller bij de aanbesteding van de A4 Midden-Delfland en komende meevallers willen wij in de eerste plaats gebruiken om eventuele tegenvallers bij aanbesteding op te vangen, maar daarna willen wij de doortrekking van de A15 en de verbinding A13-A16 tolvrij aanleggen. Als er dan nog meer geld over is, kunnen wij extra infrastructuurprojecten realiseren. Wij vinden het doortrekken van de A15 en de verbinding tussen de A13 en de A16 geen geschikte tolprojecten, want het gaat niet, zoals in het regeerakkoord staat, om echt nieuwe, additionele infrastructuur. Het zijn geen volledig nieuwe verbindingen waarvoor een alternatief beschikbaar is. Het gaat om de bouw van het laatste stukje snelweg A15 en om een omlegging die nodig is omdat de huidige route overbelast is, wat sluipverkeer veroorzaakt. Graag de toezegging van de regering om op deze manier met de meevallers om te gaan.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Bashir bij de interruptiemicrofoon staan, maar wil graag dat de heer Aptroot eerst zijn verhaal afmaakt.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb nog maar een paar zinnen.

Voorzitter. Afgelopen week was ik met de collega's Monasch, De Rouwe en Verhoeven op een bijeenkomst waar wij met de taxisector spraken. Daar is de opschud-

Aptroot

ding groot omdat de tarieven bij Kiwa Register, dat het exclusieve recht heeft om bijvoorbeeld de chauffeurskaarten te vervaardigen en verkopen, lijnrecht omhoog gaan. Dat kan volgens het contract, maar ik heb het gevoel dat mijn drie collega's en ik het erover eens waren dat deze tariefverhogingen te gek zijn. Is de minister bereid om daarnaar te kijken en opnieuw met Kiwa Register te praten?

Dank u wel.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben blij dat de heer Aptroot een beetje naar de SP-fractie schuift op het gebied van de toloverhalen, want in elk geval zegt hij nu dat het verlengen van een weg niet moet leiden tot een tolgeweg. Waarom zouden we dan wel tol laten betalen voor nieuwe infrastructuur? De automobilist heeft toch al betaald via de wegenbelasting?

De heer **Aptroot** (VVD):

Meer dan dat! De automobilist betaalt vier à vijf keer het bedrag dat wij aan wegen uitgeven. Eigenlijk zou hij dus recht hebben op veel meer. Als de SP een voorstel doet om geld van andere posten naar de aanleg van wegen te verschuiven, doen wij dus daar graag aan mee. Wij hebben echter weinig geld en het programma zit bijna vol tot 2028. Wij willen daarom bestaande programma's uitvoeren en bestaande wegen verbreden binnen de gelden die wij hebben, maar als wij nieuwe, snelle verbindingen kunnen aanleggen waar de bestaande verbindingen tolvrij naast blijven bestaan, zou er tol kunnen worden geheven over die extra verbindingen.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben een beetje verbaasd, want de automobilist betaalt zich al helemaal blauw en de VVD wil hem nu nog een keer laten betalen via tol. Als de VVD net als vroeger nog steeds voor de automobilist wil opkomen, waarom zegt de heer Aptroot dan niet: weg met die plannen, want wij willen geen tolgeweg?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is te makkelijk. In het verleden was er geen geld voor de Zeelandbrug. Die brug is aangelegd en er is een aantal jaren tol geheven. De Zeeuwen waren blij dat de brug veel eerder gerealiseerd werd en na een aantal jaren werd hij tolvrij. Bovenop alle bestaande programma's en bovenop de inzet van het vorige kabinet, waar dit kabinet versneld mee doorgaat, kunnen wij iets extra's doen voor de automobilist. Hij heeft daarbij de keuze om op de bestaande wegen te rijden zonder tol of op een extra route met een beetje tol. Wij willen die extra keuze bieden.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Aptroot heeft het gehad over tolgewegen, de verplichte aanbesteding in het openbaar vervoer en het inhaalverbod voor vrachtwagens. De heer Aptroot is ingegaan op al die VVD-plannetjes. Ik heb hem echter niet gehoord over zijn microchip in nummerborden. Waar is de microchip gebleven die hij in alle nummerborden wil plaatsen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is bijvoorbeeld heel goed te gebruiken bij het debat deze week over de autowrakken. Het aardige is overigens – als u de media volgt, hebt u dat ook kunnen lezen – dat het ministerie heeft laten weten dit mee te nemen bij het

lopende onderzoek over de kentekenplaten. Dat is precies wat ik wilde, namelijk dat snel door het ministerie en door de Rijksdienst voor het Wegverkeer wordt bekeken hoe we de ellende van die fraude met kentekenplaten kunnen oplossen. Dit idee wordt daarin meegenomen. Ik ben best bereid om nog een enkel maandje te wachten op het ministerie. Als ik nu al bij voorbaat steun krijg van de heer Verhoeven, ben ik natuurlijk heel blij.

De heer **Verhoeven** (D66):

Van zijn leven niet. De heer Aptroot heeft altijd een prachtig nummer gemaakt van de angst van de VVD voor de kastjes bij de kilometerbeprijzing. Dat vond hij verschrikkelijk eng, want daardoor was de privacy weg en kon iedereen zomaar zien waar je naartoe reed. Nu, een paar jaar later, wil de heer Aptroot microchips in nummerborden plaatsen. Waar is de VVD gebleven die staat voor liberale waarden en privacy?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik moet oppassen dat ik niet te lang antwoord, want dan krijg ik op mijn donder, maar ik denk dat de heer Verhoeven het niet heeft begrepen. Dat kastje hield van elke rit bij hoe laat je vertrok, waar je reed, waar je aankwam en dergelijke. Die rfid-chip doet maar één ding. Daar zit een uniek nummer in dat gekoppeld is aan de kentekenplaat. Als iemand bijvoorbeeld langs een politiepost rijdt of een benzinstation binnenrijdt, kun je zien of die chip klopt of niet. Dat is alles. Dat is ook het enige dat bekend wordt gemaakt door de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Je krijgt alleen een signaal – het rode lampje gaat branden, want rood is altijd gevaarlijk – als het een gestolen auto, een gestolen kentekenplaat of een gefraudeerde kentekenplaat betreft. Als de heer Verhoeven dat niet wil en vindt dat ze maar rond moeten blijven rijden met die gestolen kentekens, dan is dat de keuze van D66.

De vergadering wordt van 19.25 uur tot 20.50 uur geschorst.



De heer **Houwers** (VVD):

Voorzitter. De VVD is enthousiast over de kabinetsvoorstellen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Eindelijk is er weer een minister van ruimte die anderen ruimte biedt, een minister die overal in het land, en niet alleen in de Randstad, kansen ziet, een minister die niet defensief opereert en zich niet in de flauwekul van snelwegpanorama's en andere trivialiteiten verliest. De VVD gelooft dat provincies en gemeenten heel goed in staat zijn om ons land op een mooie, creatieve en stimulerende manier te ontwikkelen. Wie weet er beter wat er nodig is in een buurt, regio of streek: de burgers, bestuurders en bedrijven uit die regio of een ambtenaar of bestuurder in het verre Den Haag?

Het is goed dat we afscheid nemen van de planning van bovenaf en van de gedachte van een maakbare samenleving, die stevast tot frustraties leiden. Burgers en bedrijven weten zelf het beste op welke plek ze welke activiteiten willen doen en hoe ze deze het beste kunnen uitvoeren. De overheid luistert naar die burgers en bedrijven en faciliteert waar mogelijk. De overheid staat niet tegenover die burgers, maar eraan.

Het is een goede zaak dat de minister fors inzet op het wegnemen van regelgeving in de ruimtelijke ordening. Zo

Houwers

wordt er op het ministerie gewerkt aan één omgevingswet en wordt er ingezet op decentralisatie in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Decentralisatie is het adagium, zowel op het gebied van de leefomgeving als van de ruimtelijke ordening.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik heb het bij de economiebegroting ook al aan de woordvoerder gevraagd. Ik ben zo benieuwd hoe de religie van de VVD nu eigenlijk heet; dat geloof dat de wereld mooier wordt als je bedrijven laat bepalen wat het beste is voor onze leefomgeving.

De heer Houwers (VVD):

Misschien weet mevrouw Ouwehand dat de VVD juist de partij is die religie en staat wil scheiden, dus we zullen het zeker geen religie noemen. Wij hebben geloof in de eigen kracht van mensen. Wat wij graag willen, is die mensen en bedrijven in die kracht zetten en ze daar de kansen voor bieden. Dat doen we volop.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dat klinkt allemaal zo mooi, maar de onderzoeken en de relevante experts die we daarover kunnen raadplegen, zeggen allemaal dat belangrijke waarden daarmee niet zijn geborgd. Dan concludeer ik dat het zo'n naïeve gedachte is, zo'n religie bijna, dat ik me echt afvraag hoe dat heet en waar de bijbel van de VVD ligt.

De heer Houwers (VVD):

Het klinkt niet alleen mooi, het is ook erg mooi. Het enige wat je ervoor nodig hebt, is een rotsvast vertrouwen in de toekomst en in het positieve van de mens, en dat hebben wij. Wij denken dat het heel goed kan dat de burgers zelf dingen doen en dat dit op andere bestuurlijke niveaus dan in de Tweede Kamer wordt bepaald. Ik denk niet dat mensen echt gelukkig worden als wij zeggen dat ze gelukkig moeten zijn, maar zij moeten er gewoon zelf aan werken en dat doen ze ook over het algemeen. Wat dat betreft is de VVD zeer optimistisch en ook heel blij met deze minister, maar dat mag al duidelijk zijn. Die aanpak leidt wat ons betreft ook tot minder regeldruk, minder bestuurlijke drukte en tot minder kosten. Dat is gewoon goed voor ons allemaal. Dat is voor de VVD een reden om te juichen over deze decentralisatie.

Zoals gezegd, heeft de VVD veel vertrouwen in de centrale overheden, maar wij willen wel enige kaders meegeven, want bij decentralisatie bestaat wellicht anders het gevaar dat er lokale overheden zijn die een lokale kop op het nationale beleid zouden kunnen zetten. Zoals we geen nationale kop op Europees beleid willen, willen we ook liever geen lokale kop op nationaal beleid, want de bedoeling is dat de lokale overheden de ruimtelijke ordening slagvaardiger gaan aanpakken en de burger beter gaan bedienen. Dat betekent ook dat de zaak niet op een ander bestuurlijk niveau dichtgerogeld zou moeten worden, zoals wij dat noemen.

Een van de manieren om deze sturingsfilosofie ook op lokaal niveau te implementeren, is het stimuleren van flexibiliteit in bestemmingsplannen. Denk aan een private partij die een gebouw heeft met een maatschappelijke bestemming, waarvan er in deze jaren wellicht een aantal leeg komen. Dan is toch de beste weg om die gebouwen snel in te vullen. Dat kan het beste als er een bestemming op ligt die dat snel mogelijk maakt. Bijvoorbeeld een bestemming "gemengd", waarin naast "maatschappelijk"

ook "wonen" of "werken" heel simpel mogelijk wordt gemaakt. Wij denken dat het goed is voor iedereen. Wij denken dat zo'n pand op die manier aantrekkelijker ligt in de markt. Denk bijvoorbeeld ook aan een houtzagerij op het platteland, waar op enig moment bijvoorbeeld een bouwbedrijf in kan trekken. Ook dan denken wij dat daar geen ingewikkelde procedures voor nodig moeten zijn. Dat moet snel kunnen. Die flexibiliteit in de bestemmingsplannen past bij de tijdsgeest. Er is vraag naar multifunctionaliteit van ruimte. Zo is thuiswerken, waarover ook de heer Monasch sprak, in opkomst. De functies wonen en werken zijn steeds vaker min of meer gecombineerd. De VVD is dan ook van mening dat vertrouwen dient te worden gegeven aan de gebruikers en dat de overheid ontwikkelingen in deze richting moet stimuleren. De Wet ruimtelijke ordening maakt flexibele bestemmingsplannen namelijk al mogelijk. Wij moeten dat gewoon stimuleren.

Er zijn voorbeelden te over van gemeenten die de bestemmingsplannen zo gedetailleerd hebben opgesteld en gemaakt dat voor een relatief kleine verschuiving of verandering in gebruik allerlei procedures nodig zijn. Wij moeten ertegen waken om dat in de toekomst ook te doen. Denk in dit verband bijvoorbeeld aan een paardenfokker die op enig moment een manegeachtige activiteit wil ontplooiën, waarna blijkt dat les geven niet in de bestemming past. Dat soort dingen moeten wij echt voorkomen.

Ook voor het wonen ziet de VVD een toekomst die wat breder is. Wij denken dat de functie wonen op verschillende manieren ingevuld kan worden. Ik heb dat al eerder gezegd. Ik herhaal het hier nog maar eens. Wij willen zo min mogelijk verschil maken. Geen verschil meer maken tussen diverse woonvormen zoals permanent wonen, tijdelijk wonen, recreatief wonen of wellicht zelfs zakelijk gebonden wonen. Dat is niet meer van deze tijd. Wij zien wat dat betreft steeds meer dat die functie op verschillende manieren ingevuld wordt en dat er dus een vervaging van de verschillen optreedt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik hoorde de heer Houwers interessante dingen zeggen. Hij wil minder bestuurlijke drukte. Wellicht kan hij mijn collega Schouw nog blij maken. Ik stel hem de vraag over decentraliseren enerzijds en het stellen van kaders anderzijds. Ik hoor daarin toch een tegenstrijdigheid. Of er wordt gedecentraliseerd, en dan is het aan decentrale overheden of die de beleidsvrijheid willen vullen met bepaalde zekerheden voor burgers en bedrijven in een gemeente, of het wordt verboden. Waarom wil de heer Houwers verbieden?

De heer Houwers (VVD):

Ik hoop dat mevrouw Van Veldhoven meer dan een paar interessante dingen hoort van de VVD-fractie. In de regel is dat zo.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat kan de heer Houwers niet voor mij beoordelen.

De heer Houwers (VVD):

Ik spreek dan ook de hoop daartoe uit. Wij geven inderdaad wat kaders mee. Vrijheid geven wil niet zeggen alle vrijheid geven. Een aantal dingen zijn van nationaal belang of moeten gefaseerd plaatsvinden. Wij geven geen volledige vrijheid, maar wel een heleboel ruimte. Wij denken het zo enigermate in te kaderen.

Houwers

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Blijft de vraag waarom de VVD het dan nodig vindt om te decentraliseren. Waarom kunnen die kaders niet gewoon op nationaal niveau vast worden gesteld?

De heer **Houwers** (VVD):

Dat heb ik al gezegd. Wij denken dat de mensen op lokaal niveau dit het beste kunnen beoordelen. Wij geven een aantal kaders. Wij denken dat het verstandig is dat de gemeenten de ruimte die wij bieden doorgeven aan de bedrijven en de burgers in dit land. Die krijgen zo betere ontwikkelingsmogelijkheden dan in het geval dat wij, zoals nu, alles regelen vanuit Den Haag.

Ik kom tot een afronding. Ik heb gezegd dat wij graag zien dat er meer flexibele bestemmingsplannen komen. Wat dat betreft gaat het helemaal goed komen.

Tot slot een paar opmerkingen over het milieu. De verantwoordelijkheid ligt ook hier zo dicht mogelijk bij de betrokkenen. Op het gebied van bijvoorbeeld de externe veiligheid ligt dat wat de VVD betreft bij de regionale uitvoeringsdiensten. De brand in Moerdijk, bij Chemie-Pack, heeft des te meer aangetoond dat die verantwoordelijkheid voor met name kleine gemeenten een probleem kan vormen. De RUD's bieden op regionaal niveau de kennis en de expertise, zodat de verantwoordelijkheid voor vergunning en handhaving voor economie en veiligheid op het juiste niveau en adequaat gedragen kunnen worden. Onze vraag is of de staatssecretaris ons al kan melden hoe het staat met de voortgang van die RUD's.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben het eens met het feit dat er – onder andere naar aanleiding van Moerdijk – goed moet worden gekeken hoe wij het dan wel oplossen. Ik ben echter benieuwd of de VVD-fractie dan ook van oordeel is dat dit met het huidige budget kan. Er wordt een reorganisatie ingezet en het gaat over naar regionale RUD's, maar tegelijkertijd wordt er fors bezuinigd terwijl er eigenlijk al te weinig wordt geïnspecteerd. Ik ben erg benieuwd naar de mening van de VVD-fractie hierover.

De heer **Houwers** (VVD):

Onze insteek is dit inderdaad in eerste instantie te doen, maar ik zie de voorstellen over de voortgang tegemoet. Wij zullen de concrete voorstellen beoordelen. Wij wachten het antwoord van de staatssecretaris af.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Er wordt fors bezuinigd en toch moet de taak beter worden uitgevoerd. Hoe is dat mogelijk in de visie van de VVD-fractie?

De heer **Houwers** (VVD):

Soms kunnen er efficiëncyslagen worden gemaakt. Dat is wellicht hier het geval. In dat opzicht is er voor de toekomst zeker wat te winnen, maar wij wachten het antwoord van de staatssecretaris met belangstelling af. Wij zullen dan onze gedachten opmaken.

□

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik wil het vandaag niet over details hebben. De zes uur durende bespreking van de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu vorige week, heeft mij geleerd dat de minister van Infrastructuur weinig behoefte heeft aan de-

bat met de oppositie over de details van haar beleid. Zelfs de detailvoorstellen van coalitiewoordvoerders werden categorisch afgeschoten. Daarom wijd ik mijn inbreng namens de SP-fractie vandaag aan de hoofdlijnen van het beleid.

Als de SP in de regering zou zitten, zou je er trots op zijn als je minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu mocht zijn of minister van Verkeer en Waterstaat. Je bent dan namelijk de hoeder van het Groene Hart en andere pareltjes van het mooie Nederlandse landschap. Je zorgt voor het schoner worden van onze lucht. Weerman Gerrit Hiemstra had daar gisteravond nog een mooi wapenfeit over. Het aantal mistdagen is sinds 1985 gehalveerd, voornamelijk doordat de lucht schoner is geworden. Je strijdt ook voor goede en betaalbare huisvesting voor de lagere en middeninkomens, zelfs als die iets meer dan € 33.000 verdienen, ongeacht wat Europa daarvan vindt. En je vecht voor verbetering van de waterkwaliteit, omdat je je nog herinnert dat de Rijn het riool was van de Franse kalimijnen. Met de aanleg van asfalt ga je terughoudend om vanuit het besef dat extra wegen leiden tot versnippering van het landschap, ecologische barrières en overlast voor omwonenden. Kortom, als bewindspersoon sta je voor een sterke overheid als hoeder van maatschappelijke waarden, alles wat niet is uit te drukken in harde euro's maar wel ons leven aangenamer maakt.

Maar nu? Het lijkt erop dat het verdacht is als de overheid – en zeker de rijksoverheid – haar verantwoordelijkheid neemt. Het is verdacht als je de lat op het gebied van ruimte en milieu hoger wil leggen dan het absolute minimum. Ik hoor de minister en de staatssecretaris voortdurend met diepe walging de woorden "geen kop op Europese regels" uitspreken. Mensen die zich in ons land wel inzetten voor de immateriële waarden, worden door hen – met steun van woordvoerders van de coalitiepartijen – in het verdachtenbankje gezet. Zij saboteren projecten van algemeen nut als twee maal zesstrooksautowegen, kern- en kolencentrales en vliegvelden. Hun hindermacht zal en moet gebroken worden.

Nederland staat volgens mij in de mondiale geluks top tien, nog wel, doordat onze polderbestuurders niet alleen koopman waren maar ook rentmeester. De bewindspersonen van het kabinet Rutte lijken zichzelf meer te zien als leden van de raad van bestuur van een grote onderneming met als belangrijkste taak de zorg voor een zwart bedrag met heel veel cijfers onder de streep van de eerstkomende jaarrekeningen, ook al moeten daarvoor grondstoffen worden geïmporteerd uit schurkenstaten, de arbeidsvoorwaarden zo veel mogelijk worden uitgekleeft en ook niet te veel woorden worden vuilgemaakt aan het arbobeleid. Ik erken dat dit een cynische vergelijking is, maar ik vrees dat hij een behoorlijk hoog en nog toenevend realiteitsgehalte heeft.

Vlak voor de zomer was EU-commissaris Hedegaard op bezoek in de Kamer. Ik vroeg haar toen hoe zij de 47e plek van Nederland op de Environmental Performance Index van Yale University waardeerde. Die plek is lager dan bekende milieugidslanden als Albanië, Suriname en de Dominicaanse Republiek. Zij antwoordde beleefd maar besmuikt dat Nederland een dichtbevolkt land is, maar dat we er best wel een tandje bij mogen zetten.

Recent werkte Natuur en Milieu dit thema verder uit door voor alle 27 landen van de Europese Unie de EPI-scores voor de belangrijkste milieuparameters te vergelijken. Bij luchtkwaliteit staat Nederland twee na laatste. Voor bodemkwaliteit strijden we met Frankrijk en Polen

om de koppositie, van onderen. Bij de kwaliteit van het oppervlaktewater staat Nederland laatste. Bij natuur pakken we net geen medaille: vierde van onderen. Hernieuwbare energie: ook weer vierde van onderen. Uitstoot van broeikasgassen: zevende van onderen. Onze overallpositie is plaats 24 op 27 EU-landen. Klaarblijkelijk is de Europese kop al weggewerkt nog voor het duo Schultz en Atsma goed op stoom komt.

Waar ligt de ambitie van de bewindspersonen, als we hun inspanningen van het eerste regeringsjaar tegen het licht houden? Ik zou hun koers willen samenvatten als: we gaan er niet over, of we gaan er niet over. Wetgeving is vooral gericht op het verminderen van regels, ook al gaat het om nuttige regels, die misschien wel iets te ingewikkeld zijn – dat geef ik toe – maar wel een maatschappelijk belang beschermen. Verder wordt zo veel mogelijk over de schutting gegooid naar andere ministeries en lagere overheden, of helemaal aan de vrije markt overgelaten. De SP is blij met een breder draagvlak en implementatie van milieu in RO-beleid bij andere ministeries, provincies en gemeenten – laat dat helder zijn – maar de ramp die zich voltrekt, is dat er nu alleen verantwoordelijkheid over de schutting wordt gegooid zonder enig kader en zonder enige middelen. Dit is doodzonde, want in 30 jaar was er met vallen en opstaan veel ervaring opgebouwd bij het ministerie van VROM.

Mijn conclusie over de fusie van de prachtige ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat is dat we nu zitten opgescheept met een ministerie dat bijna nergens meer over gaat: een ministerie van Niks. De minister van zo'n ministerie is een minister van Niks. Dat lijkt me geen mooie beschrijving in de geschiedenisboeken van de toekomst. De SP-fractie vraagt de minister en de staatssecretaris om hun dwaalkoers te herzien en weer trots te zijn op de publieke zaak. Zo voorkomen zij dat ze op de mestvaalt van de geschiedenis terechtkomen.

Voor ik afsluit, heb ik nog een verzoek aan de minister. Zou zij de minister-president en de minister van Financiën willen vragen om de leegstand van kantoren, winkels en bedrijfsgebouwen op hun persoonlijke prioriteitenlijst te plaatsen? Die leegstand is namelijk een financiële tijdbom. Volgens hoogleraar De Jonge is de 7 miljoen vierkante meter leegstaande kantoorruimte 50% te hoog gewaardeerd in de boeken. Dat is 7 mld. Afwaardering hiervan zorgt direct voor grote problemen bij de belangrijkste eigenaren, de pensioenfondsen en de verzekeraars. Waar hebben we dat eerder gehoord? Het probleem is echter nog veel groter. Ook het wel verhuurde vastgoed staat meestal voor een te hoge prijs in de boeken, omdat de huur met trucs, zoals sideletters, kunstmatig is opgeschroefd. Als 60 miljoen vierkante meter, 10% te hoog wordt gewaardeerd, komt er nog eens 15 mld. gebakken lucht bij. Samen is dat al minstens 22 mld.

Leegstaand vastgoed leidt tot verpaupering van de gebieden waar die gebouwen staan, maar het vormt ook een financiële tijdbom. Vraag dat maar eens aan de Spanjaarden. De logische aanpak van dit probleem is om te beginnen aan de voorkant, bij de ruimtelijke ordening. De SP deed hiervoor in februari van dit jaar al twaalf voorstellen, bijvoorbeeld het koppelen van bouwclaims voor greenfieldlocaties aan een saneringsverplichting van brownfieldlocaties in de bestaande stad; een aanpak die in Engeland succesvol is. Het antwoord van de minister voor ruimtelijke ordening was – wat denkt u? – bij die gelegenheid: daar gaan we niet over. Vandaar mijn verzoek

om dan maar de minister-president en de minister van Financiën tot probleemeigenaar te maken.

Ik sluit af.

Ik sluit af door mijn inbreng van vandaag op te dragen aan alle Nederlanders die een beter milieu, meer natuur en goede ruimtelijke ordening een kwestie van beschaving vinden. Vanaf morgen ga ik weer met de bewindspersonen in debat over details.

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. We bespreken vandaag het eerste echte begrotingsvoorstel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De verantwoordelijk minister heeft echter geen beleid voor het openbaar vervoer. Groeiambities voor het spoor zijn er ook niet en het vervoer wil de minister het liefst overlaten aan buitenlandse staatsbedrijven. Er is minder geld voor asfalt beschikbaar, er wordt bezuinigd op het broodnodige onderhoud van de wegen en op de veiligheid van de wegen. De voorganger van de minister kon nog "de minister van asfalt" worden genoemd. Ook had hij ten minste nog groeiambities voor het spoor. De huidige minister kunnen we echter eigenlijk maar één titel geven die goed bij haar beleid past. Die is namelijk: de minister van Niks, tenzij je de bewuste sloop van het openbaar vervoer en het verpatsen van de laatste stedelijke vervoersbedrijven beleid durft te noemen. Het verpatsen van onze kroonjuwelen kan de minister immers wel. Zij blijft daarin volharden, zelfs als de onderbouwing van de bezuinigingen op het openbaar vervoer in de drie grote steden niet klopt en iedereen, ook mensen met verstand van zaken, tegen de bezuinigingen en aanbestedingen zijn. Blijkbaar moet hoe dan ook het openbaar vervoer in de grote steden worden verpatst aan buitenlandse staatsbedrijven. Minister, het wordt niet efficiënter en het wordt niet goedkoper. Onderzoek wijst dat namelijk uit. Toch moet het maar van de minister. Waarom moet dit op deze manier? Ik hoor graag een reactie.

Dit kabinet zou het kabinet van veiligheid zijn. In werkelijkheid lijkt de minister echter eerder bezig te zijn met een kruistocht tegen de veiligheid. Ik geef een aantal voorbeelden. De minister investeert nog steeds in de verouderde spoorbeveiliging in plaats van in een toekomstbestendig systeem, namelijk het ERMTS. Dit is niet alleen heel dom wat betreft investering, maar het brengt vooral de veiligheid op het spoor in gevaar. Wanneer gaat de minister echt werk maken van het ERMTS?

Een ander voorbeeld betreft het stadsvervoer. Bij de bewuste sloop van het stadsvervoer in de grote steden wordt jaarlijks voor tientallen miljoenen euro's gesneden in veiligheid. Straks zijn er daardoor geen conducteurs meer op de tram. De reizigers hebben het blijkbaar getroffen met de minister: in plaats van recht op veiligheid hebben ze recht op niks. Minister, waar blijft de veiligheid? Ik hoor graag een reactie.

Niet alleen de reiziger in het openbaar vervoer is de pinneut, maar ook de gebruiker van de taxi. De minister vindt dat de kwaliteit van de chauffeurs beter moet worden. Zij vindt dat, maar ondertussen worden de opleidingseisen voor deze chauffeurs wel versoepeld. Halfbakken taxibeleid is beleid van niks. Wanneer luistert de minister nu eens naar de taxireiziger, de taxichauffeurs en de SP-fractie? Ik hoor graag een reactie.

Ik noemde slechts een paar voorbeelden van harde bezuinigingen op veiligheid. Er is namelijk meer. Ik heb het

Bashir

immers niet gehad over de bezuinigingen op verkeersveiligheid. Waarom doet u dit nu, minister? Waarom? Is veiligheid voor u niet belangrijk? Is dit volgens u alleen maar een kostenpost?

De minister noemt zich de minister van infrastructuur. Zij zegt dat zij extra gaat investeren in infrastructuur. Dat is echter slechts schijn. Zelfs aan het einde van de regeerperiode die zij beoogt, haalt de minister nog niet het bedrag waarmee haar voorganger eindigde. Nog erger is het dat door de forse bezuinigingen op de brede doeltuitering juist ook het onderliggend wegennet nog veel meer klappen krijgt. Juist op dat vlak is een investering wel op zijn plaats. Op ontslagen wegebouwers zit niemand te wachten, behalve misschien de minister? Toch, minister?

Ondertussen is de Spoedwet wegverbreding ten einde. Overall liggen plus- en spitsstroken, maar hoe betrouwbaar is dit? Nog te vaak staan er files doordat deze stroken gesloten blijven. Kan de minister in kaart brengen hoe dit systeem betrouwbaarder wordt?

Ik heb nog een korte vraag. Mijn fractie wil graag opgevoerde scooters van de weg halen. Dat kan door de cilinders van opgevoerde scooters te verpersen tot een klein, onbruikbaar pakketje. Dat gebeurde vroeger ook al. Een eenmaal opgevoerd cilinderblok wordt immers nooit meer wat het was. Is de minister bereid om dit plan van de SP over te nemen? Het zou een sterk afschrikkende werking hebben op die relatief kleine groep van scooterrijders die zorgt voor grote overlast. Hoe denkt de minister hierover?

De problemen in de binnenvaart duren maar voort. Dat is ook niet verwonderlijk als de minister niet haar verantwoordelijkheid oppakt, maar gelooft in de helende werking van de markt. Dit heeft een structurele overcapaciteit en gekelderde ladingprijzen als resultaat. De minister kan iets doen aan de structurele marktverstoring. De reeds jaren geleden beloofde markttransparantie zou nu toch eindelijk ingevoerd moeten worden. Wanneer gaat dit gebeuren? Om de binnenvaart meer kans te geven moet deze minister echt een duidelijke keus maken voor vervoer over water. Gaat de minister dit eindelijk doen of blijft het bij mooie woorden? Ik vraag de minister om een reactie en om een planning.

Ik kom te spreken over de beslissing van de minister om het hoofdrailnet weer aan de NS te gunnen. Het kon gelukkig niet anders, dus is het verstandig. Wel is het dood- en doodzonde om gedeeltes van het spoor weer aan te besteden. Wat is nou de winst als een Duits staatsbedrijf gaat rijden op ons spoor in Limburg of wellicht ook in Oost-Nederland? De enige winst die daarmee te halen is, vloeit weg naar het buitenland en wordt nooit meer geïnvesteerd in goed openbaar vervoer voor de reiziger. Waarom nou, minister? Waarom moet het hoofdrailnet weer in stukjes geknipt worden?

Het is goed dat de elitespoorlijn, de hsl, toegevoegd wordt aan het hoofdrailnet. Het wordt gewoon weer één spoor met één vervoerder, de NS. Maar daar hoort ook één tarief bij, dus stop nu eindelijk met die rare elitetrein voor de hsl. Dan kan de minister ook de Benelux-trein behouden, zonder de reizigers te dwingen om een dure trein te nemen. Afschaffen van die dure toeslagen is veel vriendelijker voor de reiziger en zal er ook voor zorgen dat de treinen weer vol raken. Dat maakt de lijn rendabel, want iedereen weet dat een volle trein met mensen die het normale tarief betalen meer oplevert dan een le-

ge trein. Ik vraag de minister toe te zeggen dat de toeslag wordt afgeschaft.

Wij zijn geschrokken van het besluit van de minister om de intercity's niet meer toegankelijk te maken voor gehandicapten. Dit is werkelijk schandelijk. De minister zegt nu in feite: bent u invalide, dan neemt u maar lekker de stoptrein, want de intercity stopt niet meer voor u. Minister, maak ons nou blij en draai dit belachelijke plan terug. Zorg voor een toegankelijk openbaar vervoer. Dan zorgt u ervoor dat u niet de geschiedenis in hoeft te gaan als de minister van niets, maar tenminste nog als de minister van iets.

De heer Aptroot (VVD):

Toen ik aan het woord was, kon ik het waarderen dat de heer Bashir zei dat de SP tegen tolwegen is, omdat de automobilist lekker moet kunnen rijden in het land. Waarom stopt de SP de steun voor de aanleg van nieuwe wegen? Waarom wil de SP het komende jaar al 700 mln. van het wegebudget afhalen? Dit zal de jaren daarna nog erger worden.

De heer Bashir (SP):

Wij maken andere keuzes dan dit kabinet. De A4 door Midden-Delfland is bijvoorbeeld een peperduur stukje weg. Van ons hoeft deze weg niet aangelegd te worden en ook de bevolking is tegen. Wij willen het geld investeren op plekken waar dat nodig is. De SP is voor het aanpakken van de plekken waar nu veel opstoppingen en files zijn, maar wij zijn niet voor belachelijk dure stukjes snelweg die dwars door heel mooie natuurgebieden gaan.

De heer Aptroot (VVD):

Dit is een onzinverhaal. Het stuk weg blijkt namelijk 300 mln. minder te kosten.

Mijn vraag gaat over iets anders. U haalt een groot deel van het budget voor de aanleg van wegen weg, 700 mln. in het komende jaar. Daar kan bijna niets van worden aangelegd. U bent dus gewoon een anti-autopartij. U laat ze maar barsten in de files.

De voorzitter:

Mijnheer Aptroot, wij hebben hier het goede gebruik om elkaar niet rechtstreeks aan te spreken.

De heer Aptroot (VVD):

U hebt gelijk, voorzitter. Excuus.

De heer Bashir (SP):

De SP is helemaal geen anti-autopartij. We zijn een partij voor de reiziger. Dit kan ook de automobilist zijn. In het verleden hebben wij juist voor veel projecten gestemd die een oplossing boden voor automobilisten. Een voorbeeld hiervan is de verbreding van de A2. De SP-fractie was daar voorstander van. Je ziet nu ook dat het tot resultaat heeft geleid. In onze tegenbegroting besteden wij, juist in deze moeilijke tijden, het beschikbare budget beter. Wij temporiseren projecten. Op die manier doe je hetzelfde maar smeert je het uit over een langere periode. Zo kun je geld besteden waar het echt nodig is. Een voorbeeld is het openbaar vervoer in de drie grote steden. Wij stoppen daar geld in, zodat dat ov niet hoeft te worden wegbezuinigd zoals de VVD graag wil.

De Rouwe



De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. Infrastructuur en milieu lijken soms erg tegenstrijdige onderwerpen, maar gelukkig hangen ze ook vaak ontzettend samen. Toch hebben mijn collega mevrouw Van der Werf en ik besloten dat ik mij de komende 11 minuten en 46 seconden zal bezighouden met infrastructuur waarna mevrouw Van der Werf zich richt op het onderwerp milieu.

Allereerst wil ik een aantal algemeen opmerkingen maken over onze visie op infrastructuur. Daarna wil ik een aantal concrete onderwerpen langsgaan die hier besproken zijn. De indruk kan gewekt worden dat ik wat minder tijd besteed aan het onderwerp spoor. Ik zal er zeker een aantal opmerkingen over maken, maar gezien het feit dat de commissie Spoor aan de gang is, gezien het feit dat we een heel stevige brief hebben ontvangen van de minister over de toekomst van het hoofdrailnet en gezien het feit dat daar een aantal debatten over komt, zal ik iets minder tijd besteden aan dit onderwerp dan u wellicht op grond van de voorgaande jaren van ons verwacht had, voorzitter. Het komt dus gewoon nog.

Het CDA heeft een duidelijke visie op Nederland en infrastructuur. Het is een combinatie van wereldschaal en menselijke maat. Het is een combinatie van traditie en vernieuwing, van stad, ommeland en platteland. Al deze combinaties komen op verschillende momenten samen tot uiting in een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur, ordening en ruimtelijke politiek. Aan die combinatie wil het CDA bouwen. Met de minister zeggen wij dat het goed is om daarbij te kijken of obstakels kunnen worden weggenomen en verantwoordelijkheden lager kunnen worden neergelegd. Niet omdat wij met die decentralisatie een kleine overheid willen realiseren, maar omdat wij geloven en vinden dat het zo juist op die plaats kan neerslaan waar de mensen erbij betrokken zijn. Wat dat betreft verdient de minister een groot compliment omdat zij nu al, binnen het jaar, een aantal substantiële stappen zet.

Het is juist onze goede infrastructuur, onze in vergelijking met andere landen efficiënte overheid en onze internationaal georiënteerde economie die ons hebben gebracht waar we nu zijn. Voldoende reden dus om dit in stand te houden en te versterken. In een nieuwe, globaliserende wereld is Nederland een middelpunt. Andere landen kijken met scheve ogen naar onze economie, de zestiende van de wereld, naar onze concurrentiepositie, de zevende van de wereld, en naar onze lage werkloosheid hier in Europa. Dat heeft voor een belangrijk deel te maken met onze infrastructuur en de manier waarop Nederland is ingericht. Dit zijn andere cijfers dan de heer Jansen bracht. Misschien is er daarmee ook een beetje een balans.

Wij verdienen een groot deel van ons geld dankzij de economische slagkracht en dankzij de infrastructuur die dat ons geeft. Ik zeg er echter bij dat niet alles wat belangrijk is, uit te drukken valt in geld. De Nederlandse samenleving beter maken doen we niet alleen door te investeren in economisch rendabele infrastructuur en ruimte, maar tevens door bij deze zaken rekening te houden met de menselijke maat. In werkelijkheid is het tot uiting kunnen komen van de menselijke maat en van de gemeenschap net zo belangrijk voor ons om op internationaal niveau economisch succesvol te kunnen zijn en, nog belangrijker, om Nederland leefbaar te houden. Euro's besteden waar ze renderen in economische zin, zoals de minister wil, is

wat het CDA betreft prima, een goede keuze. Maar, minister, het CDA wil ook aandacht voor de menselijke maat van de gemeenschappen, euro's besteden waar het gepast is en niet alleen waar het rendeert, en een overheid die rekening houdt met meer dan economie. Daar staat het CDA voor en daarvoor vragen wij in onze recente inbrengen, waaronder deze, aandacht.

De heer Monasch haalde een rapport aan van het SCP. Hierin komt de grootste zorg van mensen naar voren. Dat is niet zozeer de economie of de portemonnee, maar het ontbreken van gemeenschap. Is dat ook het verhaal van infrastructuur en milieu, zou je hier kunnen vragen. Het CDA beantwoordt deze vraag met "ja, dat geldt ook voor infrastructuur en milieu". Hoe gaan we bijvoorbeeld om met onze gezinsbedrijven in de binnenvaart? Hoe helpen we vrijwilligers opkomen voor verkeersveilige woonwijken? En wat doen wij als goedwillende burgers tot stilstand komen tegen een overheidsmuur van regels en onbegrip? Die zaken kunnen net zo goed hier, bij de harde infrastructuur, aan de orde komen. In mijn inbreng zal ik stilstaan bij deze voorbeelden om te laten zien dat infrastructuur ook een menselijke, zo niet zachte kant heeft.

De grote opdracht voor onze samenleving de komende tien jaar is om van individualisering en versnippering te komen tot herstel van gemeenschap en identiteit. Slechts als het kabinet bereid is om niet alleen euro's te spenderen waar deze renderen, maar ook aandacht heeft voor de menselijke maat, kan hierin een belangrijke stap gezet worden. Het CDA zegt: laat de mensen, de professionals in het land de koers bepalen. Ik daag de minister uit deze koers verder door te zetten en, zoals wij vandaag ook in de Kamer zagen, dat niet alleen te doen in de economisch belangrijke gebieden, waarvoor steun is, maar ook in gebieden waar het soms moeilijker gaat, zoals de krimpgebieden.

Ik kom toe aan een aantal concrete onderwerpen. Mijn fractie heeft begrip voor de bezuinigingen op beheer en onderhoud. Natuurlijk zal ook binnen Infrastructuur wat gedaan moeten worden om de boel financieel op orde te krijgen. Door goed op orde te brengen wat de komende jaren nodig is en door duidelijk en eerlijk te zijn heeft de minister getoond dat er soms geschoven moet worden met budgetten. Tegelijkertijd staan daar soms ook vraagtekens tegenover. Hoe gaan wij bijvoorbeeld om met het voorstel voor minder wegwerkzaamheden in de nacht, de weekenden en de daluren? Het is juist succesvol beleid geweest de afgelopen jaren om dat te doen om de files te voorkomen. Ik vraag de minister oprecht of dit soort plannen wel verstandig is. Dat geld willen wij misschien beter benutten en gebruiken voor andere projecten, maar moeten wij dat geld wel zo verplaatsen over allerlei ambtelijke schijven terwijl dit juist succesvol is gebleken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vond het verhaal over de zachte waarden van de infrastructuur erg mooi en aansprekend, maar ik wil het volgende vragen. In het regeerakkoord wordt 500 mln. extra uitgetrokken voor infrastructuur. Dat kon naar het spoor en naar de weg. Hoe bevalt de CDA-fractie de verhouding zoals die nu uitvalt, ook met de zachte factoren van infrastructuur in het achterhoofd?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Het is voor sommige partijen misschien heel mooi om die 500 mln. terug te zien als extra investeringen, maar daar-

De Rouwe

tegenover staat de beperking vanuit het FES. De minister heeft het al een paar keer voorgerekend. Per saldo moet er best nog wat gebeuren. Er komt niet structureel 500 mln. bij ten opzichte van andere jaren. Ik hoorde net een debatje over openbaar vervoer. Toen werd bijvoorbeeld de suggestie gewekt dat daar minder naartoe gaat, maar als je kijkt naar de begroting van nu en die van de afgelopen jaren, dan zie je dat deze regering ervoor heeft gekozen om de budgetten voor zowel het openbaar vervoer als de weg overeind te houden, gelijk te houden. Zo zie ik ook de verdeling voor de komende jaren. Daarin zie ik niet in een keer een enorme stroom naar de weg gaan of naar het openbaar vervoer. Daarin wordt gekozen voor wat nodig is. Er wordt niet een heel groot onderscheid gemaakt in de zin van – ik noem maar wat – 70% of 30%. Ik zie in de plannen dat een en ander evenredig verdeeld wordt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Heeft de CDA-fractie echt geen enkele moeite met de verdeling van die 500 mln. extra die op een enkel goederenspoortje na volledig naar de weg gaan in plaats van dat er meer wordt geschoven naar het spoor? Daar heb ik de CDA-fractie in het verleden namelijk ook over gehoord.

De heer De Rouwe (CDA):
Voor de CDA-fractie is belangrijk geweest in de onderhandelingen dat de budgetten voor spoor overeind zijn gehouden. Dat zien wij ook terug in het akkoord dat er ligt. Daar houdt de minister zich nu aan. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer investeren wij bijvoorbeeld de komende jaren miljarden om ervoor te zorgen dat in de economische kernen veel meer treinen en bewegingen komen. Daar is steun voor. Die miljarden behouden wij daarvoor en bezuinigen wij niet weg, ondanks dat wij structureel in totaal wel 18 mld. moeten bezuinigen. Die budgetten voor het openbaar vervoer hebben wij overeind gehouden in tijden van economische tegenspoed. Dat is voor de CDA-fractie winst, voldoende en goed. Dat staat ook in schril contrast met de tegenbegrotingen die door verschillende partijen zijn neergelegd de afgelopen maand, waarin juist heel veel bezuinigd werd op infrastructuur.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Dan constateer ik: geen extra geld voor het spoor, wel voor het asfalt.

De heer De Rouwe (CDA):
Ik heb dat op geen enkele manier gezegd of gesuggereerd. Ik heb aangegeven dat er een nuance zit op de miljoenen die er extra bijkomen. Er ontbreken namelijk FES-gelden. Daarom moet je daar realistisch naar kijken. De verdeling tussen openbaar vervoer en spoor is beschreven en benoemd. Die wordt ook toegepast. Op geen enkele manier gaat het geld uitsluitend naar wegen of uitsluitend naar openbaar vervoer. Ik heb dat niet gesuggereerd en ik zou daar ook afstand van willen nemen, want deze suggestie klopt gewoon niet.

De heer Monasch (PvdA):
Toch wil ik even de feiten op tafel hebben. De heer De Rouwe zegt dat dit kabinet niet op openbaar vervoer bezuinigt. Er is een korting van 5% op de BDU en er gaat 120 mln. bezuinigd worden in de drie grote steden. In Amsterdam, Rotterdam en Den Haag verdwijnen allerlei lijnen. Zijn dat geen bezuinigingen?

De heer De Rouwe (CDA):
Als ik de vorige begroting, waar zowel onze handtekening als die van de PvdA onder stond, vergelijk met de huidige, dan zie ik een gelijke verdeling tussen de weg en het openbaar vervoer. Op verschillende momenten werd de suggestie gewekt dat er alleen geld naar de weg gaat. Dat is dus niet het geval. Dit kabinet bezuinigt niet extra op openbaar vervoer ten opzichte van de weg. Dat gaat gelijk op. Dat punt wilde ik zojuist maken.

De heer Monasch (PvdA):
De heer De Rouwe is het toch wel met mij eens dat in dit regeerakkoord, dat afwijkt van voorgaand beleid, expliciet is opgenomen dat er 5% wordt gekort op de BDU? Dat betekent dat er in de provincies minder openbaar vervoer is en dat er 120 mln. wordt bezuinigd op openbaar vervoer in de drie grote steden.

De heer De Rouwe (CDA):
Het spook van die 120 mln. is hardnekkig. Door de heer Aptrout is net ook al aangegeven dat we het nu over 97 mln. hebben. Dat is een nuance. Ik wil tegenwicht bieden aan het beeld dat de heer Monasch en anderen bedoeld en onbedoeld wekken, dat er alleen extra geld naar de weg gaat en dat er bezuinigd wordt op openbaar vervoer. Het wordt gelijk verdeeld. Voor verkeersmanagement en het 's nachts niet meer uitvoeren van wegwerkzaamheden zijn de budgetten ook lager omdat het geld elders wordt ingezet. Ik neem dus afstand van de suggestie dat dit kabinet, hoe rechts het in de ogen van de heer Monasch ook mag zijn, extra bezuinigt op openbaar vervoer. Dat is niet het geval.

Mijn fractie is blij met de toezegging dat de minister in 2013 zal aangeven welke effecten de bezuinigingen hebben op onderhoud en beheer. De Algemene Rekenkamer heeft de minister er terecht op gewezen dat de effecten op de files van de bezuinigingen op verkeersmanagement of het 's nachts uitvoeren van werkzaamheden niet bekend en benoemd zijn. Zou de minister de Kamer daar duidelijk over willen informeren? Welke doelstellingen wil zij de komende jaren halen qua filereductie? Ik ben heel erg bang dat het filespook dat de afgelopen jaren redelijk onder controle was, anders toch weer opdoemt. Ik pleit voor investeringen in ov, infrastructuur en asfalt, maar ook voor investeringen in een goed management en in verantwoord gebruik van het asfalt. Ik wil de minister ertoe oproepen de bezuinigingen rond verkeersmanagement te herzien. Ik kreeg bij het WGO ook de indruk dat de minister daarvoor open stond en ik zou dat ook hier graag horen.

De heer Slob (ChristenUnie):
Ik denk dat de heer De Rouwe een punt te pakken heeft. Hij formuleert het echter wel heel vrijblijvend. Het staat namelijk gewoon ingeboekt. We bespreken nu de begroting. Als de heer De Rouwe echt vindt dat we dit niet moeten doen, dan moeten we vanuit de Kamer een initiatief nemen om dit tegen te houden. Wat zijn precies zijn plannen? Hoe gaan we dit punt tot resultaat brengen?

De heer De Rouwe (CDA):
Dat is een terechte vraag. Ik heb dit punt ook bij het begrotingsonderzoek gemaakt. Toen proefde ik bij de minister twijfel omtrent verkeersmanagement. Ik heb toen aangegeven dat ik het een onderwerp voor de begroting vind, omdat we dan de politieke standpunten delen. Ik

De Rouwe

wacht de termijn van de minister af om te horen of zij onze zorg deelt. Er komt natuurlijk een tweede termijn. Als ik het idee heb dat de minister niet de kant opgaat die ik zou willen, dan zou ik hierover een motie willen indienen. Ik heb de heer De Jong hier ook over gehoord, maar eigenlijk wil ik niet vooruitlopen op het verloop van dit debat.

De heer **Verhoeven** (D66):

De CDA-fractie, en de heer De Rouwe voorop, heeft nog weleens de neiging om andere partijen te vertellen hoe het parlementair allemaal hoort te gaan, hoe dingen in elkaar zitten en wanneer je bepaalde dingen moet bespreken. Dat is zijn goed recht, maar dat schept ook een bepaalde verplichting. Ik vind eigenlijk dat de heer De Rouwe nu wat meer duidelijkheid zou moeten geven. Waar is de dekking voor dit soort plannen? Anders zijn het allemaal losse flodders en vrije vogeltjes die leuk klinken maar niets opleveren. Graag hoor ik iets concretere informatie.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Er worden mij nu bepaalde woorden toegedicht. De heer Verhoeven doet het voorkomen alsof ik hier altijd met een opgeheven vingertje sta. Ten eerste: zo vaak sta ik hier niet, dus het komt volgens mij niet zo heel vaak voor. Ten tweede: ik heb namens mijn fractie een aantal keren aangegeven dat ik anders denk dan het kabinet. Nog niet zo lang geleden betrof het bijvoorbeeld de infrastructuur. Wij wilden graag meer investeringen in de regio. Ik zet altijd door met moties om na te gaan of het anders moet en zal gaan. Dat heb ik deze week ook gedaan bij het onderwerp "krimp". Toen stelde de oppositie, terecht, de vraag: levert u nu ook? Ik heb uiteindelijk met mevrouw Dijkma een motie ingediend, die het vandaag ook heeft gehaald. De heer Verhoeven wil memorieren hoe ik ben, maar hij doet mij onrecht. Als ik een punt maak, zet ik ook door.

Ik heb net een motie aangekondigd. Ik vind het echter vervelend voor het verloop van het debat om over moties spreken zonder dat wij de minister überhaupt hebben gehoord. Dat vind ik hijgerig gedrag.

De heer **Verhoeven** (D66):

Tot uw dienst, zou ik bijna zeggen. Een beetje hijgerig gedrag mag wel, als ik de bijdrage van het CDA hoor. Ik zou het prettig vinden als de CDA-fractie in haar inbreng – het hoeft niet in een motie – duidelijk zou zijn. Stel dan de vraag aan de minister: bent u bereid om op die manier zoveel miljoen te verschuiven naar datgene wat wij belangrijk vinden? De heer De Rouwe kiest echter voor een benadering waarin hij een en ander heel erg open laat. Vandaar dat ik zeg: maak het nu eens concreet. Hoe hard is het punt nu? Ik wacht de eventuele motie en het antwoord van de minister graag af, maar als de heer De Rouwe nu al duidelijkheid kan bieden, zou hem dat sieren, omdat hij anders een punt maakt dat in de lucht blijft hangen en morgen misschien al weer vergeten is door iedereen.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, wilt u proberen korter te antwoorden?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik zal het niet vergeten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA):

Ik begrijp heel goed dat de heer De Rouwe aangaande verkeersmanagement bijvoorbeeld spreekt over de momenten waarop wegwerkzaamheden worden gepland. In mijn bijdrage heb ik een voorstel gedaan om de files te reduceren met technologie. Dit voorstel wordt gesteund door een groot consortium van bedrijven in Nederland. Is de heer De Rouwe gevoelig voor dat idee?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Jazeker. Mevrouw Dijkma heeft dat voorstel onlangs gedaan. Haar voorstel was gelijk aan ons voorstel uit de vorige begrotingsbehandeling. Het gaat om hetzelfde consortium en dezelfde plannen. Ook toen, bij de vorige begrotingsbehandeling, heb ik de minister gevraagd: wilt u dit bekijken en opnemen? Ik constateer nu dat een deel van dat voorstel wordt overgenomen. Ik leg hier echter ook een zorg neer. Ik zie namelijk dat op dit punt ook een beetje wordt geschaafd aan de gelden. Ik heb daar zorgen over. Ik ben bang dat het filespook opdoemt als deze plannen doorgaan.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA):

Een van de problemen is dat de vraag nu bij de regio's wordt neergelegd, terwijl er door de minister zelf een wat gebrekkige regie wordt gevoerd op de uitkomst. Is de heer De Rouwe het met mij eens dat de minister wat steviger zou kunnen optreden, niet alleen aangaande de financiën, maar ook aangaande de inhoudelijke sturing?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik betoog eigenlijk het tegendeel. De geluiden die ik heb gehoord uit de betrokken regio's is dat zij nogal eens het gevoel hebben gehad dat zij juist geen inspraak hadden. Het gaat om het Programma Beter Benutten, waar honderden miljoenen in zijn gestoken. De regio's gaven mij de indruk dat zij niet altijd allemaal mee konden doen; zij werden ook weleens een beetje als uitvoeringsloket gezien. Misschien speelt hier ook een politiek verschil een rol: hoe stuur je aan, vanuit Den Haag, of van onderop? Daar hoeven wij elkaar geen vragen over te stellen, daar hebben wij onze stellingnames in. Het zou echter de voorkeur van het CDA hebben om de regio's juist wat meer invloed te geven.

Voor het Programma Beter Benutten zijn de komende jaren vele honderden miljoenen beschikbaar. Ik zal de opmerking die ik tegen mevrouw Dijkma heb gemaakt, omzetten in een vraag: hoe komt het dat die pakketten nog niet allemaal rond zijn? Herkent de minister het signaal dat niet elke regio zich op een gelijkwaardig niveau geplaatst voelt als het gaat om initiatieven? Ik zie dat in het Programma Beter Benutten ook nog geld onbelegd is. Het gaat om ruim 100 mln. Klopt dat? Valt dat geld binnen een vrije ruimte, of is het op de een of andere manier al belegd of benut? Dat kon ik niet achterhalen uit de stukken. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Ik wil nog graag, al was het alleen maar omdat ik staatssecretaris Atsma net aankeek, een opmerking maken over de fiets. Hoe is de fiets geborgd in het Programma Beter Benutten? Komt de fiets daarin tot zijn recht? Zou het, in het kader van de green deals die men de afgelopen tijd heeft gesloten met het bedrijfsleven, niet een aardige suggestie zijn om met een "green deal"-fiets te komen? Een aantal keren heeft het parlement al gepoogd om dit op de agenda te zetten. Ik heb echter toch het idee dat de fiets een beetje verdwijnt uit de begroting. Dat zou

De Rouwe

ik jammer vinden. Kan de minister daarom eens bezien of al de maatregelen die wij in de afgelopen tijd besproken hebben, niet kunnen leiden tot een hernieuwde deal, met goede afspraken met bijvoorbeeld het bedrijfsleven? Op die manier kan de fiets opnieuw de aandacht krijgen.

Ik begin met een opmerking over de trajectcontroles. Deze week merkte het OM op dat het op de 130 kilometertrajecten een trajectcontrole wil invoeren. Mijn fractie is altijd voor zero tolerance, niet alleen bij 130 km/h – waarover er weleens discussies zijn – maar ook bij drugs. Als je een regel hebt, moet je die handhaven. Het is echter wel de vraag op welke manier je die handhaaft. Eerder was er een voorstel van GroenLinks om op de afsluitdijk een trajectcontrole te doen. De fractie van het CDA was daarop tegen, omdat zij dit niet proportioneel vond. Gelukkig gebeuren daar heel weinig ongevallen en bovendien zijn er geen milieuproblemen.

Hoe moet ik de opmerking van het OM plaatsen om kennelijk overal bij 130 kilometerwegen trajectcontroles te houden? Is zoiets wel proportioneel? Is dat echt wat de minister wil? Wat ons betreft moet er controle zijn, maar dit is echt wel een paardenmiddel dat je moet inzetten als de verkeersveiligheid of de luchtkwaliteit danig onder druk staat. Ik had echter niet het idee dat dit hier het geval was. Ons pleidooi zou zijn om juist veel meer in de woonwijken te controleren. Daar zijn de gevoelens van onveiligheid groter. Bovendien geven de verkeerscijfers aan dat daar meer ongevallen plaatsvinden. Graag ontvang ik een reactie van de minister hierop.

De heer De Jong (PVV):

De heer De Rouwe van de CDA-fractie is duidelijk. De handhaving moet weer vanuit het verkeersveiligheidsaspect worden opgepakt. Ik ben het daar volkomen mee eens. Staat de heer De Rouwe dan ook open voor het voorstel om bijvoorbeeld bij mobiele flitscontroles weer uit te gaan van de verkeersveiligheid en dus bij de risicoanalyse rekening te houden met de verkeersveiligheid? In de praktijk betekent dit dat de mobiele flitsers op provinciale wegen met name in de bebouwde kom moeten worden neergezet.

De heer De Rouwe (CDA):

De CDA-fractie en de PVV-fractie – en misschien ook wel de fractie van de VVD – spreken nu over de verkeersveiligheid. De heer De Jong weet echter ook dat de fractie van het CDA het altijd breder trekt. Het gaat niet alleen om verkeersveiligheid, maar ook om de luchtkwaliteit en om de milieunormen. Dat zijn voor ons en voor dit kabinet redenen om te controleren en te handhaven. Dat is ook de reden waarom ik juist die opmerking heb gemaakt over de suggestie dat er op de 130-kilometerwegen trajectcontroles moeten plaatsvinden. Dat gaat ons namelijk te ver. De drie genoemde redenen zijn het uitgangspunt en daarvoor is steun. Voor zover ik het weet, is dit ook staand beleid. Dat moet ik er eerlijk bij zeggen.

De heer De Jong (PVV):

Ik vroeg dit omdat je ziet dat mensen, zodra er veel mobiele flitsers langs de A2 staan, flitsgerelateerd remgedrag vertonen. Er ontstaan dus meer verkeersonveilige situaties door flitscontroles. Staat de heer De Rouwe ervoor open om meer naar risicoanalyse te kijken als wij mobiele flitsapparaten neerzetten?

De heer De Rouwe (CDA):

Ik zou eigenlijk een stapje verder willen gaan. Ik vind dat dit het uitgangspunt moet zijn. Het gaat echter niet alleen om verkeersveiligheid, maar ook om de luchtkwaliteit en het milieu. Die aspecten noemt de heer De Jong wat minder. Dat mag, maar het CDA gaat daarin toch verder dan de PVV.

De heer Aptroot (VVD):

Ik heb een idee waarom de nieuwe verkeersofficier van justitie juist trajectcontroles bij 130 kilometerwegen wil. De meerderheid van de Kamer, het CDA samen met de linkse partijen, heeft immers uitgesproken dat je bij een maximumsnelheid van 130 km/h al vanaf een overschrijding van 1 km/h een bekeuring moet sturen, terwijl dit bij alle andere snelheden 4 km/h is. Als de heer De Rouwe vindt dat je niet alleen daarop gericht moet zijn, maar juist op verkeersveiligheid, zou het dan niet verstandig zijn dat de heer De Rouwe zich vervoegt bij degenen die zeggen dat wij moeten vasthouden aan een consequent vervolgingsbeleid en dat je niet voor 1 km/h of 2 km/h te snel een bekeuring moet sturen, maar dat je een bekeuringss marge van 4 km/h moet aanhouden? Ik denk echt dat het CDA samen met de linkse partijen de verkeersofficier op dit spoor heeft gezet.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik had dit kunnen verwachten. Ik had eigenlijk nog het affiche van de VVD van de laatste verkiezingen mee willen nemen. De tekst daarop hield in dat iemand die een overtredding begaat, altijd bestraft moet worden. Ik vind eigenlijk dat de VVD in de bijsluiters had moeten zetten: behalve voor de heilige koeien in dit land. Dat was eerlijker geweest.

Ik snap de irritatie die wij allen weleens hebben als wij een kleine boete krijgen. Dat overkomt mij helaas soms ook. Ik zeg er echter bij dat de boetes die de heer Aptroot voorstelt, wel de meest liberale boetes en belastingen in dit land zijn. Je bepaalt immers zelf of je die betaalt, namelijk doordat je een overtredding begaat, hoe groot of klein die ook is.

De heer Aptroot (VVD):

Het is heel leuk wat de heer De Rouwe zegt, maar het is geen antwoord op de vraag.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb betoogd dat de CDA-fractie de stelling hanteert: een overtredding is een overtredding, hoe groot of hoe klein die ook is. Dat is een duidelijk antwoord. Daarmee is de heer Aptroot het niet eens, maar dat is iets anders.

De heer Aptroot (VVD):

Ik vind ook dat een overtredding een overtredding is, maar ik heb de volgende vraag aan de CDA-fractie. Vindt zij het consequent en te beargumenteren dat je bij 30 km/u, 50 km/u, 70 km/u, 90 km/u, 100 km/u en bij 120 km/u pas een bekeuring krijgt als je een paar kilometer te hard rijdt, maar dat je vanaf 130 km/u al bij één kilometer te hard rijden een bekeuring krijgt? Als dat komend jaar gebeurt en mensen gaan klagen, is de heer De Rouwe dan bereid om te zeggen: ja, u krijgt een bekeuring voor 1 kilometer te hard rijden; dat is een verdienste van het CDA en de linkse partijen? Neemt hij dat voor zijn rekening?

De Rouwe

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik neem niet zoveel voor mijn rekening, behalve als het in dit geval mijzelf overkomt. Het kan namelijk een keer voorkomen. Dat snap ik allemaal wel, maar volgens mij moeten wij consequent zijn. Dat zeg ik ook gelet op de slogan van de VVD bij de laatste verkiezingen. Ik snap echter dat er irritatie over is. Ik zeg het een beetje flauw, maar de brief om de marge aan te passen kwam overigens van twee VVD-ministers. Die brief ging per abuis de deur uit. Daarover is later een debat over gevoerd, maar zij kwamen van de rechterkant.

De heer **Aptroot** (VVD):
Dat is uitlokking.

De **voorzitter**:
Het is toch geen persoonlijk feit?

De heer **Aptroot** (VVD):
Nee, het is geen persoonlijk feit. Wij hebben het nooit gesteund, maar ik begrijp dat 1 kilometer overschrijding bij 30 km/u, 50 km/u, 70 km/u, 90 km/u en 110 km/u van het CDA mag, maar bij 130 km/u niet. De publieke opinie zal het volgende jaar wel laten zien.

De **voorzitter**:
Ik wist niet dat dit zo'n groot punt zou worden.
De heer Bashir heeft een vraag.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben ook een beetje verrast doordat de rechtse partij en zo lang over zo'n onderwerp kunnen doorpraten. Mijn vraag luidt als volgt. Gaat de woordvoerder van de CDA-fractie het ook nog hebben over de 3000 banen die op de tocht staan? Het openbaar vervoer in de drie grote steden wordt namelijk verpatst, dat wordt wegbezuinigd. Wanneer gaat de heer De Rouwe het daarover hebben?

De heer **De Rouwe** (CDA):
Allereerst merk ik op dat ik lid ben van een christendemocratische partij die zich niet aan de rechterkant begeeft. Als de heer Bashir de discussie op die manier wil samenvatten, dan doelt hij volgens mij op de PVV en de VVD. Zij maken inderdaad gebruik van hun recht om daar veel tijd en aandacht aan te besteden. Ik ben echter niet voornemens om in mijn inbreng opmerkingen te maken over het onderwerp waar de heer Bashir naar vraagt.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vind dat heel teleurstellend. Er staan namelijk 3000 banen op het spel. Het betreft mensen die zich zorgen maken over hun werk, omdat de regering, met steun van de CDA-fractie, het openbaar vervoer in de drie grote steden wil verpatsten. Dat gebeurt terwijl een lid van de CDA-fractie ook nog eens lid is van de raad van commissarissen van een concurrent die graag het openbaar vervoer in de desbetreffende steden wil overnemen. Maakt de heer De Rouwe zich daarom nooit zorgen over de banen van de mensen in kwestie en het feit dat een lid van zijn fractie in een raad van commissarissen zit, die ook ...

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, ik vind uw opmerking buiten de orde.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Het punt is dat ...

De **voorzitter**:
Ik zeg dit vooral omdat het punt al eens eerder besproken is. Wij doen in dit huis nooit dingen voor de tweede keer, althans ik niet. U mag een andere vraag stellen.

De heer **Bashir** (SP):
Het punt is dat de regering de steun van 76 Kamerleden heeft. Een van die Kamerleden is lid van de raad van commissarissen van Arriva. Maakt de heer De Rouwe zich daar geen zorgen over?

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, u begrijpt mij best. Nu gebruikt u andere woorden om hetzelfde te zeggen. Het punt is al een keer gemaakt in dit huis en dat moet u niet nog een keer maken.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Wanneer is het punt dan gemaakt?

De **voorzitter**:
Dat kan ik u zo in de Handelingen laten zien. Anderen zullen het zich ook herinneren.

De heer **Bashir** (SP):
Volgens mij stel ik gewoon een terechte vraag. Het gaat om banen van mensen en dat er sprake kan zijn van ...

De **voorzitter**:
Dat mag u allemaal vragen, maar verder niet.

De heer **Bashir** (SP):
Mijn vraag staat nog steeds open. Ik sta achter mijn vraag. Hoe kunnen de twee dingen met elkaar verenigd worden? Ik doel op de schijn van belangenverstrengelingen ...

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, u gaat te ver. U moet nu echt stoppen.
Mijnheer De Rouwe, u mag antwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Als ik hier op enige manier op antwoord, wek ik de indruk dat dit volgens mij op een fatsoenlijke manier gaat of dat het inhoudelijk is. Beide zijn echter niet het geval.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, ik zie dat u het nogmaals wilt proberen. Het spijt me, maar u krijgt het woord niet.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Voorzitter. Ik ga graag verder met een onderwerp waar de heer Bashir en ik wel een gedeelde visie op hebben.

De **voorzitter**:
De heer Bashir wil een punt van orde maken, maar wat voor punt van orde?

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik vind dit niet kunnen. Ik stel gewoon een vraag aan de heer De Rouwe. Ik vind het niet kunnen dat u mij op deze manier onderbreekt. Ik heb een reële vraag over het feit dat de regering het openbaar vervoer wil aanbesteden. De regering geniet steun van 76 Kamerleden. Een van die Kamerleden heeft ...

De Rouwe

De voorzitter:

Mijnheer Bashir, ik leg u nogmaals uit dat dit punt al een keer is besproken in dit huis. Ik zal u morgen laten zien wanneer. We hebben een goed gebruik om dat niet voor de tweede keer te doen. U moet het dus gewoon niet doen.

De heer Bashir (SP):

Ik ben het daar niet mee eens. Ik leg hier gewoon een vraag neer. De mensen waar het om gaat, zitten ermee. Die maken zich dag en nacht zorgen om hun werk, hun baan.

De voorzitter:

Dat is een vraag die u mag stellen. U weet precies welk deel u wel kunt stellen. Dat deel mag de heer De Rouwe ook beantwoorden.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat heb ik direct gedaan toen die vraag werd gesteld.

Voorzitter. Niet om de goede sfeer terug te halen, maar ik haal in ieder geval een onderwerp aan waar de SP- en de CDA-fractie zich met andere partijen altijd warm voor hebben gemaakt, namelijk de binnenvaart. Mijn fractie ondersteunt het pleidooi vanuit de sector voor meer aandacht voor de ligplaatsen. Ze hebben een inventarisatie gemaakt van tien locaties waar dat nodig is. Ik noem dat ook in het kader van de vraag hoe je omgaat met infrastructuur. Dat is niet alleen om geld te verdienen. Natuurlijk is dat voor deze bedrijven van belang. Het zijn vaak ook gezinsbedrijven waarvan de kinderen naar school moeten, waar gewoon boodschappen moeten worden gedaan en waar mensen hun familie willen ontmoeten. Het aantal ligplaatsen ligt hoger dan in de rest van Europa, hoger dan in Duitsland, maar het ligt nog heel vaak moeilijk. Daar vraag ik dan ook aandacht voor. Samen met de SGP heb ik daarover een amendement ingediend dat ook keurig wordt gedekt. Ik vraag de minister om een reactie hierop.

De binnenvaartsector vraagt ook aandacht voor de vrij eroderende oevers. Rijkswaterstaat en de binnenvaartsector verschillen daarover redelijk van mening. Er is hierover zorg bij de schippers. Ik vraag de minister dan ook om daar oog voor te houden.

Zoals de minister weet, zijn de binnenvaartkantoren druk bezig om de handen ineen te slaan en een vuist te maken. In het verleden hebben wij ervoor gepleit de voorlichtingsbureaus te ondersteunen. Ik vraag de minister of zij steun kan verlenen als deze organisaties bij elkaar komen. Het is een moeilijk proces, ook voor de ondernemers, de schippers, maar toch vraag ik om hier meer aandacht aan te besteden.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik steun de inzet voor de binnenvaart. Wat dat laatste punt betreft, hebben we natuurlijk wel een probleem. De minister heeft aangekondigd dat er niet in het komende jaar maar het jaar daarna een bezuiniging plaats zal vinden. Er moet nu dus duidelijkheid komen, omdat men anders in het komende jaar moet afbouwen. Als de minister niet beweegt, zouden wij eigenlijk een amendement moeten maken. Is daar ruimte voor bij de CDA-fractie?

De heer De Rouwe (CDA):

De heer Slob vraagt of er op voorhand een amendement kan komen om die bijdrage van het Rijk te bewerkstelligen.

Volgens mij heb ik in de vorige kabinetsperiode samen met de heer Slob middels een amendement de uitloop van de ondersteuning van de kantoren kunnen verlengen. Die verlenging loopt bijna af. De bedragen die hiervoor genoemd zijn, komen pas de volgende jaren terug. Dat kun je dus nu nog niet bij amendement doen, omdat wij uitsluitend over 2012 spreken. Ik denk echter dat wij elkaar goed verstaan als wij beiden op voorhand het volgende bij de minister bepleiten. Wij vragen haar, als die jaren eraan komen, te bezien of een nieuwe combinatie van binnenvaartorganisaties wellicht nog tijdelijk op steun kan rekenen. Het gaat niet om heel grote bedragen maar om een aantal ton. Gezien de begroting van vele miljarden houd ik er een warm pleidooi voor om daar, als zo'n combinatie komt, nog enige aandacht voor te hebben in financiële zin.

De heer Slob (ChristenUnie):

De heer De Rouwe heeft gelijk en ik gaf het zelf ook al aan. Volgend jaar is het nog geen probleem, maar als wij nu geen duidelijke uitspraak doen, moet men in het komende jaar wel met de afbouw beginnen. Dat kun je niet tot eind volgend jaar boven de markt laten hangen. Daarom is het van belang dat er nu een heel heldere uitspraak komt. Ik begrijp echter dat de heer De Rouwe volledig bereid is om met de Kamer te bekijken of we zo'n uitspraak kunnen doen. Het lijkt mij ook dat dit moet lukken, gezien de warme belangstelling van meerdere fracties voor de binnenvaart.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat denk ik ook.

Ik heb eerder al een opmerking gemaakt over de SWOV, Veilig Verkeer Nederland en over de Fietsersbond. Dat is een vergelijkbaar punt. De minister heeft gezegd dat zij daar fors op moet korten. Daar hebben wij begrip voor, maar de voorgestelde forse korting gaat de CDA-fractie te ver. Ik vraag de minister om die bezuiniging te maximeren op 15% en ik ben bereid om daarover met een motie te komen.

Voor het volgende onderwerp, de discretionaire bevoegdheid van het CBR, verzoek ik om twee minuten van mijn tweede termijn te mogen gebruiken, want ik zie dat ik twee minuten tekortkom. Als het gaat om de menselijke kant geef ik een voorbeeld van de goedbedoelde regels waarmee wij de verkeersveiligheid in Nederland proberen hoog te houden. Wij hebben onlangs voorbeelden gezien van mensen die echt tegen een muur oplopen bij het CBR, omdat zij aantoonbaar verkeersveilig kunnen rijden, terwijl de wetten en regels het CBR niet toestaan om daarvoor een vrijstelling te geven. Er is zelfs een postbode, de heer Van der Stelt, die zijn baan kwijt dreigt te raken, omdat het CBR hem wel ziet als verkeersveilig, maar hem op grond van de regels niet kan vrijstellen. Het gaat mij niet om dit individuele geval, want ook ik zit vrij strak in de leer dat je hier niet de aandacht moet vestigen op individuele gevallen, maar vele Kamerleden hebben de afgelopen jaren vaak gehoord van situaties waarin iemand zijn rijbewijs niet terugkreeg omdat de regels dat tegenhielden, terwijl toch aantoonbaar was dat zo iemand veilig kon rijden. Ik doe het voorstel dat het CBR een eigen zelfstandige bevoegdheid krijgt om af te wijken van de regels, als duidelijk is dat mensen wel degelijk veilig kunnen deelnemen aan het verkeer, maar de regels dat gewoon niet toestaan. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

De Rouwe

Voorts wachten wij nog op het wetsvoorstel over de kilometer-tellerfraude. Wanneer kunnen we dat verwachten? Hoe ziet dat eruit?

In het interruptiedebat met de heer Aptroot had ik het al over de wegwerkers. Ik maak mij oprecht zorgen over hoeveel gevaar en risico's deze ambtenaren soms moeten lopen op de wegen, omdat mensen gewoon doorrijden door stroken met rode kruisen of bij wegwerkzaamheden of ongevallen. Als je kijkt naar de cijfers over hoeveel overtredingen daarbij worden begaan, vraag ik mij werkelijk af of wij niet strenger moeten optreden en mensen die steeds weer deze overtredingen begaan, van de weg moeten halen. Ik hoor ook graag een pleidooi van de minister dat zij voor haar mensen staat, en tegen de geluiden ingaat dat dit maar moet kunnen, dat je soms door die rode kruisen moet rijden. Dan ben ik door mijn tijd heen, dus ik laat het hierbij.

De voorzitter:

Mijnheer Verhoeven heeft nog een interruptie, dus wellicht kunt u daar nog een stukje spreektekst in kwijt.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is de creativiteit van de heer De Rouwe, waarop ik durf te vertrouwen. Ik heb een vrij simpele vraag. De heer De Rouwe heeft gezegd dat hij niet al te veel aandacht aan het spoor wil besteden, omdat daarover nog debatten komen. Dat klopt ook wel, maar ik wil hem toch even vragen naar een actualiteit. De heer De Rouwe sprak over de stevige brief van de minister. Ik neem aan dat hij daarmee de hsl-brief van afgelopen vrijdag bedoelt. Vindt hij ook dat er een stevige rekensom in die brief staat? Is hij van mening dat het de belastingbetaler 400 mld. gaat kosten of is hij van mening dat het ook iets meer kan zijn?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Per abuis werd het bedrag van 400 mld. genoemd. Ik vraag me af of u dat echt meende.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat was per abuis, want ik bedoelde natuurlijk 390 mln., afgerond naar 400 mln., met excuus.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat is iets minder. Mijn persoonlijke opvatting is dat het een valkuil is van de Kamer om als er een brief komt van 18 kantjes, met heel veel cijfers, er direct een oordeel over te willen vormen of dat klopt of niet. Mijn collega Haverkamp heeft vandaag al het voorstel gedaan om die bedragen door te rekenen, want mijn fractie heeft daar vraagtekens bij. Kloppen die bedragen wel? Hoe zit het met de leningen die in het verleden zijn verstrekt aan de NS? Die zien we dus niet terug. Hoe zit het met de doorrekening van de alternatieven? Om die redenen heeft de CDA-fractie voorgesteld om ons eigen BOR te vragen om deze cijfers door te rekenen. Dat betekent dat ik op voorhand terughoudendheid betracht bij het doen van een uitspraak over de vraag of die bedragen al of niet kloppen. Wij hebben reden om dat te laten doorlichten door ons eigen bureau, en dat geeft ook wel wat aan, maar ik wil daarop niet vooruitlopen, want anders zou het een zinloze exercitie zijn om aan het BOR te vragen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik zal er niet te ver op doorvragen vanwege de insteek die de CDA-fractie kiest, maar we hebben het niet over allerlei

heel ingewikkelde getallen, waardoor het je gaat duizelen. Het gaat om een tabel met vijf getallen. Je kunt wel een onderzoeksbureau loslaten op een tabel met vijf getallen, maar je kunt ook zelf eens kritisch kijken naar die vijf getallen en je afvragen hoe deze zijn opgebouwd. Drie van de vijf getallen betekenen kosten die wat ons betreft op 1 mld. uitkomen. Ik vraag de heer De Rouwe om niet alleen onderzoeksbureaus de cijfers door te laten rekenen, maar ook zelf kritisch te kijken. Wat is dan zijn conclusie? De heer De Rouwe en de heer Haverkamp kunnen prima zelf kritisch kijken. Dat weet ik. Wat is dan hun conclusie over de tabel?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Het gaat over meer dan vijf getallen. Achter die vijf getallen zitten berekeningen. Hoe zijn die opgebouwd? Achter die getallen zitten ook in het verleden gemaakte afspraken. Hoe zijn die gemaakt? Hoe komen die tot uiting in de nieuwe besluiten? Ik snap dat het verleidelijk is om op korte termijn conclusies te trekken. Ik acht het echter raadzamer om eerst goed in de getallen te duiken, hoe simpel die er ogenschijnlijk ook uitzien. Pas daarna kom ik tot conclusies. Zo kent de fractie van D66 mij toch ook?

□

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Voorzitter. Aan het begin van mijn bijdrage zeg ik graag iets over de CDA-visie op duurzaamheid. Die wordt uiteraard gevoerd door een van onze uitgangspunten, namelijk rentmeesterschap. Tegenwoordig wordt dat ook wel zorg voor de aarde genoemd. De mens is eveneens deel van die aarde, met zijn drang naar ontwikkeling, dynamiek, comfort en groei. De milieubeweging heeft de discussie over milieu en klimaatverandering op de kaart gezet. Dat is absoluut een verdienste, maar zij heeft er ook toe bijgedragen dat duurzaamheid is geassocieerd met beperkingen, met minder mogelijkheden, met een moreel oordeel over de westerse manier van leven en een overheid die van bovenaf strenge regelgeving introduceert en de subsidiekraan opendraait.

Ik heb veel respect voor mensen die zich een leefstijl aanmeten die bijdraagt aan het verkleinen van onze ecologische voetafdruk. Maar het CDA is ook reëel. Als wij vanuit de overheid op die wijze van gedragsverandering blijven inzetten, bereiken wij de massale doorbraak nooit. Dat gebeurt mogelijk wel door de milieudiscussie op een andere manier te voeren. Niet over wat allemaal niet meer mag, maar over doelen die wij willen stellen. Auto's die de lucht zuiveren terwijl zij rijden. Verf die fijnstof afvangt. Cement gemaakt van CO₂. Gebouwen die energie leveren. Een dansvloer waar energie opgewekt wordt. Lege kantoorpanden waar voedsel wordt verbouwd. Het wachten is op een paneel dat fotosynthese van planten nabootst.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik maak hier bezwaar tegen. In een eerder debat deze week, over energie, heb ik mevrouw Van der Werf al gevraagd of zij soms de toespraak van minister Verhagen over de milieubeweging helemaal onderschreef. Ik was daarover toen een beetje verbaasd. Ik vind het nogal aanmatigend dat uitgerekend het CDA, dat niet bekend staat om haar groene ziel, meent te kunnen duiden wat de motieven van de milieubeweging zijn en wat die beweging

Van der Werf

wel of niet bereikt heeft, zonder een enkele relevante onderbouwing door fractie of bewindspersoon.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dat heeft er mee te maken dat de Partij voor de Dieren en het CDA anders tegen de milieudiscussie aankijken. Daarom vind ik het ook belangrijk om mijn betoog op deze manier te beginnen. Er zijn veel kansen om ongeveer op hetzelfde beleid aan te sturen. Wij zullen er echter altijd verschillend naar blijven kijken. Het is de overtuiging van het CDA dat als gekeken wordt naar wat er allemaal wel kan, de uitkomst een andere is dan als gekeken wordt naar wat er allemaal niet kan. Op dit moment zeg ik over de milieubeweging dat daar de discussie gevoerd wordt vanuit beperkingen in plaats van kansen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik vind dat een regelrechte schoffering van de milieubeweging. Ik vind het een gotspe dat het CDA meent te weten wat het milieu verder zal helpen. Het CDA dus en niet al die mensen die zich jarenlang belangeloos hebben ingezet en die zich telkens hebben moeten laten schofferen door het CDA. Als het CDA durft te stellen dat de milieubeweging – want daar komt het eigenlijk op neer – een goede milieudiscussie in de weg staat en het CDA de plannen heeft die onze wereld wel gaan redden, dan wil ik dat onderbouwd zien. Niet alleen maar: als wij een beetje verduurzamen dan kunnen wij de aarde redden van de ondergang. Kom dan maar met cijfers. Bewijs maar dat het CDA de milieuwijdsheid in pacht heeft en de milieubeweging niet.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

De kleine stapjes, een beetje verduurzamen, hebben wij juist heel lang in de traditionele milieudiscussie gezien. Ik zie ook dat de milieubeweging mee verandert, maar het gaat om verandering van het systeem. Mevrouw Ouwehand zegt dat zij op voorstellen wacht en daarom is het misschien goed dat ik mijn betoog afmaak.

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Ouwehand, u hebt al twee keer geïnterrompeerd.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Mijn vraag aan mevrouw Van der Werf is hoe Nederland er naar haar mening uit oogpunt van de rentmeester – vanuit de visie van het CDA – op dit moment bijstaat.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik heb ook gehoord wat de heer Jansen daarover zojuist heeft gezegd. Ik ben van mening dat Nederland met het beleid van de voorgaande kabinetsperiode erbij, goed op stoom ligt met de Europese doelen, maar daar staat ook iets tegenover. De heer De Rouwe heeft dat zojuist gezegd. Hij sprak over de andere kant, waar wij economisch staan. Die afweging maakt het CDA inderdaad. Wij kiezen niet louter voor de duurzame kant, maar wij zijn van mening dat het geld verdiend moet worden om überhaupt tot duurzame investeringen te komen. Dat plaatje is naar mijn mening redelijk in balans hoewel ik ook niet blij ben met die lagere plaats die wij hebben gekregen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Als het geld verdiend moet worden voordat je het kunt uitgeven aan nobele doelen als milieu, natuur en dergelijke,

snap ik niet goed dat landen als Suriname, de Dominicaanse Republiek, Albanië, Tsjechië en Polen op de wereldwijde milieuranglijst boven Nederland staan. Hoe kan dat worden verklaard?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik denk dat hieraan een aantal oorzaken ten grondslag ligt. Dat heeft ook met de dichtbevolktheid van ons land te maken, met onze energie-intensieve industrie.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Singapore, het dichtstbevolkte land ter wereld, staat boven Nederland.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik denk dat wij hard moeten werken om weer op een hogere plek te komen, maar het is wel iets wat wij uit het verleden hebben meegenomen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik zou graag in de bijdrage van mevrouw Van der Werf, die ik met belangstelling zal beluisteren, horen of zij van mening is dat de ambities die de CDA-bewindspersonen uitspreken voor Nederland als topland op het gebied van economie, innovatie en onderwijs, ook moeten worden uitgesproken op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en natuur. Of is dat luxe? Moeten wij daarvan zeggen: dat kunnen wij ons helaas niet permitteren?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dat is absoluut geen luxe. Ik denk juist dat onze toekomst te maken heeft met een nieuwe economie, een nieuw systeem van omgaan met grondstoffen. Ik kom er straks aan toe hoe ik dat voor me zie. Wij moeten juist ook kijken naar het onderwijs en de innovatie. Er is op dit moment geen innovatie die niet door duurzaamheid wordt gedreven. Geef daar nu ruim baan aan!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik herken in veel voorstellen van het CDA het rentmeesterschap niet, maar in een aantal voorstellen van mevrouw Van der Werf herken ik wel degelijk wat zorgen om de aarde. Daarom vraag ik of zij openstaat voor ideeën als bronbeleid bij vrachtauto's of om eens te kijken naar de verlichting langs snelwegen. Natuurlijk wil GroenLinks sneller en zij heeft daar ook voorstellen voor. Het CDA staat daar helaas niet voor open, maar wellicht is er een overlap waar wij elkaar kunnen vinden. Vandaar mijn vraag over deze twee voorstellen.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Het lijkt mij goed om die voorstellen eerst goed te bekijken, maar mevrouw Van Tongeren weet dat wij elkaar op sommige punten kunnen vinden. De zorg voor de aarde, het tegengaan van verspilling, wordt gedeeld door het CDA. Ik wil alleen niet de discussie voeren uit oogpunt van zorg, beperking en angst, maar meer vanuit het oogpunt van kans, ruimte, mogelijkheden en groei. Dat is het verschil in de standpunten waarmee je de milieudiscussie ingaat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zal in mijn termijn mijn voorstellen kort toelichten. Ik ben benieuwd of het CDA daarin wil meegaan.

Van der Werf

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Allereerst feliciteer ik mevrouw Van der Werf met haar eerste begrotingsbehandeling.

Mevrouw Van der Werf zei: als we inzetten op gedragsverandering, komen we er nooit. Misschien heb ik haar verkeerd geïnterpreteerd. Is het CDA het met mij eens dat het wel gaat om het soort gedragsverandering? Is het CDA het met D66 eens dat wij niet zozeer moeten inzetten op het minder maar op het slimmer doen van dingen? In dat licht moeten we dus wel degelijk inzetten op gedragsverandering. Vindt het CDA ook dat we meer moeten inzetten op het doorberekenen van de werkelijke kosten? Dat zal ook tot gedragsverandering leiden.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

In mijn inbreng staat "die gedragsverandering"; het ging me dus om die vorm. Het gaat bij gedragsverandering overigens niet alleen om slimmer omgaan met, maar om het besef van hoe het anders kan. Op die vormen van gedragsverandering moeten we zeker inzetten. Het gaat niet alleen om het minderen. Het doorberekenen van kosten is ook een goed punt. Wij zijn bijvoorbeeld bezig in een traject voor duurzaam voedsel. Dit draagt bij aan het besef van mensen.

Voorzitter. Waar staan we nu? De kracht in de maatschappij ten aanzien van duurzaamheid is groot. Burgers en bedrijven hebben duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Daaraan moeten we zo goed mogelijk ruim baan bieden. Ik zie ook dat het kabinet deze benadering voorstaat; daar ben ik blij mee. De Duurzaamheidsagenda, de green deals, de afvalbrief en de grondstoffennotitie zijn hiervan voorbeelden. Over details komen we nog te spreken in komende debatten. Ik maak het kabinet een compliment voor de geest die het ademt: met elkaar werken aan een nieuwe economie, ook wel groene economie, ook wel biobased economy genoemd. Graag zet ik er een term naast: de circulaire economie. Biobased – de naam zegt het al – gaat uit van de basis: de grondstof is hernieuwbaar. In een circulaire economie is alles ofwel biologisch hernieuwbaar, en dus biobased, ofwel niet-biologisch materiaal dat wordt teruggewonnen en opnieuw ingezet. De circulaire economie kent geen verspilling of afval en legt minder beslag op landbouwgronden. We gaan van een schroothoopenomnie naar een circulaire economie, gerealiseerd door bedrijven, gestimuleerd door burgers en gefaciliteerd door de overheid. Door slim afvalbeleid, goed productdesign en ambitieus inkoopbeleid. Graag een reactie op die terminologie van de staatssecretaris.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Vorig jaar beweerde de VVD-woordvoerder tijdens de behandeling van deze begroting dat duurzaamheid niets met varkens te maken heeft, want varkens raken nooit op. Het CDA spreekt nu over een circulaire economie. Geldt die ook voor voedsel?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

De circulaire economie gaat inderdaad ook over voedsel. In zo'n economie maken we niet meer op dan er aan resources is. Dat wil niet zeggen dat iedere kringloop exact gesloten moet worden. Een varken hoeft niet per se terug te komen als een varken, maar we moeten er wel voor zorgen dat we houden waarmee we begonnen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Misschien kan het CDA erkennen dat een varken niet alleen uit zichzelf bestaat. Een varken eet soja, dat we uit Latijns-Amerika importeren. Daarvoor worden oerwouden gekapt. De aarde kent een limitering aan het aantal gronden dat we kunnen inzetten voor landbouw. Erkent de CDA-fractie dat daar grenzen aan zitten?

Uit cijfers blijkt dat als iedereen op de wereld onze levensstijl – de milieubeweging mag niet zeggen dat die fout is – overneemt, we niet genoeg hebben aan deze ene aardbol. We hebben er dan meer nodig, maar niemand kan die erbij toveren. Is de CDA-fractie bereid om ook dit te erkennen?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik snap zo goed wat mevrouw Ouwehand zegt. We zitten op dit moment ook op dat spoor. Het CDA erkent dat we meer consumeren dan mogelijk is. Als de hele aarde dat gaat doen, ontstaan er problemen. Niemand in deze Kamer wil voor zijn rekening nemen dat we tegen opkomende economieën zeggen: jullie mogen dat niet doen, want dan kunnen wij onze levensstijl niet meer volhouden. Dat is een uitgangspunt. We liggen dus niet zover uit elkaar. De vraag is hoe we daar vervolgens mee omgaan. Wij kunnen hier stappen terug doen. Daarmee kopen we tijd, maar op de lange termijn redden we daar de wereld niet mee, omdat al die miljarden mensen een bepaalde levensstijl willen. We moeten onze intelligentie dus niet inzetten op een stapje terug, maar we moeten die inzetten op de vraag hoe we dan wel al deze mensen kunnen voeden. Op welke manieren gaan we ons vee voeren? Op welke manieren gaan we transporteren? Op welke manieren gaan we onze energie realiseren? Dat zijn enorme uitdagingen. Ik heb ook niet direct de antwoorden op deze vragen, maar ik wil er op een andere manier naar kijken dan de fractie van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dit is echter compleet naïef. De klimaatpanels, de landbouwwetenschappers, de FAO en noem ze allemaal maar op, zeggen: je kunt circuleren wat je wilt, maar met deze mate van consumptie van dierlijke eiwitten red je het niet. De CDA-fractie zal wel verplicht zijn, te zeggen dat we onze consumptie moeten verminderen. Het gaat anders immers niet. Als mevrouw Van der Werf beweert dat je met een circulaire economie en een andere aanpak alle mensen op de wereld kan voeden, gelooft zij in sprookjes.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik ben van mening dat we het niet redden via de weg van "allemaal een stukje minder" en door een kleine optimalisatie van het verkeerde systeem. Anders zou ik anders zijn begonnen. We moeten fundamenteel iets veranderen. Dus: niet minder, maar anders.

Ik schakel over naar het klimaat. Klimaatverandering is een van de grootste problemen van deze tijd, een probleem dat voor de hele wereldbevolking gevolgen heeft. Ik zal het er nu echter slechts beperkt over hebben, omdat we hierover aanstaande donderdag met de staatssecretaris in debat gaan. We blikken dan ook vooruit op de top in Durban. Ik heb hierover twee opmerkingen.

De eerste gaat over biobrandstoffen. Die zijn interessant vanuit het oogpunt van duurzaamheid, maar ze hebben ook een keerzijde. De CDA-fractie vindt dat het kabinet twee signalen uitzendt over biobrandstoffen. Vaste biomassa heeft de wind in de rug en wordt gepromoot.

Van der Werf

Bij biobrandstoffen is de reactie van het kabinet echter terughoudend. Het argument is dat biobrandstoffen mogelijk zorgen voor conversie van landbouwgronden en verdringing van voedselproductie. In het wetgevingsoverleg over energie dat gisteren plaatsvond, heeft de D66-fractie – gesteund door de CDA-fractie – aan de minister van EL&I gevraagd om een integraal kabinetsstandpunt over biomassa in te nemen. Ik noem dat hier nog eens, omdat ik hoop dat een dergelijk stuk ook door minister Verhagen en staatssecretaris Atsma wordt opgesteld. Ik hoor hierop graag een reactie.

Lokaal klimaatbeleid zit in de lift. Op 3 november is de Lokale Klimaat Agenda ondertekend. Dat is mooi, maar lang niet alle onderwerpen hiervan vallen onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van I en M. Dat haalt de fut er bij de klimaatambassadeurs wel een beetje uit. Ik noem het voorbeeld van decentrale systemen. Dit is een van de speerpunten waar gemeenten op lokaal niveau graag aan willen werken. De staatssecretaris van I en M kan dit niet oplossen zonder zijn collega. Ik wil graag dat er op korte termijn een evaluatie wordt gehouden van de Lokale Klimaat Agenda, bijvoorbeeld na een jaar. Daarbij moet er een reactie komen van zowel het ministerie van EL&I, als van het ministerie van BZK en het ministerie van I en M. Ik hoor ook hierop graag een reactie.

Bij decentrale energieopwekking horen zonnepanelen. Dat is zonnklaar. Wij hebben weleens gesproken over zonnepanelen op daken van stallen, ter vervanging van asbestdaken. Hoe staat het daarmee? Kunnen MIA en VAMIL daarbij een rol spelen? Mijn fractie zou dat van harte toejuichen.

Ik snijd nog een aantal punten aan die betrekking hebben op de kwaliteit van de leefomgeving. Ik kom daarbij nog een keer op asbest. Klopt het dat nog maar de helft van de door de staatssecretaris aangeschreven scholen heeft gereageerd op zijn verzoek om een inventarisatie? Klopt het ook dat slechts een klein deel daarvan ook daadwerkelijk een inventarisatie heeft uitgevoerd en dat daarvan maar liefst 80% zegt dat er sprake is van asbest in de school? Hoe gaan we hiermee om? Kan hierop druk worden gezet? Ik vind het ontzettend belangrijk dat onze scholen zo snel mogelijk af komen van het asbest.

De luchtkwaliteit wordt een beetje een hoofdpijndossier, omdat fijnstof een hardnekkig probleem vormt. Deze ochtend zei de minister op de radio ook iets over luchtkwaliteit. Zij zei: als blijkt dat 130 kilometerzones de luchtkwaliteit verslechteren, worden maatregelen getroffen. Kon dat maar zo gemakkelijk gebeuren. Compenserende maatregelen zouden geweldig zijn, maar ik vind hiervoor geen voorstellen, behalve voor bronbeleid. Waaraan denkt de minister in dit verband?

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Ik heb een vraag over de luchtkwaliteit. Mevrouw Van der Werf zegt dat de minister heeft aangekondigd dat als de 130 kilometertrajecten niet bijdragen aan de luchtkwaliteit, er maatregelen moeten komen. We zien nu al dat we het niet halen. Wat moet er volgens het CDA nu gebeuren?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik vind het bronbeleid heel belangrijk. We moeten steden goed faciliteren om de juiste dingen te kunnen doen. Een van de dingen die daarbij spelen, is bijvoorbeeld de euronormering voor transportmiddelen. Daar is veel geld

voor uitgetrokken, maar ik ben bang dat dit nu doorkruist wordt door het feit dat oldtimers vrijgesteld worden van motorrijtuigenbelasting. Ik ben bang dat daardoor een heleboel vieze auto's binnenkomen.

Wat moet er exact gebeuren? Bronbeleid. Gemeenten moeten ook de mogelijkheid hebben om hieraan te werken. Ik ben net als de PvdA heel benieuwd naar het antwoord van de minister. Zij heeft vanochtend namelijk gezegd dat zij maatregelen neemt om de luchtkwaliteit rond de 130 kilometerzones te verbeteren.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Ook ik vind bronbeleid heel belangrijk. Ik weet niet helemaal zeker of het CDA ook voor de motie over de oldtimers heeft gestemd, maar dat terzijde. Mijn vraag is niet alleen gericht op het bronbeleid. Mevrouw Van der Werf zegt dat de steden meer armslag moeten krijgen om zelf iets te doen. Het is dit kabinet dat dit met zijn snelheidsbeleid rondom de steden en de regie vanuit Den Haag steeds ingewikkelder maakt. Vindt mevrouw Van der Werf niet dat we juist meer ruimte voor de steden moeten creëren, opdat wij gaan voldoen aan de normen voor de luchtkwaliteit?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik vind dat steden heel veel ruimte moeten krijgen. Ik vind het wel ver gaan als zij die ruimte ook krijgen op rijkswegen. Daarbij zie ik wel wat problemen opdoemen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik probeer helderheid te krijgen over het rentmeesterschap van het CDA ten aanzien van de luchtkwaliteit. In Europa is de gemiddelde emissie van NOx per km2 ongeveer 3 ton. In Nederland is de gemiddelde emissie van NOx per km2 ongeveer 6,5 à 7 ton. Dit is dus ongeveer twee keer tot tweeënhalf keer het Europese gemiddelde. We hebben derogatie aangevraagd. Dit betekent uitsstel van Europese normen. Wij zitten daar nu boven. Wat houdt het rentmeesterschap van het CDA ten aanzien van de luchtkwaliteit in? Vindt mevrouw Van der Werf het in zo'n situatie logisch of zelfs maar acceptabel dat wij nog zaken doen die niet nodig zijn en de lucht nog verder verontreinigen? Waar ligt de lat van mevrouw Van der Werf op dit punt?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Mijn lat ligt bij de grenswaarden zoals die gesteld zijn. Ik wil die grenswaarden goed meten. De SP kan zich misschien herinneren dat het CDA telkenmale een lans breekt voor goede meting, niet alleen op gemiddelden, maar bijvoorbeeld ook op de uren dat kinderen daadwerkelijk op school zitten. De grenswaarden vormen dus het uitgangspunt. Ik noem het inderdaad een hoofdpijndossier. Ik denk dat er een heleboel moet gebeuren. Met de SP ben ik bang dat we over de grenswaarde heen gaan. Ik ben daarom ook heel benieuwd naar de voorstellen van de staatssecretaris op dit punt. Zoals gezegd, denk ik dat er nog wel iets mogelijk is, bijvoorbeeld door anders te meten en anders te bouwen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Klaarblijkelijk zijn de Europese grenswaarden voor mevrouw Van der Werf de norm. Nederland staat in de Europese top drie van de slechtste landen wat betreft de luchtkwaliteit. We zitten qua emissies meer dan twee keer zo hoog als het gemiddelde. Dan is er toch geen discussie

Van der Werf

mogelijk? De situatie is toch volstrekt onacceptabel? Als rentmeester doe je er dan toch alles aan om dit omlaag te krijgen? Waarom doet mevrouw Van der Werf dat niet?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

In de Kamer zijn we heel erg bezig met luchtkwaliteit. We zijn bezig met luchtkwaliteit op scholen en met luchtkwaliteit in steden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Nee, u gaat 130 km/u rijden.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

We zouden kunnen kijken naar de infrastructuur. We zouden ruimte kunnen scheppen om een rijksweg af te waarden naar een provinciale weg. Dan zijn er minder files, doordat er meer afslagen zijn. Er zijn ideeën, ook wat betreft de aanleg van infrastructuur, die bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. De SP weet dat het CDA heeft ingestemd met de 130 kilometerzone onder de voorwaarde dat het niet ten koste gaat van de luchtkwaliteit. Ik heb de minister vanochtend horen zeggen dat zij aanvullende maatregelen neemt als blijkt dat de norm wordt overschreden. Ik vind het ook moeilijk, maar ik ben heel benieuwd welke dat zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Het CDA ziet een belangrijke rol voor de steden in het duurzaamheidsvraagstuk. Steden kunnen functioneren als een snelkookpan voor duurzaamheid. Zowel op het gebied van energieopwekking, als op dat van afvalverwerking, waterzuivering transport, dienstverlening en functievermenging liggen er grote kansen. De staatssecretaris, die er zicht op heeft en die met de steden praat in het kader van klimaat, vraag ik om te entameren dat die steden gaan meedoen aan de green deals. Gisteren hebben we met minister Verhagen afgesproken dat de green deals open worden gesteld voor gemeenten. Het zou heel mooi zijn om met gemeenten op deze gebieden een aantal green deals af te sluiten. De stad als duurzaamheidsmachine.

Over afval het volgende. Het CDA maakt zich zorgen nu de verpakkingenbelasting is afgeschaft. We gaan pas na 1 januari weer praten over de vraag of er een gat ontstaat. Het Afvalfonds moet gevuld worden en bedrijven moeten weten waar zij aan toe zijn. Heeft de staatssecretaris nu al een idee of moeten we nog voor het kerstreces met de Kamer hierover bij elkaar komen?

Tot slot. Naast alle technische maatregelen wil het CDA het belang van een sociaal instrumentarium benadrukken. De uitdagingen waarvoor we staan, zijn groot: een nieuwe economie waarin we intelligentie, talenten, creativiteit en innovatiekracht niet richten op een beperkend milieukeurslijf maar op producten en diensten die bijdragen aan de kwaliteit van mens en milieu. Ik heb sterk het vermoeden dat we dan ook in de kennis en vaardigheden die we nu meekrijgen in het onderwijs veel meer bagage nodig hebben. Voor mij is dat een nieuwe invulling van natuur- en milieueducatie of leren voor duurzame ontwikkeling; mensen opleiden voor de nieuwe economie, niet alleen als extraatje maar bij voorkeur geïntegreerd in alle vakken. Het is niet alleen de portefeuille van staatssecretaris Bleker maar zeker ook van deze staatssecretaris. Ik heb er

in de begroting misschien overheen gelezen, maar ik heb het niet kunnen vinden. Ik krijg heel graag een reactie van de staatssecretaris hoe we hiermee verdergaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

We hebben een bevolgen verhaal gehoord van mevrouw Van der Werf. Als er straks op de punten die zij genoemd heeft geen toezeggingen komen van de minister of de staatssecretaris, is zij dan bereid om bijvoorbeeld samen met de GroenLinks-fractie initiatieven te ondersteunen op die punten?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Elk goed initiatief is het bekijken waard. Mevrouw Van Tongeren heeft goed geluisterd en weet hoe het CDA denkt. Wij kijken naar kansen en naar systeemverandering. Als daar goede initiatieven op zijn, kijk ik daar welwillend naar.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn vraag was specifiek gericht op de reactie van de CDA-fractie op een eventueel ontbreken van toezeggingen door de staatssecretaris of de minister. Als er geen toezeggingen komen, wat is dan de reactie van mevrouw Van der Werf?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Het is een goed gebruik in dit huis dat wanneer je iets zegt, je daarmee iets wilt bereiken. Als de toezeggingen onvoldoende zijn, is de kans dus groot dat het CDA zelf met een voorstel komt. Dan verwacht ik steun van mevrouw Van Tongeren.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Zonder goede bereikbaarheid geen sterke economie. Daar gaat het vandaag dus over.

Dit asgrauwe asfaltkabinet zit er nu ruim een jaar. Terwijl het CDA toekijkt, schuift de VVD allerlei verkeersplannetjes en proefballonnetjes onder de neus van de minister. Was getekend, Charlie Aptroot. Zo boeken automobilisten tientallen seconden tijdwinst als stoplichten voortaan eerst op oranje springen voordat zij op groen gaan. Zo worden alle vrachtwagens naar de rechter rijstrook verbannen, waar zij door een inhaalverbot balend moeten bumperkleven. Charlie, bedankt. Intussen krijgen alle kentekenplaten microchips, zodat big brother Charlie Aptroot thuis achter zijn breedbeeldtelevisie kijkt waar u en ik naartoe rijden. Populistische plannetjes te over, maar het openbaar vervoer in de grote steden wordt vakkundig afgebroken en twee maal driebaansbetonstroken doorkruisen onze natuurgebieden en voeren auto's met 130 km/u langs massa's lege kantoren en ontzielde bedrijventerreinen. Al deze placeboplannetjes houden automobilisten voor de gek, want de symptomen komen snel terug, inclusief nare bijwerkingen voor de leefbaarheid en de gezondheid. Ook de belastingbetaler wordt bij de neus genomen door de minister die tovert met haar telraam om de hogesnelheidslijn als goedkoop te verkopen.

Voorzitter, tussendoor meld ik u dat mijn tijd niet loopt en ik daardoor geen overzicht heb over mijn prestaties. Daar maak ik mij een beetje zorgen over.

Asfaltverslaving verblindt dit kabinet en ontnemt ook het zicht op echte oplossingen die simpeler, duurzamer, sneller en vooral ook veel goedkoper zijn. Wij moeten na-

Verhoeven

melijk niet alleen maar meer asfalt aanleggen, maar mensen uit de auto halen, uit de spits, uit de file. Met slechts 1% minder auto's op de weg, lossen wij al 10% van de files op. PwC becijferde dat het dagelijks 140.000 auto's scheelt en alle files weg zijn als één miljoen mensen één dag in de week thuis werken. "Ben ik nu zo slim of zijn jullie zo dom?", hoor ik Louis van Gaal roepen. "Das logisch.", zou Johan Cruijff zeggen.

Terwijl de 130 km/u vlot werd ingevoerd, wachten wij al ruim een jaar op maatregelen die echt vaart brengen. Vandaar dat ik de minister vraag: waar blijft het "beter benutten"-pakket, waar blijft het mkb-thuiswerkfonds, waar blijft het pakket fiscale prikkels tegen de files en waar blijft de brief over de effecten van die 130 km/u, die wij afgelopen vrijdag hadden moeten krijgen?

Ik weet heus wel dat thuis werken heel lastig te stimuleren is door de overheid, omdat werkgevers en werknemers daar zelf over gaan en die dat zelf moeten doen. Maar de overheid kan wel vooroplopen en het verschil maken door ambtenaren thuis te laten werken of buiten de spits te laten reizen. Volgens Capgemini bespaar je in tien jaar 7,5 mld. als ambtenaren vaker thuis werken. Gaat de minister deze kans benutten en ervoor zorgen dat in 2014 een kwart van alle ambtenaren minimaal één dag in de week thuis werkt?

Het aantal wegwerkzaamheden zal de komende jaren fors groeien, als wij niet oppassen ook overdag. Het aantal vrachtwagens op onze wegen zal de komende jaren ook enorm groeien. Afgelopen woensdag waren wij nog op een bijeenkomst van Koninklijk Nederlands Vervoer. Men zei dat dit aantal 30% tot 50% zal toenemen in de komende twee jaar. Dat vergroot de kans op files door gestrande trucks. Daarom wil D66 dat het wegslepen van die trucks veel sneller verloopt, zonder onnodige files door chauffeurs die niet goed meewerken. Is de minister bereid om een informatiecampagne op te starten over wegsleepregels, gericht op binnenlandse en buitenlandse chauffeurs? Wat vindt de minister van een boete voor chauffeurs die het wegslepen weigeren?

Vorige week bespraken wij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarin staat dat extra investeringen nodig zijn om Nederland na 2020 in beweging te houden, maar is er dan nog geld? De minister lijkt namelijk wel een tijdreiziger. Zij zet nu al geld vast voor de periode 2021–2028. Ook de coalitie zit met haar tengels aan geld voor later. Dat gebeurde onder andere in het holst van de nacht bij de slinkse motie die de fracties van CDA, VVD en PVV samen indienden in verkiezingstijd, waarmee zij miljarden reserveerden voor regionale treintjes en lijntjes. Hoe gaat de minister voorkomen dat de echte minister van ruimte in 2021 met een lege portemonnee staat en slechts nog onderhoud kan plegen op het asfalt van het kabinet-Rutte I?

De heer **Bashir** (SP):

Is deze kritiek voornamelijk gericht op het feit dat het niet om de Randstad gaat? Of gaat het juist om het feit dat het met schaarse budgetten te maken heeft, waar wij nu niet veel van hebben?

De heer **Verhoeven** (D66):

Deze kritiek ging niet over de Randstad of het ontbreken van de Randstad in de motie van de heren De Rouwe, Aptroot en – ik meen – De Jong. Mijn kritiek ging over het feit dat met die motie voor vele miljarden ver vooruit werd gelopen in de toekomst en geprobeerd werd geld

weg te halen voor een aantal lijntjes die leuk waren in verkiezingstijd. Dat waren ook lijntjes binnen de Randstad. Daar gaat mijn kritiek dus niet naar uit. Die gaat uit naar het nemen van een voorschot op de toekomst zoals in die motie voor miljarden werd gedaan.

De heer **Bashir** (SP):

Dat is geruststellender. Ik ben het ook niet met alle punten van de heer De Rouwe en zijn coalitiepartners eens. Wij hebben die motie daarom ook niet gesteund. Het valt me wel op dat D66 zich altijd voordoet als de Randstadpartij. Daarom is mijn vraag welke projecten D66 graag wil hebben op andere plekken dan de Randstad.

De heer **Verhoeven** (D66):

D66 doet zichzelf niet voor als Randstadpartij, de SP probeert D66 neer te zetten als Randstadpartij. Wij hebben juist in de buitengebieden, de regio en de krimpgebieden de grootste kiezersgroei omdat we zo'n goed verhaal hebben voor alle regio's in dit land. Wij zijn helemaal geen Randstadpartij, dat zullen we ook nooit worden en dat zijn we ook nooit geweest. Welke lijntjes ik wel of niet zou hebben gewild? Ik dien helemaal niet van dat soort moties in. Ik kijk gewoon naar de situatie. Ik ga niet voor een paar miljard lijntjes proberen te reserveren omdat er toevallig verkiezingen aankomen. Dat doen wij gewoon niet.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik wil de heer Verhoeven bedanken voor deze politieke zendtijd voor het CDA.

De heer **Verhoeven** (D66):

Graag gedaan. U was net zo snel door uw tijd heen dat ik dacht dat u wel een extraatje kon gebruiken.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat klopt helemaal. Ook daarin zag u de consequentie die wij hanteren: als we een punt maken, zetten we dat door. De heer Verhoeven had kritiek op de lange termijn en op de investeringen in de regio. Is hij dan misschien bereid om te bekijken hoe we op de korte termijn extra kunnen investeren in regio's waar geen verkiezingen zijn? Is hij bereid daar met het CDA naar te kijken?

De heer **Verhoeven** (D66):

Uiteraard. Over een paar weken behandelen we het MIRT waarbij we praten over de miljarden die naar de regionale spoor- en snelwegtrajecten gaan. Daarbij kunnen alle Kamerfracties verzoeken doen voor zaken die daarin zouden moeten worden opgenomen. Dat past wat mij betreft prima bij de manier van werken. We waren het er echter met z'n allen over eens dat de motie van vorig jaar een enorm voorschot op de toekomst nam en daarmee bijna onfatsoenlijk was omdat het puur ging om de verkiezingstijd.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Die motie is door een ruime meerderheid gesteund, zelfs door partijen uit de oppositie. Die conclusie kunt u dus niet trekken.

De heer **Verhoeven** (D66):

Kunt u eens een partij noemen?

Verhoeven

De heer **De Rouwe** (CDA):

De handen gaan al de lucht in; die van de PvdA-fractie bijvoorbeeld. Er was meer vreugde dan de D66-fractie nu suggereert. Maar goed, daar gaat het nu niet om.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat de PvdA-fractie dit gesteund heeft, vind ik een gotspe.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mevrouw Dijkma, bemoeit u zich er ook eens mee. Neem het nu eens samen met mij op voor de regio.

De **voorzitter**:

Ik weet niet wat er allemaal gebeurt, maar volgens mij was de heer De Rouwe klaar.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Bijna. De motie-De Rouwe roept nogal wat emoties op. Als D66 die groeiende lijn in de krimpgebieden wil vasthouden, ben ik benieuwd of zij bereid is om met het CDA kritiek te hebben op het kabinetsbeleid inzake gebieden buiten de Randstad. Op die lijn in de begroting heeft de CDA-fractie kritiek. Daar zou ik de heer Verhoeven graag kritisch en oprecht over horen. Zou hij steun willen geven aan die CDA-lijn die ook recht doet aan de D66-achterban in de krimpgebieden?

De heer **Verhoeven** (D66):

Wij hebben enkele maanden geleden een motie ingediend die ervoor pleitte om het niveau van het openbaar vervoer in de krimpgebieden op peil te houden. We probeerden door de commerciële rentabiliteit die door deze regering vaak leidend wordt gemaakt, heen te kijken en ook oog te hebben voor de maatschappelijke rentabiliteit. Ik heb in de bijdragen van de heer De Rouwe en mevrouw Van der Werf veel over de menselijke maat en maatschappelijke samenhang gehoord. Dat deel van het CDA-verhaal spreekt me heel erg aan. In die zin wil ik graag bekijken wat we kunnen doen om ervoor te zorgen dat die krimpregio's niet uit elkaar vallen omdat je alle functies op grotere afstand krijgt en het vervoer ertussen wegvalt waardoor mensen niet eens meer naar familie, de winkel, zorginstellingen of een school kunnen. Ik denk dat we elkaar best kunnen vinden, maar wel op een wijze die past binnen de manier waarop we in deze Kamer geld uitgeven.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA):

De heer Verhoeven kapittelde het CDA net en zei dat de heer De Rouwe altijd zo goed wist te vertellen hoe de procedures werken. Ik geloof dat we nu een staaltje van zijn kant zien. Kan hij uitleggen waarom het een gotspe is als je vanuit de Kamer probeert iets meer evenwicht te brengen in het investeringsprogramma van deze regering dat zich toch met name leek te concentreren op de Randstad en de regio Brabant?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik kan ter verduidelijking één ding proberen te zeggen. Het gaat mij niet zozeer om de ruimtelijke verdeling van de gelden, waar het CDA en nu de PvdA steeds over beginnen, als wel om de verdeling in de tijd. Als je steeds maar verder in de toekomst geld reserveert voor specifieke wensen, houd je op een gegeven moment niets meer over. De minister is volgens mij al opgezaald met een grote hoeveelheid extra opgaven waarvoor zij geen geld

heeft of waarvoor zij uiteindelijk pas geld zal hebben vanaf 2021. Mijn zorg zit hem niet in de verdeling van het geld over het land – D66 is ook voor een goede verdeling – maar in de verdeling van het geld in de tijd. Ik hoop in alle oprechtheid daarmee enige duidelijkheid geschapen te hebben.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA):

Het is duidelijk. Ik ben het met de heer Verhoeven eens dat je niet eindeloos kunt lenen van de toekomst. De regering maakt echter zelf plannen tot 2028. Het zou toch heel raar zijn als de Kamer dan zegt: wij doen even niet mee, want wij willen geen invloed uitoefenen op die investeringen, ook al zit daar een evidente onrechtvaardigheid in die slecht is voor de ontsluiting van met name de gebieden buiten de Randstad. Daarover zijn wij het toch wel eens, hoop ik? Het is misschien iets te hard om te zeggen dat het een gotspe is.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het is niet te hard, omdat D66 tegen de motie heeft gestemd en de PvdA ervoor. Er is dus een verschil van inzicht. Ik heb daar de term "gotspe" voor gebruikt. Als die te hard is, had ik dat wel van de voorzitter gehoord. Het is niet naar bedoeld, maar er is wel een verschil van inzicht. Het was niet beledigend bedoeld.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vind de woorden van de heer Verhoeven niet te hard; ik vind ze wel grappig. Hij wil iets voor de krimpgebieden en de bereikbaarheid doen. In de tegenbegroting van D66 zie ik dat de bezuinigingen op het openbaar vervoer worden teruggedraaid en dat de automobilist een kilometerheffing krijgt. Dat gaat natuurlijk weer miljarden kosten. Voor de bpm en de motorrijtuigenbelasting staat er een half miljard extra. Daarnaast wordt echter het wegbudget teruggeschroefd, met 3,6 mld. tot 2020. In de periode 2021–2028 gaat er hiervoor nog 3,2 mld. van het MIRT af. Zou het niet eerlijk zijn tegenover de automobilisten en de transportsector om te zeggen: D66 haalt bijna 7 mld. uit het MIRT, dus onze partij presenteert over tweeënhalve week niet een lijstje met dingen die wij extra gaan doen, maar een lijstje met projecten die wij schrappen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Onze partij kiest voor meer investeren in het openbaar vervoer en heeft wat minder behoefte aan al die asfaltbanen, zoals de twee-keer-zevenbaansweg om Utrecht en het overal standaard aanleggen van twee-keer-driebaanswegen. Dat is evident; dat komt uit mijn verhaal duidelijk naar voren. Wij geloven niet dat je overal maar meer en meer asfalt moet neerleggen, zoals de VVD wil. Daar sluit onze tegenbegroting bij aan. Wij hoeven geen lijstjes in te dienen met wat wij allemaal gaan schrappen want wij geven dit geld niet uit. Wij kunnen hooguit zeggen: verschuif het geld nu op een andere manier. Dat hebben wij in onze tegenbegroting gedaan. Wij hoeven er geen lijstjes aan te koppelen. Dat doen wij wel als wij weer in de regering zitten; dan zullen wij met gedetailleerde plannen komen. Nu hebben wij een tegenbegroting neergelegd waarin wij pleiten voor het uitgeven van meer geld aan het openbaar vervoer, aan het Programma Beter Benutten, aan thuiswerken, aan de uitvoering van het principe "de vervuiler betaalt". Wij vinden inderdaad dat er wat minder geld naar asfalt moet gaan.

Verhoeven

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is toch te gek dat het bij "wat minder geld" gaat om een bedrag van 6,8 mld. tot 2028 dat D66 wil schrappen uit het MIRT? Ik zou tegen de heer Verhoeven willen zeggen: het is uw keuze. Het is niet de onze, want de VVD wil het verkeer rijdende houden. Zeg dan echter eerlijk dat de ruit om Utrecht, de verbetering van de A1 en de aanleg van de laatste stukken A2 niet doorgaan. D66 laat de automobilist en de transportsector gewoon barsten. Zeg dat dan eerlijk en vertel waar u die 7 mld. aan wegenplannen allemaal schrap!

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat wil ik allemaal best doen. Ik vind het echter veel belangrijker om te zeggen dat wij niet met allerlei rare plannen komen om bijvoorbeeld vrachtwagens naar de rechterbaan te dwingen. Wij halen dat soort rariteiten niet uit, want daardoor gooi je de hele boel op slot. Wij hebben goed nagedacht. De VVD denkt: heel veel geld, heel veel asfalt, dus dat is geregeld. Dat is een simplistische manier van denken die uiteindelijk tot meer opstoppingen, meer verkeer, meer vervuiling, meer ellende en meer gedoe leidt. Wij denken na, hebben een andere visie, schrijven die netjes op, zijn daar consistent in en verdienen daarmee ook de prijs voor de beste tegenbegroting voor 2011.

Ik kom op het belangrijke punt van het openbaar vervoer. Over de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer in de grote steden zullen wij volgende week uitgebreid spreken. Daarover laat ik mij nu dus niet uit; ik zeg alleen dat het een heel slecht plan is om gemeentes te dwingen om iets aan te besteden terwijl zij zelf juist heel goed kunnen bepalen hoe zij een en ander organiseren.

Eerst bedank ik de minister voor haar stroomschema over de spoormiljarden. Daar heeft de minister mij positief mee verrast. Ik heb daar ongeveer een maand geleden om gevraagd. Ik dacht dat ik iets zou krijgen waar ik geen wijs uit zou worden, maar het is een prachtig overzicht op één A4 en bovendien is het ongeveer zoals ik het bedoelde. Ik ben daar gewoon blij mee. Ik heb echter minder waardering voor de schimmige rekensom van de hsl-deal in de brief van afgelopen vrijdag. Ik heb de minister daar ook al op aangesproken. Ik doe dit in dit debat opnieuw omdat dit hier hoort. De minister heeft namelijk met een stalen gezicht beweerd dat haar deal, haar plan, de belastingbetaler geen 2,4 mld. – dat zouden de kosten bij het faillissement zijn – maar slechts 390 mln. zou kosten.

Dit kabinet heeft geen goede staat van dienst bij reken-sommetjes. Na premier Rutte heeft minister Schultz van Haegen nu ook laten zien wat er gebeurt als je niet investeert in goed onderwijs. Waar zijn de 200 mln. van Financiën? Waarom rekent de minister zich rijk met de 400 mln. van de periode na 2025? Ik reken die twee getallen bij de kostenpost die wij hebben gemaakt. Daarmee komen wij niet op 390 mln., maar op 1 mld. uit voor de belastingbetaler. Erkent de minister dat zij het te rooskleurig heeft voorgespiegeld en dat het de belastingbetaler dus 1 mld. gaat kosten?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik begrijp de verbazing of verontwaardiging van de heer Verhoeven niet. Op de eerste bladzijde van de tekst, de samenvatting, staat: "Dit resulteert er uiteindelijk in dat de schade door de HSA-problematiek voor mijn begroting circa 390 mln. bedraagt." Verderop staat precies hoe het in totaal is. Het lijstje staat er gewoon. De schade voor de

ze begroting is 0,4 mld. De schade voor de infrastructuur en de aanvullende posten staan allemaal opgesomd. Het verbaast mij het meest dat de fractie van D66 samen met acht andere fracties – alle fracties behalve de VVD – vindt dat het hoe dan ook bij de NS moet blijven. Nu ziet de heer Verhoeven het resultaat. Was het dan niet verstandiger geweest als hij de VVD had gesteund en zich had afgevraagd of wij niet eens zouden moeten bekijken of een buitenlands bedrijf een veel beter bod doet?

De heer **Verhoeven** (D66):

Het laatste wat de heer Aptroot stelt, correspondeert niet geheel de gang van zaken. Wij hebben de afgelopen jaren helemaal niet zo duidelijk gezegd dat alles in de handen van de NS moet blijven. Daar heb ik ook laatst weer voor gepleit. Daar komen wij een andere keer nog op terug.

De heer Aptroot snapt de verbazing niet. Hier is het volgende gebeurd. De minister heeft gezegd dat het 390 mln. uit haar begroting kost. Later heeft de minister ook gezegd dat het de belastingbetaler 390 mln. kost. Ik kan die uitspraken terughalen; zij heeft dit immers op BNR Nieuwsradio gezegd. Op dat moment klopt het niet meer. Op dat moment is dit maakt zij de werkelijkheid mooier dan die is. Als de minister met de mededeling was gekomen dat het ons geen 2,4 mld. kost, maar nog maar 1 mld. omdat wij een deal gesloten hebben en als zij bovendien had gevraagd wat de leden der Kamer ervan vinden en dat zij er eens kritisch naar moesten kijken, dan had men mij niet gehoord. De minister kwam echter met de boodschap dat het de belastingbetaler 390 mln. kost. Eerst waren die kosten voor de eigen begroting, maar daarna voor de belastingbetaler. Dat beeld bestrijd ik. Daar hebben wij geen onderzoeksbureaus voor nodig. Daar hoeven wij niet ingewikkeld over te doen. Op pagina 12 staan vijf getallen onder elkaar. Die getallen zijn heel duidelijk. Er zitten twee getallen bij die de minister niet genoemd heeft en die wel geld van de belastingbetaler kosten. Als je daar eerlijk over bent, hoor je de fractie van D66 niet. Als je dit half mooi gaat voorstellen, hoor je ons wel.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb dat interview met de minister bij BNR Nieuwsradio niet gehoord. Dat is jammer. Had ik geweten dat zij er zou zijn, had ik natuurlijk aan de radio gekluisterd gezeten.

Ik heb echter een vraag aan de heer Verhoeven. Klopt de informatie op pagina 2: "Dit resulteert er uiteindelijk in dat de schade door de HSA-problematiek voor mijn begroting circa 390 mln. bedraagt." Klopt bovendien het totaaloverzicht op bladzijde 12: 2,4 mld., 1,4 mld., 0,4 mld., 0,4 mld., 0,2 mld., opgeteld het totaal. Klopt wat er in het stuk van de minister staat of niet? Als dit niet klopt, is dat heel ernstig. Klopt datgene wat ik hier op papier heb gekregen van de minister, want daar rekenen wij haar op af?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik denk dat de heer Aptroot drommels goed weet dat het tabelletje klopt. De boodschap van de minister en de manier waarop zij daarmee naar buiten kwam, klopt echter niet. Zij zei namelijk: beste mensen, de kosten voor de belastingbetaler zijn 390 mln., joepie, ik heb het fantastisch gedaan. Het gaat ons om de communicatie. Dat heb ik ook altijd gezegd. De communicatie naar de belastingbetaler is op deze manier niet zuiver. Daarom heb ik er een punt van gemaakt. Daarom heb ik de vraag aan de minister gesteld wat het de belastingbetaler kost: 390 mln. of 1

Verhoeven

ml.d. Het zal de belastingbetaler worst zijn of dit geld uit de begroting van de minister komt of uit de begroting van Financiën. Het gaat erom wat dit in totaal kost. Daar moet je duidelijk over zijn. Dat is de minister in dit geval niet geweest. De heer Aptroot van de VVD-fractie steunt het.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vraag collega Verhoeven het volgende. Onze collega Aptroot probeert het beeld te schetsen dat hij als enige heeft gezegd: kijk ook naar een aanbesteding. De rest zou allemaal hebben gezegd dat het per se bij de NS moet blijven. Ik herken dat zelf niet als woordvoerder van de PvdA-fractie. Herkent de heer Verhoeven dat beeld wel voor de D66-fractie?

De heer **Verhoeven** (D66):

D66 heeft altijd gezegd dat twee dingen een rol spelen, namelijk dat bedrijven een kans moeten krijgen om te laten zien dat zij goed zijn, in dit geval in het vervoeren van mensen over het spoor. D66 heeft ook gezegd dat je niet in een keer alles rigoureuus moet omgooien, waardoor er problemen ontstaan met de dienstregeling, de aansluiting en al dat soort zaken. Wij hebben gezegd: doe nu eens proef. Ik zal de minister daar in mijn laatste zin ook nog naar vragen. Wij hebben gezegd: probeer eens te bekijken wat er gebeurt als je twee of meer vervoersbedrijven over één stuk spoor laat rijden; probeer eens te bekijken wat er dan gebeurt op het gebied van afstemming van de dienstregeling. Wij zijn dus helemaal niet zo rigide voor het standpunt dat de NS alles in handen moeten hebben. Dat hebben wij nooit zo gesteld. Wij willen een proef om te bekijken wat er gebeurt als wij concurrentie op het spoor toelaten.

De heer **Monasch** (PvdA):

Hetgeen de heer Verhoeven zegt, betreft ook de hsl. Op dat punt vinden wij elkaar. Zijn fractie heeft dus niet gezegd dat het stukje hsl in kwestie alleen naar de NS zou moeten. Dat geldt ook voor mijn fractie.

De heer **Verhoeven** (D66):

Als de heer Monasch mij wil vragen of ik het standpunt van de PvdA-fractie juist kan verwoorden dan de heer Aptroot heeft gedaan, dan zeg ik: ja, omdat ik beter kan luisteren dan de heer Aptroot, maar niet omdat ik het standpunt van de PvdA-fractie beter kan verwoorden. Dat kan de heer Monasch in die zin namelijk het beste zelf doen.

De **voorzitter**:

De heer Verhoeven vervolgt zijn betoog.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ook bij de plannen voor het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/u en afgelopen maand nog bij de discussie over de ProRailmiljarden heb ik de minister op haar communicatie aangesproken. Het gaat hierbij namelijk om communicatie. Wanneer zien wij verbetering? Gaat de minister wellicht op cursus? Waarom heeft de minister de beloofde proef met concurrentie op het spoor overgeslagen en neemt zij nu onomkeerbare stappen?

Nu het kabinet ruim een jaar aan de slag is, zien wij meer grauw asfalt en een grijze laag mist die het zicht op alle spoormiljarden ontnemt. De D66-fractie wil graag dat de minister in haar tweede jaar serieus werk maakt van het aanpakken van files door meer thuiswerken én

dat zij meer duidelijkheid geeft over de toekomst van het spoor.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik ben eigenlijk best gelukkig over duurzaamheid. Als ik om mij heen kijk, zie ik dat de aandacht voor duurzaamheid toeneemt. Mensen zien er het nut van in, bedrijven zien er het nut van in, maar het kabinet schakelt op veel punten juist een versnelling terug. Dit kabinet laat daarmee een gapend gat achter, een groene leegte, een gat dat ervoor zorgt dat volgende generaties een groene schuld moeten betalen. De D66-fractie roept het kabinet dan ook op om geen pas op de plaats te maken, maar vooruit te springen naar een economie waarin afval als nieuwe grondstof een belangrijke functie inneemt, naar een Nederland waarin het leven gezond en prettig is en naar een klimaat waar onze kleinkinderen ons dankbaar voor zijn.

Ik ga allereerst in op afval als nieuwe grondstof. Vorig jaar introduceerde ik het begrip "grondstoffenrotonde". Ik ben er trots op dat het volgende algemeen overleg nu zelfs die naam draagt. Het is goed dat ook de staatssecretaris het nut van afval als grondstof inziet. Dat blijkt uit zijn afvalbrief. Er kan echter nog een tandje bij. Oplossingen om de ketens voor schaarse fosfaat te sluiten, zijn nog geen grondstoffenrotonde. Daarom roep ik de staatssecretaris op om ook de rest van de ambities concreet te maken; zorg er met private partijen voor dat wij in 2012 ook de kringloop voor textiel en elektronisch afval sluiten. Ik roep hem ook op, de hervormingen structureel te maken. Hergebruik moet voor nieuw gebruik gaan. Ik zeg: hoogwaardig hergebruik eerst én de vervuiler betaalt.

Ik noem een paar voorbeelden: hergebruik voor nieuw verbruik met een aanscherping van het landelijk afvalplan voor verbranden, om te voorkomen dat waardevolle grondstoffen in rook opgaan. Ik noem ook meer hergebruik van materialen in de bouw. Wanneer kunnen wij het actieplan voor duurzaam bouwen van de staatssecretaris verwachten? Ik noem natuurlijk ook duurzaam inkopen en aanbesteden. De staatssecretaris wil terecht de regels voor duurzaam inkopen vereenvoudigen. D66 wil administratieve lasten verminderen. Daarnaast vragen wij hem om innovatie te stimuleren. Laat ik een paar voorbeelden geven. Waarom kopen we eigenlijk nog een lamp en geen licht? Waarom kopen we eigenlijk nog een computer in plaats van communicatie? En waarom selecteren we niet méér op CO₂-uitstoot helemaal vanaf de productie? Is de staatssecretaris bereid om een pilot te combineren met de grondstoffenrotonde? We hebben hier ook al een idee over in het kader van "geef het goede voorbeeld": de afvalloze overheid, in samenwerking met de ministeries, de leveranciers en de gemeente Den Haag. Een idee dat mooi aansluit bij de ambities van de staatssecretaris in de duurzaamheidsagenda bij energie, grondstoffen en inkopen. Kan hij aan deze pilot groen licht geven? Vanwege de tijd sluit ik mij ten aanzien van het afvalfonds en de verpakkingenbelasting graag aan bij een aantal vragen die zijn gesteld door het CDA.

Dan kom ik bij de leefomgeving. Nederland is dichtbebouwd en dichtbevolkt. De plaatjes in het rapport Ranking the stars kleuren Nederland rood en zwart. De gemiddelde Nederlander gaat een jaar te vroeg dood door fijnstof. Het kabinet kucht het weg met het verhogen van de snel-

Van Veldhoven

heid naar 130 km/h, extra asfalt, ruimte voor oldtimers en minder belasting voor de grootste wagens.

De kwaliteit van de lucht in Nederland is dankzij vorige kabinetten gelukkig verbeterd. Dat konden we gisteren ook in het Journaal horen. Beter is echter nog niet goed. Luchtvervuiling heeft grote effecten op de volksgezondheid, maar de staatssecretaris draait om het neerdalende fijnstof heen. We balanceren qua luchtkwaliteit op het randje. Steden luiden de noodklok en boeren willen weten hoeveel varkens er weg moeten door de scheurende automobilisten.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn afspraken gemaakt over wie wat doet om de Europese doelstelling te halen. De bijdrage van het Rijk zou onder andere bestaan uit de kilometerheffing, de vliegtaks en de dieselaccijns. Maatregelen die intussen alle tot stof zijn vergaan. Kabinet, als u met nieuwe luchtvervuilende plannen komt, zadel de gemeenten dan niet op met de consequenties ervan. D66 begrijpt dat geld schaars is, maar wij proberen creatief te zijn. Wij vragen de staatssecretaris dan ook om naar bevoegdheden te kijken. Bevoegdheden die gemeenten in staat stellen om op die dagen dat de luchtvervuiling heel sterk is, extra maatregelen te nemen. Dat is helemaal in de geest van de bestuurlijke samenwerking van het NSL. Geef gemeenten bijvoorbeeld de mogelijkheid tot een tijdelijke verandering van de maximumsnelheid op de ringweg in verband met de luchtkwaliteit, juist om dat maatwerk te leveren waar ik het al eerder met de heer Aptroot over had. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Ik doe de staatssecretaris een aantal aanbevelingen. Kijk ook eens achter de horizon. Hoeveel luchtvervuiling vinden we na 2015 acceptabel? En waar gaat hij dan de buurlanden op aanspreken? Is hij bereid om ons te helpen meer de hand aan de kraan te houden door de voorlopige meetcijfers over het voorafgaande jaar al in januari bekend te maken in plaats van in september, zoals dat nu vaak het geval is?

Ik maak mij zorgen over het klimaat, niet alleen omdat de zomer meer op de herfst en de herfst meer op de lente leek. Het laatste rapport van het Internationaal Energie Agentschap schetst dat de CO₂-uitstoot het ergste scenario volgt. Europa heeft berekend dat de goedkoopste route naar 2050 om meer inzet vraagt. Natuurlijk is het vervelend om daar nu de kosten voor te dragen. Maar is het niet nog oneerlijker om ze door te schuiven? Graag een reactie van de staatssecretaris op het rapport van het IEA en op de vraag wat dat voor zijn inzet betekent. Durft de staatssecretaris op te komen voor de goedkoopste route naar 2050? Is hij ook bereid om met de lokale klimaatambassadeurs naar groene groei te streven? D66 steunt deze aanpak.

Dan kom ik bij de slotopmerkingen. Ik vraag het kabinet om zonder bokkensprongen vooruit te springen naar een economie die afval als nieuwe grondstof inzet. Naar een omgeving waar je gezond kunt wonen, werken en bewegen. Naar een pad dat leidt naar een klimaat waar ook onze kleinkinderen blij mee zijn. Pas dan springt de overheid qua duurzaamheid in het oog. Dan hoeft ik niet meer verbaal uit mijn vel te springen, maar spring ik een gat in de lucht zonder fijn stof.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik vraag D66 of we de genoemde uitdagingen voor de toekomst aan kunnen, zoals de nieuwe economie, anders omgaan met grondstoffen en de uitgangspunten van de

circulaire economie. De CDA-fractie heeft tot slot een plei-dooi gehouden voor het meegeven van andere bagage aan kennis en vaardigheden in het onderwijs, toch een speerpunt van D66. Hoe kijkt zij daar tegenaan?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben het van harte eens met de CDA-fractie dat we dingen veel slimmer zullen moeten doen, als we straks met tien miljard mensen op deze aarde willen leven, want anders is dat überhaupt niet mogelijk. Dat was precies de reden voor mijn interruptie in het betoog van mevrouw Van der Werf. Dingen slimmer doen begint met gedragsverandering en gedragsverandering begint weer met bewustzijn. Ik denk dat het essentieel is om ervoor te zorgen dat volgende generaties zich al heel vroeg bewust worden van de keuzes en de mogelijkheden die zij hebben om dingen slimmer te doen. Wij hebben onderwijs en innovatie hard nodig, zodat die generaties oplossingen bedenken waardoor wij in de toekomst op deze aarde kunnen blijven leven, zonder veel minder te hoeven doen.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

D66 steunt dus ook kennis- en leerprogramma's voor de groene economie?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Zoals u weet ben ik geen woordvoerder voor onderwijs, maar u kunt ervan verzekerd zijn dat wij belang hechten aan dit onderwerp.

De heer De Jong (PVV):

Voorzitter. De minister voor infrastructuur is dit eerste jaar goed op weg voor autorijdend Nederland. Het door de PVV zwaar bekritiseerde rekeningrijden is van tafel. In deze kabinetsperiode komt er 800 kilometer asfalt bij. Spitsstroken worden, indien mogelijk, omgezet naar volwaardige rijstroken. In zo veel mogelijk delen van het land gaat de maximumsnelheid omhoog naar 130 km/u. Dit alles is in het voordeel van de automobilist, maar toch moeten er wat ons betreft nog een aantal punten worden opgepakt.

Verkeersveiligheid zou leidend moeten zijn bij handhaving. De vele mobiele flitsers aan de kant van de weg dragen daar, mede door het flitsgerelateerde rijgedrag van automobilisten, niet aan bij. In het belang van de verkeersveiligheid roepen wij de minister op om naar Engels model, waarover mijn collega Aptroot ook sprak, alleen mobiele flitsers te plaatsen op basis van een risicoanalyse. Is de minister hiertoe bereid? Ik vermeld erbij dat de ongevalcijfers aangeven dat er vooral bij regionale wegen en wegen binnen de bebouwde kom verkeersonveilige situaties zijn, en dus niet per definitie op de snelweg.

De minister wil de files aanpakken, en daar zijn wij natuurlijk hartstikke blij om, maar ondertussen wil zij wegwerkzaamheden ook overdag laten plaatsvinden in plaats van in de nacht. Wij vinden dit onverstandig. Deze maatregel zal leiden tot meer files en een slechtere doorstroming. Dat moeten wij niet willen. Daarom vraag ik de minister om bij maatregelen rondom wegwerkzaamheden rekening te houden met de beoogde fileaanpak en derhalve, zonder dat dit ten koste gaat van extra asfalt, wegwerkzaamheden in de nacht te laten plaatsvinden. Kan de minister dit toezeggen?

Uit onderzoek is gebleken dat het aantal ongevallen veroorzaakt door MOE-landers stijgt. Zo is het aantal on-

De Jong

gelukken waarbij Poolse bestuurders betrokken zijn, het afgelopen jaar met 18,5% gestegen. Dit is geheel tegen de algemene lijn in, waarin juist een daling met 19% te zien is. Keren op de snelweg, zwaar dronken achter het stuur, stilstaan midden op de snelweg, dit zijn slechts enkele voorbeelden, waaruit je in ieder geval kunt opmaken dat de verkeersregels aan de laars worden gelapt. Ook het KLPD maakt zich hierover zorgen en controleert in bepaalde regio's gericht op deze groepen vanwege de gebrekkige rijvaardigheid. Er worden zelfs actief speciale folders uitgedeeld met Nederlandse verkeersregels in de verschillende talen, omdat deze groepen de regels volgens het KLPD niet goed genoeg kennen. Wij maken ons hierover grote zorgen. Wij vragen de minister om in het belang van de verkeersveiligheid onderzoek te doen naar de kwaliteitseisen van rijopleidingen binnen Europa. Daarbij zou zij de mogelijkheid moeten onderzoeken om in het kader van de verkeersveiligheid een rijbewijs niet langer te erkennen of een verplichte rijvaardigheidstest op te leggen aan houders van een buitenlands rijbewijs, indien wordt vastgesteld dat de rijopleiding in een bepaalde lidstaat van onvoldoende niveau is ten opzichte van de Nederlandse standaard. Graag een reactie van de minister.

Ook het alcoholgebruik in het verkeer van deze groep weggebruikers baart ons zorgen. Bij 16% van alle ongelukken waarbij Poolse weggebruikers zijn betrokken, is alcohol in het spel. Bij de totale groep weggebruikers is dat 2,4%. Is de minister bereid om het mogelijk te maken dat mensen die tijdelijk in Nederland woonachtig zijn bij alcoholgerelateerde verkeersovertredingen verplicht een alcoholslot laten inbouwen? Graag een reactie.

Uit het rapport van de commissie-LURA blijkt dat er nauwelijks controle is op de cabotageregeling bij internationaal transport op de Nederlandse wegen. De regels worden gewoon aan de laars gelapt. Hierdoor worden Nederlandse vrachtwagenchauffeurs benadeeld. Wij krijgen zelfs berichten dat chauffeurs hierdoor hun baan kwijtraken. De PVV stelt dan ook voor dat binnen het huidige budget van de Inspectie Verkeer en Waterstaat hogere prioriteit wordt gegeven op de handhaving van de cabotageregeling bij internationaal transport op de Nederlandse wegen. Juist in het belang van de Nederlandse chauffeurs hoor ik graag een reactie.

Dan het spoor. Omwille van de tijd zal ik het kort houden. Door mijn collega's is er al het een en ander over gezegd. Ik hecht eraan te benadrukken dat dit een apart debat verdient. Ik zal hier dus niet al te lang over uitweiden. Het intercitynetwerk blijft intact en in Nederlandse handen. Tegelijkertijd geeft deze beslissing, zoals de minister het naar voren bracht, aan dat de NS een flinke stap moet zetten bij de dienstverlening en het meer vanuit de reiziger denken.

Dan het HSA/HSL-dossier. Het is een gevoelig onderwerp, dat in onze beleving nadere bestudering vraagt. Daarover wil ik graag met de minister spreken in het nadere debat. Wij hebben al eerder gezegd dat het HSL-debacle een van de grootste financiële blunders aller tijden is binnen het ov. In onze ogen is die veroorzaakt door niet-adequaate handelen van de voorgangers van de minister. Wij willen de oplossing die het minst pijn doet voor de reiziger en de belastingbetaler. Daar gaat het ons om. Daarover meer in het nader te plannen debat.

Ik heb nog dertig seconden. Ik houd het kort. Mijn laatste vraag is wanneer deze minister de 80km/u-zones eindelijk afschaft. Dit is een grote ergernis bij de mensen in

het land. Al die weggebruikers ergeren zich groen en geel aan die zones. Ik vraag de minister, ook in het belang van de doorstroming, die zones zo snel mogelijk af te schaffen.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer De Jong is helemaal leeggelopen over de Poolse vrachtwagenchauffeurs en alles daaromtrent. Hij houdt daarom geen tijd meer over om wat over het spoor te zeggen. Hij heeft de mond vol over het baanverlies van bepaalde vrachtwagenchauffeurs in Nederland. Hij heeft echter geen woord gezegd over het baanverlies door de kaalslag bij, en alle bezuinigingen op, het openbaar vervoer. Ik gun de heer De Jong wat extra spreektijd en zou hem graag hierover even horen.

De heer **De Jong** (PVV):

Het is hartstikke goed dat de fractie van D66 dit belangrijk vindt. Dat vindt de PVV-fractie ook. Daarom zijn wij ook heel erg blij dat er komende maandag een vijf uur durend debat over dit onderwerp gepland staat. Ik dacht: wie het spoor zo belangrijk vindt, behandelt dat niet eventjes tussendoor bij de begrotingsbehandeling. De fractie van D66 weet hoe wij erin staan. Wij hebben pijnlijke maatregelen moeten nemen. Dat moet ook, als je 18 mld. bezuinigt. Bij de aanbestedingen hebben wij het altijd gehad over de Wet personenvervoer 2000. Daarin staat duidelijk aangegeven dat de mensen die voor de vervoersbedrijven werken na aanbesteding hun baan onder de huidige cao behouden. Als het gaat om het probleem van de vrachtwagenchauffeurs die in Nederland werkzaam zijn het volgende. Wij moeten echt iets doen aan de cabotageregeling.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter, ik ben bezig met mijn beantwoording.

De **voorzitter**:

Dat weet ik. Graag een beetje korter.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik zou graag mijn antwoord afmaken. Het werk van Nederlandse vrachtwagenchauffeurs kost hen elke dag bloed, zweet en tranen. Als zij naar andere landen reizen, worden zij bijvoorbeeld geconfronteerd met strengere controles in Frankrijk. In Nederland worden buitenlandse chauffeurs echter vrijwel niet gecontroleerd. Dat is een onmogelijke situatie in onze beleving.

De **voorzitter**:

Wij komen door deze lange antwoorden in de gevarenzone terecht. Ik zet uw tijd gewoon weer aan.

De heer **De Jong** (PVV):

Het voorgaande debat is drie kwartier uitgelopen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Gaat u nu met mij in discussie?

De heer **De Jong** (PVV):

Nee.

De Jong

De heer **Verhoeven** (D66):

De woordvoerder van de PVV heeft natuurlijk veel woorden nodig om dit lastige standpunt uit te leggen. Ik gun hem best alle woorden die hij daarvoor nodig heeft. Hij heeft gelijk als hij zegt dat wij hier maandag over zullen praten, maar wij praten nu over de begroting van Infrastructuur en Milieu en wij praten nu over alles wat daaronder valt. Dat zijn ook alle mensen die in het openbaar vervoer werken en die te horen krijgen dat er verplichte aanbesteding komt. Daarom heb ik de heer De Jong daarnaar gevraagd. Ik kan best tot maandag wachten, maar het zou hem sieren als hij nu al duidelijkheid gaf over het feit dat hij daarover geen woord heeft gezegd.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik zeg nu tegen de fractie van D66 dat wij daarover aanstaande maandag uitvoerig met elkaar in debat kunnen gaan. Zoals wij in voorgaande debatten over de aanbesteding ook al hebben gedaan, zeg ik nu dat wij staan voor de chauffeurs die bij de vervoersmaatschappijen werken. Dat is mijn verhaal.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De PVV-fractie zei net bij monde van de heer De Jong dat alle automobilisten zich groen en geel ergeren aan 80 km-zones. Is hij bekend met onderzoek dat is gedaan naar bijvoorbeeld de ring rond Amsterdam aan de westkant, waaruit iets heel anders bleek?

De heer **De Jong** (PVV):

Ik ben in ieder geval bekend met de onderzoeken die worden uitgevoerd naar de 80 km-zones. Wij vragen het natuurlijk niet alleen aan de fractie van GroenLinks want die is sowieso tegen ieder voorstel dat met asfalt te maken heeft. Uit die onderzoeken komt bijvoorbeeld naar voren dat er vrijwel niets verandert aan de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting of de verkeersveiligheid als je die 80 km-zones weghaalt. Wat er wel verandert, is dat de filedruk afneemt. Het komt dus ten goede aan de doorstroming en daar staan wij voor. Dat is mijn antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn fractie is enorm voor asfalt zolang het de rode variant is. Dat klopt dus ook niet. De heer De Jong zoekt wat selectief in de onderzoeken, want dat onderzoek laat zien dat automobilisten niet onmiddellijk staan te juichen, maar wel degelijk begrijpen dat als je om een stad minder hard rijdt, dat – in tegenstelling tot wat de heer De Jong zegt – beter is voor de luchtkwaliteit, minder lawaai oplevert en echt beter is. Ik begrijp niet waarom de heer De Jong deze feiten zo onder de tafel wil moffelen.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik moffel niets onder het tapijt. Niet alle automobilisten komen van de GroenLinksplaneet. Het is een feit dat het alleen maar voordelen heeft als de 80 km-zones zo snel mogelijk worden afgeschaft. Als je het aan de mensen in het land vraagt, blijkt dat daar veel draagvlak voor is.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik sluit aan bij de vraag van de heer Verhoeven. Wij spreken nu over de begroting en daarin staat een bezuiniging van 120 mln. Ik zou graag van de heer De Jong horen of de gemeentelijke vervoerbedrijven nu eerst die 120 mln. moeten bezuinigen en daarna de aanbesteding ingaan, of

is het: aanbesteding en dan moeten de nieuwe bedrijven die de aanbesteding gaan uitvoeren, 120 mln. bezuinigen?

De heer **De Jong** (PVV):

Zoals afgesproken, staat in het regeer- en gedoogakkoord dat er moet worden aanbesteed en dat daarmee 120 mln. wordt binnengehaald.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dat betekent dat het bedrijf dat de aanbesteding wint, alles krijgt zoals het nu is en vervolgens 120 mln. moet gaan bezuinigen op het bedrag waarvoor het de aanbesteding heeft gewonnen?

De heer **De Jong** (PVV):

Ik zal het herhalen. In het regeer- en gedoogakkoord is opgenomen dat er 120 mln. moet worden bespaard. Dat wordt gedaan door middel van aanbesteding. In de praktijk is dat door de extra investeringen in het openbaar vervoer 97 mln. Dat gaat gebeuren. Er wordt aanbesteed en dat vindt de PVV heel pijnlijk, dat weet de heer Monasch ook. Wij hebben hierover herhaaldelijk gedebatteerd. Er moet 97 mln. worden bezuinigd door middel van aanbesteding. Dat is wat het is.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben het er niet mee eens, maar de PVV heeft een gedoogakkoord waarin staat dat er door middel van aanbesteding 120 mln. zal worden bespaard. Later is dit teruggebracht naar 97 mln. De minister heeft dit laten uitzoeken en nu blijkt dat er maar maximaal 20 mln. kan worden bespaard door aanbesteding en door efficiënter werken. Staat de heer De Jong nog steeds achter die afspraken, als hij weet dat er maximaal 20 mln. kan worden binnengehaald door efficiënter werken?

De heer **De Jong** (PVV):

De SP-fractie weet hoe pijnlijk dit dossier voor de PVV-fractie is. De SP- en de PVV-fractie zijn het over dit onderwerp vaak eens. Wij hebben echter verantwoordelijkheid genomen, wat de SP-fractie niet kan zeggen. Het is heel erg duidelijk dat er 120 mln. moeten worden bezuinigd. In de praktijk is dat 97 mln., omdat deze minister investeert. Er wordt aanbesteed en dat vinden wij pijnlijk. Er moet echter 18 mld. worden bezuinigd. We hebben er bovendien heel erg veel voor teruggekregen. Wij zetten ook erg in op sociale veiligheid, wat ook ten goede komt aan de chauffeurs. Ik ben het met de SP-fractie eens dat het een pijnlijk onderwerp blijft, maar dat heet: verantwoordelijkheid nemen.

De heer **Bashir** (SP):

Het is jammer dat de heer De Jong niet ingaat op het feit dat met de aanbesteding en efficiënter werken maximaal 20 mln. kan worden bespaard, en dus niet 97 mln. Daarom wordt er bijvoorbeeld bezuinigd op de veiligheid en worden de kaartjes duurder. Al die aspecten staan niet in het gedoogakkoord. Ik wijs erop dat de PVV ook voor de verkiezingen een akkoord is aangegaan: met de kiezer. Toen heeft de PVV wel gezegd zich in te zetten voor de vervoersbedrijven, de reizigers en de chauffeurs.

De heer **De Jong** (PVV):

Voor de verkiezingen zijn wij naar de kiezer gegaan en hebben gezegd: u kunt op een partij stemmen die niet aan de kant blijft staan. Wij willen niet zoals de SP 30 jaar aan

De Jong

de kant staan en alleen schreeuwen. Wij zijn een partij die ook verantwoordelijkheid neemt. In een tijd waarin het economisch gezien heel erg moeilijk is, hoort daarbij dat je soms ingrepen moet doen die pijnlijk voor je zijn. Dat geldt voor die aanbesteding, maar dat is verantwoordelijkheid nemen. Ik weet dat de SP-fractie dit element, het verantwoordelijkheid nemen, nog nooit heeft gevoeld, maar daar kan ik niets aan doen. Onze kiezer is in ieder geval blij dat wij op heel veel andere punten ontzettend veel hebben binnengehaald: ouderenzorg, immigratie en veiligheid. Daar staat de PVV voor.

De voorzitter:

De heer Bashir wil hierop iets terugzeggen.

De heer Bashir (SP):

Wij willen uiteraard ook graag verantwoordelijkheid nemen. Mijn vraag was ook gericht op het feit dat de afspraken gingen over 120 mln., later teruggebracht naar 97 mln., die moest worden binnengehaald door efficiënter werken als gevolg van de aanbesteding. Dat blijkt dus niet te kunnen. Hoe kan de heer De Jong dat nog steeds verantwoorden?

De voorzitter:

Die vraag is al een keer gesteld en, op de wijze zoals de heer De Jong dat heeft gedaan, beantwoord. Ik dank de heer De Jong voor zijn bijdrage. We gaan nu luisteren naar de heer De Mos, ook van de PVV.



De heer De Mos (PVV):

Voorzitter. Kent u het programma Het spijt me? Mensen die gekwetst zijn, krijgen daarin een bloemetje aangeboden om het goed te maken. Er is een groep mensen gekwetst in Nederland, namelijk de taxichauffeurs. Na de liberalisering in 2000 kwam de taxibranche in zwaar weer terecht. Vooral in de grote steden was er sprake van een forse toestroom van gelukzoekers en criminele randfiguren, die de taximarkt ernstig bevuilden. Taxivergunningen die voor de liberalisering maar liefst drie ton waard waren, waren ineens niets meer waard. Sommige taxichauffeurs zitten hierdoor nog steeds in de schulden. Oprechte excuses richting deze taxichauffeurs vanuit de overheid zijn dan ook op hun plaats. Naast excuses maken kan de overheid nog meer doen voor de taxichauffeurs, namelijk een vereenvoudiging van de rij- en rusttijdenregeling doorvoeren. Een regelgedrocht waarmee de hardwerkende taxichauffeurs nu moeten leven. KNV Taxi spreekt over circa 15 mln. aan administratieve lasten per jaar. Heeft de minister de bereidheid om de rij- en rusttijdenregeling aan te passen?

Het is alweer enige tijd geleden dat ik als klein kereltje De Mos op de basisschool een werkstuk maakte over Greenpeace. En wat was die kleine doerak enthousiast over deze organisatie! Dat leerde je ook op school: Greenpeace is goed. Dat is ook wat veel mensen thuis denken. Greenpeace wil het doodknuppelen van zeehonden tegengaan. Greenpeace wil een einde aan de walvisjacht. Greenpeace wil een schone wereld. Als klein onwetend mannetje adoreer je zo'n club; dan wil je later als je groot bent lid worden van zo'n beweging. Maar zoals met zo veel dingen in het leven, zijn dingen niet altijd zoals je denkt dat ze zijn. Of zoals Shakespeare het zei: all that glitters is not gold. Het is met Greenpeace helaas gruwelijk

de verkeerde kant op gegaan. De organisatie is geradicaliseerd. Zomaar even twee voorbeelden die dat aantonen. In 2008 stortten Greenpeaceactivisten rotsblokken in zee. Vissers reageerden woedend, omdat de organisatie wilens en wetens mensenlevens in gevaar bracht. Afgelopen zomer installeerde de radicale milieclub vier meter hoge beelden van zeepaarden op de zogeheten Klaverbank. De beelden waren bevestigd aan natuurstenen van ongeveer twee bij drie meter. Daarachter blijven visnetten gemakkelijk haken. Jaap Hennekeij, voorzitter van VisNed, zegt hierover: "een kotter die met zijn vistuig blijft hangen, kan omslaan en zinken". Ik wil niet zover gaan om de mensen van Greenpeace van poging tot doodslag te betichten, maar onbezonnen en radicaal zijn deze acties zonder enige twijfel.

Bleef het hier maar bij. Konden wij maar spreken van een incident. Helaas, behalve deze acties zijn er tal van andere geweest, zoals de bijna-kernramp van vorige maand. Verder noem ik het illegaal bekladden van gebouwen, het illegaal binnendringen bij bedrijven, het illegaal blokkeren van bouwactiviteiten en de misleiding rondom gifschip Probo Koala, wat geen gifschip bleek te zijn. Bij het dossier over Brent Spar werd door Greenpeace de hoeveelheid olieresten moedwillig met een factor honderd overdreven. Hieruit blijkt dat er geen sprake meer is van incidenten, maar dat Greenpeace een weg van wetteloosheid is ingeslagen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik krijg de indruk dat ik bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Justitie ben beland. Ik ben toch bij de behandeling van de begroting van I en M, voorzitter? Ik dacht dat de heer De Mos woordvoerder Milieu was voor de Partij voor de Vrijheid. Onderwijzers op de lagere school hebben mij overigens altijd liefde voor de natuur en voor het milieu bijgebracht. Ik meen dat de heer De Mos ook uit het onderwijs kwam.

De heer De Mos heeft naar ik aanneem ook de Environmental Performance Index van de Yale-universiteit ingezien. De Yale-universiteit is geen club voor linkse hobby's, maar een universiteit die in de top vijf van de wereld staat. In de genoemde index over milieuprestaties staat Nederland op de 47ste plaats. Nederland staat lager dan landen als Roemenië, Suriname, de Dominicaanse Republiek, Albanië en het dichtstbevolkte land ter wereld, Singapore. Wat vindt de heer De Mos daarvan?

De heer De Mos (PVV):

Dit is een mooie sprong in het diepe. Ik ben inderdaad onderwijzer geweest.

De heer Paulus Jansen (SP):

U gaat hierover, mijnheer De Mos.

De heer De Mos (PVV):

Ja, ik kom op het antwoord op die vraag, maar ik blijf nog even stilstaan bij het feit dat ik onderwijzer ben geweest. Uiteraard was ook deze onderwijzer gek op de natuur. De paden in, de lanen uit; ik was daar helemaal gek op. Ik sta er ook voor. Ik sta voor handhaving van milieuregeling. Ik meen dat de heer Jansen en ik ooit eens samen hebben opgetrokken bij het aanpakken van plasticvervuiling in zee. Als milieuregels worden overschreden, dan is de PVV de eerste die er iets van vindt.

De heer Jansen vroeg ook wat ik van al die indexen vind. Ik sta niet achter zijn zielige verhaal. De heer Jansen

De Mos

zei volgens mij ook dat Nederland in de top tien staat van gelukkige landen. Daar houd ik me maar aan. Ik ben zeer gelukkig. Ik hoop dat men bij de SP ook wat gelukkiger wordt.

De heer **Paulus Jansen** (SP):
Nederland is in de top tien van gelukkigste landen terechtgekomen, omdat hier in de afgelopen eeuw vrij veel tijd en geld is gestoken in een goede ruimtelijke ordening, een goed milieu en goed natuurbeleid. Op die manier is de schaarse ruimte goed gebruikt. In die top tien zijn wij dus niet zomaar terechtgekomen. Ik herhaal mijn vraag aan de heer De Mos. Wat is de ambitie van de PVV? Op welke plaats hoort volgens de PVV Nederland in die ranking te staan?

De heer **De Mos** (PVV):
Ik zal het nog een keer proberen uit te leggen. In dit land hebben wij natuurregelgeving. Als de regels worden overtreden, dan worden de mensen die daarmee de natuur vervuilen, wat de PVV betreft keihard aangepakt. Ik ga echter niet mee in alle huilverhalen. Het is nog nooit zo goed gegaan met de natuur in Nederland als nu. De das komt terug. De ooievaar komt terug. Er kunnen opnames van Free Willy worden gemaakt aan de Noordzeekust, want de orka is terug. De wolf is signaleerd op de Veluwe. Het gaat dus gewoon de goede kant op. Ik ga daarom niet mee in de huilverhalen van de SP-fractie.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):
Ik wil eerst opgemerkt hebben dat Greenpeace in ieder geval bij de acties op zee keurig de coördinaten heeft bekendgemaakt. Wij hebben vandaag de antwoorden binnengekregen op vragen die een fractiegenoot van de heer De Mos heeft gesteld. Er is niks aan de hand. Dat is iedereen bekend. Ik zie dat de PVV zich heel druk maakt over Greenpeace, terwijl deze organisatie probeert om giftige stoffen uit speelgoed te houden enzovoort. Ik vraag mij daarom af voor welke belangen de PVV eigenlijk staat. We zien dat in het rijtje van de 200 invloedrijkste Nederlanders allemaal bobo's staan. Bernard Wientjes staat weer bovenaan. Dit zijn mensen uit het bedrijfsleven, grote vervuilers. Zij hebben helemaal niets met de gezondheid van Henk en Ingrid. Waarom dus zo'n furie over Greenpeace? Loopt de PVV aan het handje van de grote en machtige bedrijven in Nederland?

De heer **De Mos** (PVV):
De Partij voor de Dieren beweert dat alles mag, zolang je de coördinaten maar aangeeft. Dan mag je de wet zelfs overtreden. Ik pik een televisie, maar zet hem terug. Dan heb ik niks gedaan. Dat is een beetje wat de Partij voor de Dieren zegt.

De PVV staat voor handhaving van natuur- en milieuregelgeving. Dat is het hele verhaal. Wij zijn mordicus tegen een boevenbende die bij voortduring de wet overtreedt. De wet is er om nageleefd te worden. Greenpeace moet daarmee ophouden. Als Greenpeace gaat strijden tegen het doodknuppelen van zeehondjes en tegen de walvisjacht, geef mij dan een spandoek, dan gaan we samen naar het Malieveld en ben ik de eerste die meedoet.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):
De heer De Mos geeft een verkeerde samenvatting. Misschien vindt hij de vraag een beetje te pijnlijk. Ik heb de opmerking over de coördinaten gemaakt omdat de PVV

suggereert dat Greenpeace levens in gevaar heeft gebracht. Dat is niet waar. Dat wilde ik gezegd hebben. Ik hoor de leden van de VVD-fractie heel hard brommen. Zij kennen de feiten niet?

Laten we ons bij de feiten houden. Waarom wil de PVV Greenpeace het land uitzetten en heeft de PVV een andere houding bij de milieuovertredingen van Nederlandse bedrijven, die wel degelijk aan de orde van de dag zijn? Die bedrijven worden niet het land uitgestuurd, toch?

De heer **De Mos** (PVV):
Over de maatregelen had ik mij nog niet uitgelaten. Daar kom ik op een later moment nog even over te spreken. Ik heb niet gesproken over het land uit sturen, maar heb het puur over het hoofdkantoor gehad. Ik kom daar zo over te spreken.

Mevrouw **Ouwehand** zegt dat Greenpeace niemand in gevaar heeft gebracht. Dank je de koekoek! Jaap Hennekeij, die zo'n 80% van de Noordzeekotters vertegenwoordigt, zegt dat het levensgevaarlijk is wat Greenpeace heeft gedaan en dat schepen erdoor kunnen zinken. Op schepen zitten heel vaak bemanningsleden. Ik zal u niet aanraden om bij min 5 op de Noordzee te zinken.

Staatssecretaris **Bleker** heeft de acties van Greenpeace met zeepaarden in strijd met de wet genoemd. Oudminister **Gerda Verburg** – we kennen haar allemaal nog – heeft gezegd dat deze acties de broodwinning en de veiligheid van vissers in gevaar brengen. Ik zou willen dat mevrouw **Ouwehand** op de Bühne stond om de hardwerkende visser te verdedigen tegen het wetteloze gedrag van Greenpeace. Dan was zij een stoere vrouw geweest.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):
Voor de laatste keer: het gaat dus niet over ...

De **voorzitter**:
Mevrouw **Ouwehand**, dit was al uw laatste keer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben heel blij dat de heer De Mos vindt dat natuur- en milieuregels echt niet kunnen worden overtreden.

De heer **De Mos** (PVV):
100%.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben heel blij met deze bevestiging. Geldt dit ook voor het openbreken van internationale verdragen? Of zegt de heer De Mos van de PVV dan: het spijt mij, maar daar ga ik niet over?

De heer **De Mos** (PVV):
Ik heb zo'n vaag vermoeden dat mevrouw Van Veldhoven van D66 nu over de Hedwigepolder wil beginnen. Dit heeft te maken met een internationaal verdrag over natuurcompensatie. De PVV is hier altijd heel erg duidelijk in. Wij bepalen de natuurregels zelf. Wij laten ons die niet opleggen door Brussel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan constateer ik dat de PVV zeer beperkt invulling geeft aan het naleven van natuur- en milieuregels. De PVV leeft alleen natuur- en milieuregels na die zij zelf opstelt. Daarmee is er geen enkele garantie dat de PVV hiervoor werkelijk opkomt.

De Mos

De heer **De Mos** (PVV):
De D66-fractie mag constateren wat zij wil.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik probeer het even met Nederlandse milieuregels. Na Moerdijk hebben wij samen opgetrokken bij een motie voor een quickscan. Wat vindt de PVV van het tempo waarin er gehandhaafd dan wel beboet wordt?

De heer **De Mos** (PVV):
Ik heb het tempo even niet voor de geest. Als het tempo te laag is en als mevrouw Van Tongeren samen met mij wil optrekken, kan zij dadelijk bij mij langskomen. Dan kunnen we daarover praten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat doe ik graag. Ik kan de heer De Mos vertellen dat er nog niets aan boetes uitgezet is en dat ook de handhaving nog niet opgeschoten is. Ik tref de heer De Mos dus aan mijn zijde om daar vaart achter te zetten.

De heer **De Mos** (PVV):
De wetteloze weg die Greenpeace is ingeslagen moet stoppen voordat er onschuldige slachtoffers vallen. Daarom de volgende vragen aan de staatssecretaris. Heeft de staatssecretaris de bereidheid om Greenpeace te weren als volwaardig gesprekspartner van het Rijk zolang deze organisatie illegale acties en misleiding niet afzweert? Heeft de staatssecretaris de bereidheid om zich er in het kabinet hard voor te maken dat in de Wet op de kansspelen een bepaling wordt opgenomen die regelt dat organisaties die een kansspelvergunning hebben of aanvragen, geen gelden meer mogen geven aan organisaties die in het verleden zijn veroordeeld of die acties uitvoeren die niet wettelijk zijn toegestaan? Wil de staatssecretaris Greenpeace oproepen om het hoofdkantoor in Nederland te sluiten, daar de al dan niet internationale, illegale acties van Greenpeace imagoschade veroorzaken voor Nederland?

Nederland is klaar voor de horrorwinter, althans, dat kopte het AD op 16 november jongstleden op de voorpagina. Nederlanders maken zich druk over ijskrabbers, snowboots, winterbanden, sneeuwschuivers en strooizout. Of de voorspelde horrorwinter er nu wel of niet komt, feit is dat niemand in ons land zich nog zorgen schijnt te maken over de hypothese dat klimaatverandering zou komen door ons mensen. Dat is maar goed ook, want klimaatbeleid maken op iets waarop je geen invloed hebt, is niet alleen een ridicule maar vooral ook een zeer kostbare bezigheid.

Dit brengt mij meteen tot een zorgpunt. De antwoorden van de staatssecretaris op onze zomerse vragen aangaande de kosten die zijn gemaakt sinds de invoering van het klimaatbeleid, vind ik onbevredigend. De staatssecretaris zegt dat de gevraagde informatie niet over alle jaren beschikbaar is. Dat komt dus neer op het volgende. We vinden klimaatbeleid erg belangrijk, we geven er miljarden aan uit, maar wat het ons precies kost, mag Joop weten. Nog schokkender is natuurlijk het feit dat niemand kan of wil melden wat al die kosten hebben opgeleverd. Sinds 1990 gonst de term Kyoto door het huis, maar niemand vraagt hoeveel minder warm het is geworden dankzij Kyoto, hoeveel minder de zeespiegel is gestegen dankzij Kyoto, of hoeveel minder CO₂ er wereldwijd is uitgestoten na Kyoto. Kortom, kan de staatssecretaris de Kamer een onafhankelijk onderzoek doen toekomen met daarin een

kosten-batenanalyse aangaande het klimaatbeleid? Want terwijl landen als de Verenigde Staten, China, India en Rusland zeggen "u kunt de boom in met uw klimaatbeleid" blijven wij in Nederland water naar de zee dragen. Dat kan natuurlijk nooit goed zijn voor de zeespiegel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb een vraag op het punt van het klimaat. Ik neem aan dat de heer De Mos goed bekend is met de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen en met hun conclusie dat de stijging van de deeltjes in de lucht met zekerheid veroorzaakt wordt door menselijke activiteiten. Hij zegt dat de mens geen enkele invloed heeft. Hoe beoordeelt hij dan, terugkijkend, het verminderen van het gat in de ozonlaag?

De heer **De Mos** (PVV):
Ik stel inderdaad dat de mens geen invloed heeft op het klimaat, getuige ook het klimaat zo'n 70 miljoen jaar geleden. Wij hadden hier toen een tropische zee. 150 jaar geleden was hier kruie ijs. Ik heb geen Batavier in een Hummer gezien die de opwarming destijds veroorzaakte, noch een industriële revolutie van Neanderthalers. Ik heb het allemaal niet meegemaakt. De invloed van de mens op het klimaat achten wij dus verwaarloosbaar. Wij vinden het dan ook niet verantwoord om daar miljarden euro's in te stoppen, euro's die we ook anders kunnen inzetten, bijvoorbeeld voor ouderen in 24 uursluiers, goede wegen, noem maar op. Dat geld moet niet over de klimaatbalk worden gooid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat de PVV er niet bij was toen hier een ijstijd was, betekent nog niet dat deze partij zo kortzichtig moet zijn dat ze ook voor de toekomst niets wil doen voor het klimaat. Het IPCC kwalificeert conclusies als "zeker", "wellicht zeker" of "zeer zeker". Dat de mens invloed heeft gehad op de klimaatverandering, wordt door iedereen als "zeer zeker" gekwalificeerd. Het is jammer dat de heer De Mos dit stelselmatig blijft ontkennen, zonder enige onderbouwing.

De heer **De Mos** (PVV):
D66 mag opnieuw concluderen wat het wil. Feit is dat we sinds 1990 bakken vol geld, miljarden, hebben uitgegeven aan invloed uitoefenen op het klimaat, maar dat dit helemaal niets heeft opgeleverd. Dat vindt de PVV inderdaad erg zonde.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):
Ik wil erop wijzen dat klimaatwetenschappers juist zeggen dat extreme weersomstandigheden allemaal het gevolg zijn van klimaatverandering. Dus ook een horrorwinter wil niet zeggen dat de temperatuur niet stijgt. Je hoeft de krant maar open te slaan of het nieuws te bekijken of je merkt dat overal ter wereld zich extremen voordoen. Vindt de PVV dat toeval of is het toch opvallend dat nu op zo veel plaatsen het klimaat van slag lijkt te zijn?

De heer **De Mos** (PVV):
Volgens de PVV zijn extremen van alle tijden Ik noem de Sint-Elisabethsvloed van 1421. Er was toen nog geen opwarming door menselijk handelen. Gaat u rustig slapen, er komt een koude winter aan en dan kunt u genieten van uw kop snert.

De Mos

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):
Inderdaad, een koude winter is ook onderdeel van klimaatverandering.

De heer **De Mos** (PVV):
Dat mag u geloven.

Het is de PVV een lief ding waard om vanaf nu de kosten aangaande het klimaatbeleid nauwkeurig bij te houden. Daarom stellen wij een klimaatkostenteller voor à la "US debt"-klok op het ministerie van I en M die op de eurocent nauwkeurig bijhoudt wat er precies aan welk klimaatdoel wordt uitgegeven. Een kostencompliment is er alvast voor de beslissing van de staatssecretaris om de financiering te beëindigen van Kamerleden die deel willen nemen aan klimaatfloppen. Hulde daarvoor. Een ander compliment is voor de 2000 geschrapte banen op I en M. Wij hopen dat het om 2000 geitenwollen klimaatsokken gaat.

De gevolgen van het klimaatbeleid, dat tot doel heeft het CO₂-spook met pek en veren buiten de stadsmuren te verjagen, worden pijnlijk zichtbaar. Dat ondervond de staatssecretaris vorige week nog in China toen hij bij het serveren van de pekingeend nog werd opgeschrikt door de Chinese viceminister van transport, die stelde dat de per 2012 in Europa ingevoerde CO₂-taks ETS slecht zou zijn voor de handel tussen ons land en China. Heeft China bedreigd met sancties jegens Nederland als Nederland het ETS-systeem invoert? En hoe zit dat met andere landen?

Nu wij het over de negatieve gevolgen van het invoeren van de CO₂-heffing in de luchtvaart hebben, wordt het ook eens tijd voor een complimentje. Zo ben ik dan ook wel weer. Gisteren antwoordde de staatssecretaris positief op mijn vraag om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de gevolgen van het invoeren van het ETS. Daar verwacht de luchtvaartindustrie een miljardenstrop van. Wij wachten de uitkomsten van dat onderzoek dan ook met spanning af.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wil met de heer De Mos nog even een punt doornemen uit zijn verkiezingsprogramma, namelijk het punt over referenda. De PVV-fractie heeft in de media laten weten een referendum over een mogelijke nieuwe kerncentrale niet te steunen. In haar verkiezingsprogramma staat niet tussen haakjes: over alle onderwerpen behalve over kerncentrales. Dit komt ook niet voor in het door de PVV-fractie ondertekende gedoogakkoord. Waarom steunt de PVV-fractie dit referendum dus niet?

De heer **De Mos** (PVV):
Ik vind het op zich een hartstikke leuke vraag. Wij hadden ook in ons verkiezingsprogramma staan dat wij luidruchtig voorstander zijn van kernenergie. Dan moet je een keuze maken tussen twee belangrijke punten in je verkiezingsprogramma. En heel gek: de keuze is op kernenergie gevallen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Klopt het dan dat er staat: wij zijn voor referenda, maar met uitzondering van referenda over alle punten die in ons programma staan? Wat er eigenlijk staat, namelijk "dit geldt voor alle onderwerpen", is dus niet zo. Het is dus: nee, het ligt er een beetje aan hoe onze hoed staat; als wij dit onderwerp wel willen, dan zijn wij tegen een re-

ferendum; als wij tegen het onderwerp zijn, willen wij wel een referendum?

De heer **De Mos** (PVV):
Mijn hoed staat altijd goed en als ik mevrouw Van Tongeren zie, zal ik hem altijd afnemen.

De **voorzitter**:
Wij controleren de regering, niet elkaar, mevrouw Van Tongeren. Tja, zo is het.

Het woord is aan mevrouw Van Tongeren voor haar inbreng.

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Het is lang geleden dat wij in Nederland een regering hadden die zo weinig interesse voor het klimaat, de leefbaarheid en het milieu had. Minister Schultz heeft zich razendsnel ontpopt tot een soort Camiel Eurlings in het kwadraat. Haar agenda is kort: vierkante meters asfalt storten en linten knippen. Haar opmerkingen dat de reiziger in het openbaar vervoer weer met een hoofdletter R geschreven moet worden, lijkt een grote karikatuur te worden, want er staan nul euro aan extra investeringen tegenover. De staatssecretaris lijkt nog het meest op een jongste bediende op het ministerie die zich met niet al te veel kennis van zaken door de Kamerdebatten over milieu worstelt. Hij en de regering weten zich immers door 76 parlementariërs voorzien van rugdekking, ongeacht de argumentatie van de oppositie.

In ons mooie, drukke land is er een permanente strijd tussen de belangen van projectontwikkelaars, boeren, vervoerders, smeerpotsbedrijven, groene pioniers, burgers die willen autorijden en vaak dezelfde burgers die willen genieten van natuur en rust. Zo'n strijd is onvermijdelijk en normaal. Daar hoort een overheid bij die boven de partijen staat en die de belangen afweegt, maar daar gaat het mis met deze regering. Deze overheid volgt een ramkoers en heeft alleen oog voor de afdeling asfalt en beton. Ik heb wel eens gedacht dat ik te maken had met het ministerie van infrastructuur en mobiliteit. Elke balans is zoek. Wij hebben de heer Jansen gehoord met een reeks lijsten waarin wij helemaal op de verkeerde plek staan. Ik ga dat niet overdoen, maar wij zijn een van de rijkste landen van Europa. Wij zouden dan toch niet onderaan al deze lijstjes moeten bungelen? Het kabinet toont zich immuun voor dergelijke cijfers, maar ook voor een oordeel van de eigen planbureaus, de Europese Commissie of de rechter. Politiek overleeft het kabinet dat wel, maar voor ons land is het slecht. Wat zeggen deze bewindspersonen tegen een reiziger in de Randstad die naar zijn werk wil, maar straks niet meer met de bus kan of pas veel later? Wat zeggen ze tegen omwonenden van asfaltzeeën die nu worden aangelegd, die last hebben van het lawaai, de luchtvervuiling en daar gezondheidsklachten van krijgen? Wat zeggen ze tegen bewoners rond chemische industrie die nog steeds niet weten of het bedrijventerrein bij hen in de buurt veilig is? Is daar een bedrijfsbrandweer? Wat zeggen ze tegen groene ondernemers die zich op een gelijk speelveld willen meten met de fossiele ondernemers, maar dat niet kunnen door het voortdurende zigzagbeleid dat deze regering voert? Ik noem als klein voorbeeld de elektrische auto: een erfenis van een motie van de VVD en GroenLinks die nu vakkundig om zeep geholpen is. Wat zeggen ze tegen studen-

Van Tongeren

ten en onderzoekers die innoveren tot zij een ons wegen, maar die hun prachtige vindingen maar niet op de Nederlandse markt verkocht krijgen?

Dan kom ik op het openbaar vervoer. Zondag staakte het openbaar vervoer in de G3 vanwege de bezuinigingen. De verplichte aanbesteding loopt uit op een prestigestrijd van jewelste. Zelfs wethouders van VVD-huize keerden zich tegen de minister. Terecht wijzen zij erop dat de economie van de steden ontregeld dreigt te raken. Hoe verklaart de minister hun zorgen? Kletsen zij maar wat uit hun liberale nek of hebben zij een punt? Ik vond het opmerkelijk dat de heer Aptroot meer hecht aan de opinie van iemand van ROVER dan aan die van de wethouders van zijn eigen partij. Ik zou willen dat hij enkele andere punten van ROVER ook zo zou steunen.

Ik zie verschil tussen de behandeling van verschillende vervoersvormen, verschil tussen automobilisten en mensen die het openbaar vervoer gebruiken. Voor de één hecht de minister veel waarde aan een betrouwbare en zo kort mogelijke reistijd, maar voor de ander maakt het niet uit om in de kou tien minuten of een kwartier langer op de bus te moeten staan wachten. Het lijkt wel alsof alle vormen van vervoer voor haar gelijk zijn, maar dat het autovervoer een beetje gelijk is dan de rest. GroenLinks geeft wél om openbaar vervoer. Openbaar vervoer is de slagader van de steden en GroenLinks voelt er niets voor om kwaliteit op te offeren aan kortzichtige bezuinigingen. Daarom ondertekenen ook wij de initiatiefwet zodat steden zelf kunnen besluiten of zij willen aanbesteden of niet.

Dan kom ik op de treinen. GroenLinks is tevreden dat de NS na 2015 over het hoofdspoor blijft rijden. Het is verstandig dat de hsl in de dienstregeling geïntegreerd wordt. De tarieven van de Fyra vormen wel een zorgpunt. Het was onvermijdelijk dat de minister de concessie moest openbreken, maar de reizigers dreigen hiervoor te gaan bloeden. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Mijn fractie is niet blij dat de minister in Limburg de stoptreinen gaat aanbesteden. Dat is vragen om problemen. Het lukt vervoerders nu al niet om reizigers zonder extra in- en uitchecken te laten reizen. Er is gedoe over reizigersinformatie en bij calamiteiten helpt het ook al niet als het spoor nog verder opgesplitst raakt. Niet doen dus. Dat in de nieuwe concessie niet geregeld wordt dat alle intercity's toegankelijk worden voor de 100.000 Nederlanders die in een rolstoel zitten, vinden wij eveneens een tegenvaller. Als alle treinen wel toegankelijk zouden zijn, zou je in principe geld overhouden bij het doelgroepenvervoer. Kan de minister ingaan op deze eventuele financieringsmogelijkheid om dit in de intercity's voor elkaar te krijgen? Het openbaar vervoer moet tenslotte toegankelijk zijn voor iedereen. In het regeerakkoord staat namelijk duidelijk dat dit wel de intentie is.

Ik kom op de gedifferentieerde parkeertarieven. Dat is nog zo'n erfenis: de experimenteerwet gedifferentieerde parkeertarieven. Wat is er nu tegen om gemeenten de ruimte te geven, minder parkeergeld voor schone auto's te vragen om de lucht schoner te krijgen? Het credo van dit kabinet was toch: decentraal wat kan, alleen centraal wat moet? Het zou bovendien een geweldige steun in de rug zijn voor de staatssecretaris, het elektrisch vervoer en de auto's op groen gas. Staatssecretaris, waar blijft die wet?

Ik ga over op de luchtkwaliteit. Ongeveer een week geleden was de Luchtalliantie met een meetbus aanwezig

op het Plein, hier in Den Haag. Zij heeft vastgesteld dat de luchtkwaliteit op het Plein allerbelabberdst is; de lucht is van de laagste kwaliteit die zij in West-Europa heeft gemeten. Zij vertelde dat niet alleen een slechte luchtkwaliteit buiten, maar ook slechte lucht binnen heel nadelige gevolgen heeft. Slechte lucht, zo tonen onderzoeken van de Luchtalliantie aan, zorgt in ongeveer 15% van de gevallen voor slechtere besluiten. Ik stel voor dat wij ook in dit gebouw een aantal luchtmetingen gaan doen. Vooral voor vak-K zou ik een veel betere luchtkwaliteit willen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Mevrouw Van Tongeren maakte een heel interessante opmerking. Wat zij zegt, klopt: op het Plein, hier voor de deur, is de luchtkwaliteit slecht. Dat is gek, want er mogen geen auto's rijden; op de wegen daarachter, waar wel auto's rijden en waar de lucht lekker beweegt, is de luchtkwaliteit veel beter. Wat is de conclusie van mevrouw Van Tongeren, nu zij weet dat de luchtkwaliteit het slechtst is in het winkelgebied, waar geen auto's rijden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

In heel Nederland zijn een stuk of vijf, zes plekken die alle perken te buiten gaan. Een daarvan ligt in Den Haag. Er zijn prachtige luchtfoto's waarop je dit in kleurtjes ziet. In heel Nederland is te veel van het allerkleinste fijnstof en in de Randstad is teveel van het kleinste en het iets grotere fijnstof. Van heel Europa heeft Nederland zo ongeveer de slechtste luchtkwaliteit. Die ademen wij, Nederlanders, in. Dat past volgens GroenLinks niet bij het zijn van het rijkste land. Wij vinden dat hiertegen maatregelen moeten worden genomen. De hele set maatregelen is bij staatssecretaris Aptroot bekend, te beginnen met bijvoorbeeld wegbeprijzing.

De heer **Aptroot** (VVD):

Erkent mevrouw Van Tongeren dat het vooral de verwarmingen van huishoudens zijn die de luchtverontreiniging veroorzaken, met name in het stedelijk gebied? Erkent zij dat het autoverkeer hierin maar een heel klein aandeel heeft, een aandeel dat overigens nog krimpt ook?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De visie van GroenLinks is dat domweg uitgegaan moet worden van de gezondheid van de mensen, dus dat alle verschillende vervuilingbronnen moeten worden aangepakt: landbouw, veeteelt, industrie, vervoer, verwarming thuis. Het hele pakket moet worden aangepakt om de vervuiling naar beneden te brengen, zodat mensen een betere gezondheid genieten en wij voldoen aan onze Europese verplichtingen.

Ik heb een paar aardige suggesties. Ik hoop dat dit kabinet, dat weinig oog heeft voor milieu, daarin misschien toch met mij mee kan gaan. Een aantal studenten van de TU Delft heeft aerodynamische zijpanelen voor vrachtauto's ontworpen. Daardoor rijdt een vrachtauto met 7% minder brandstof. Er rijden al zo'n honderd vrachtauto's met die zijpanelen in Nederland. Het zou enorm helpen als alle vrachtauto's in Nederland op termijn met deze zijpanelen worden uitgerust. Wij zouden graag willen dat de minister dit stimuleert. Ik heb drie suggesties. Ik hoor graag haar reactie. Ik sta ook open voor andere mogelijkheden om zo snel mogelijk al deze vrachtauto's met deze zijpanelen uitgerust te krijgen. Het is ook nog eens erg goed voor de verkeersveiligheid, want fietsers kunnen hierdoor niet meer vanaf de zijkant

Van Tongeren

onder de vrachtautowielen komen. Labeling binnen Europa waarbij de CO₂-uitstoot wordt betrokken, zou ook enorm helpen voor de vrachtauto's. Is er een mogelijkheid om een tijdelijke korting op de motorrijtuigenbelasting in te voeren, of ziet de minister mogelijkheden voor wegbeheerders om deze innovatie verder te stimuleren?

Het tweede voorstel van GroenLinks in dezelfde categorie – er werd al eerder aan gerefereerd – is de ledverlichting. Ledverlichting is 50% goedkoper, dus die verdient zichzelf vrij vlot terug. Wij hebben een voorstel gelanceerd om elke dag een kilometer van ledverlichting te voorzien. Dan hebben wij in drie jaar heel Nederland voorzien van ledlampen. Dit is haalbaar en betaalbaar. Ik heb een amendement op dit punt voorbereid, waarmee ook de kosten gedekt zijn. Graag krijg ik een reactie van de minister hierop.

De veiligheid van de chemiesector heb ik met de PVV-fractie al enigszins doorgenomen. Ik hoor echter ook graag een reactie van de staatssecretaris daarop.

Wat betreft het afval sluit ik mij aan bij de opmerkingen van D66 en van het CDA. Ik heb wel nog een suggestie. Is het niet mogelijk om bijvoorbeeld designstudenten middels een prijsvraag uit te dagen om verpakkingen zo licht mogelijk en van één materiaal te maken, waardoor die veel beter recyclebaar worden? Dit kan misschien een hele cyclus op gang brengen van lichtere, betere en makkelijker materialen. Die kunnen beter vervoerd worden en zijn beter voor de afvalkant. De staatssecretaris heeft namelijk vaak gezegd dat hij voor preventie is

Ik heb vandaag niet gesproken over de Nederlandse ambities op de klimaattop in Durban, omdat die donderdag uitgebreid aan de orde komen. Ik wil dan graag een serieus debat met de staatssecretaris voeren. Ik roep hem op tot een ambitieuzere agenda. Dat is hard nodig, want het klimaatscepticisme rukt enorm op in dit parlement.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb nummer veertien gekregen op de sprekerslijst. Dat is mij als voetballer nooit gelukt. Ik voel mij dus heel gelukkig vandaag.

Op dit late uur begin ik met een belangstellende vraag aan de beide bewindspersonen. Ik ben eigenlijk benieuwd of het nog een beetje spoort op het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vorig jaar is dit ministerie nieuw ontstaan. Inmiddels hebben beide bewindslieden een jaar ervaring op die plek. Ik zou het goed vinden om daar iets over te horen, zeker ook vanwege de samenvoegingen die hebben plaatsgevonden.

De ChristenUnie heeft een wisselend beeld van dat jaar. Ik begin positief. Er zijn zaken die goed gaan. Ik noem er één. De filedruk in het land is afgenomen. De afgelopen dagen hebben wij enkele cijfers daarover gehoord. De afname heeft natuurlijk ook met de economische crisis te maken. Daar moeten wij heel eerlijk over zijn. De afname is echter ook het gevolg van de aanleg van extra rijstroken en de zogenaamde spitsstroken. Het is fijn dat de minister de inspanningen van het vorige kabinet voortvarend heeft opgepakt. Ik dank haar daarvoor.

Ondanks omvangrijke bezuinigingen is er gelukkig ook meerjarig nog geld beschikbaar voor infrastructuur. Dat is goed voor de economie. Dit houdt de bouw en de veer- en vervoerssystemen in beweging. De krappere budgetten maken het echter wel noodzakelijk dat elke investering zorgvuldig gewogen wordt. De lijst met mogelijke

projecten is vele malen langer dan het beschikbare budget. Dit betekent dus ook dat wij prioriteiten moeten stellen. Die lijst had overigens wel wat korter kunnen zijn als het project kilometerbeprijzing was doorgezet. De fractie van de ChristenUnie vindt het nog steeds jammer dat dit niet gebeurd is. Het is echter niet anders. De minister heeft met die politieke werkelijkheid te maken.

Wij vinden het ook positief dat de minister er een soort persoonlijke missie van heeft gemaakt om de reiziger in Nederland centraal te stellen. Haar credo – het werd vanavond al eerder genoemd – is om het woord reiziger met een hoofdletter te schrijven en uit te spreken. Dit laatste is misschien iets moeilijker. Het valt ons ook op dat het in het afgelopen jaar vooral een missie van woorden is geweest. Ik wil er mijn persoonlijke missie van maken om de minister de komende tijd verder te helpen om haar woorden om te zetten in nog meer concrete daden. Om mijn positieve inzet te illustreren, heb ik voor de minister iets meegenomen dat ik pas na afloop zal overhandigen, omdat dit niet in de Handelingen kan worden opgenomen. Het is het woord reiziger in chocoladeletters, gezien de tijd van het jaar. Dit scheelt weer wat boodschappen doen in de komende tijd. In ieder geval stel ik voor om alle letters van het woord reiziger met een hoofdletter uit te spreken. De chocoladeletters zijn overigens fair trade. De minister en de staatssecretaris krijgen deze chocoladeletters na afloop van ons mee, als aansporing om er serieus werk van te maken.

Wij maken werk van een actieplan waar ik de minister ook op zal trakteren, nog voor de kerst. Het betreft een initiatiefnota – deze zal dus officieel aan de Kamer worden aangeboden – om het regionaal openbaar vervoer in ons land een kwaliteitsplan te laten maken waardoor reizigers een beter product krijgen en het aantal reizigers kan toenemen. Wij hebben daar in de afgelopen maanden hard aan gewerkt. Het is gelijk ook de uitvoering van de motie-Cramer uit december 2008 en ook – zo zijn wij ook wel weer – de uitwerking van de motie-Aptroot uit 2009 die nooit echt is uitgevoerd. Zie het maar als de uitgestoken hand van de ChristenUnie. De initiatiefnota zal ongeveer 160 pagina's lang zijn en zal zo'n 200 aanbevelingen bevatten om het openbaar vervoer in Nederland te verbeteren.

Dat is namelijk heel hard nodig. Wij maken ons zorgen over de stilstand in de groei van het openbaar vervoer. Wij zien dat er in de steden, maar ook op het platteland, een kaalslag dreigt door bezuinigingen op het openbaar vervoer. De heer De Rouwe had de stukken volgens mij iets beter moeten lezen. Wij hebben drie jaar op de uitwerkingen van de genoemde moties gewacht. Het is dus niet alleen dit kabinet maar ook het vorige kabinet euvel te duiden. Nu zijn wij er zelf maar mee gekomen.

Het viel ons in het afgelopen jaar bij dit kabinet op dat er bijvoorbeeld wel extra geld voor wegprojecten is, maar dat op een aantal cruciale spoorprojecten verder wordt bezuinigd. Ik noem bijvoorbeeld hetgeen met de infrastructuur bij Almere gebeurt: wel extra geld voor de weg, maar bezuinigen op het spoor naar Almere.

Wij zien ook dat wegprojecten worden versneld, maar dat openbaarvervoersprojecten, ook heel belangrijke, op de langere baan worden geschoven. Dan denk ik bijvoorbeeld aan de nieuwe metrolijn Rotterdam-Zuid, waarvoor nu pas misschien na 2024 geld is. Diezelfde metrolijn wordt echter wel meegenomen in het glossyonderzoek van het kabinet om eventueel de Olympische Spelen naar Nederland te halen. Die metrolijn staat wel in het onder-

Slob

zoek, maar het is absoluut nog niet duidelijk of die er echt wel komt. Ik ben benieuwd naar de ambities van de minister op dit punt. Ook gezien het feit dat zij in de komende jaren behoorlijk veel extra geld voor de weg wil uittrekken, vraag ik haar of zij een analyse wil maken van de mobiliteitsvraagstukken, ook in het licht van de vergrijzing die in Nederland optreedt.

De minister heeft een deal gesloten over het hoofdtrainet en de hsl. Daar zullen wij later nog verder over spreken. Ik zie daar wel heel veel herkenbare dingen in, ook positieve dingen. Ik doel bijvoorbeeld op meer grensoverschrijdende verbindingen en een directe verbinding Den Haag-Eindhoven via de hsl. Daarover heeft mijn fractie in het verleden ook moties ingediend. Ik denk ook aan het overal laten rijden van minimaal twee treinen per uur. Dat zijn goede dingen, maar de vraag is welke prijs de reiziger daarvoor betaalt. Is het bijvoorbeeld reëel om een toeslag voor kleinere afstanden binnen de Randstad te vragen? Dat is nu wel de bedoeling. Die toeslag is veel minder hoog dan in het verleden, maar het is nog steeds een toeslag. Hoe was het treinaanbod zonder het hsl-debacle geweest? Wij zijn benieuwd naar de verdere doorrekeningen van de bedragen die daarbij genoemd zijn. Wij vinden het opvallend dat de concessie voor de NS eigenlijk heel globaal is. Regionale concessies zijn echter vaak veel beter en concreter ingevuld. Wat dat betreft, kan er nog een slag gemaakt worden. Maar goed, wij komen daar nog nader over te spreken.

Het kabinet maakt veel snelheid met de snelheden op de weg, de verhoging naar 130 km/u. Dat komt natuurlijk door de aanmoedigingen van de heer Aptroot. Er zou zelfs op nog veel meer wegen 130 km/u moeten gaan gelden. Ik laat het nu maar even bij de discussie die op dat punt gevoerd wordt. Ik zou het echter fijn vinden als wij ook de snelheden op het spoor eens verhogen. Er is namelijk echt veel mogelijk. De snelheid op regionale spoorlijnen zou van 100 km/u naar 120 km/u kunnen. Wij weten dat er spoorverbindingen zijn, ook in aanbouw, waarop wij mogelijk 200 km/u kunnen rijden als wij de maximumsnelheid stapsgewijs opvoeren. Ik verwijs naar de Hanzelijn. Het kan eind 2012 als wij daarvoor de goede spullen hebben. Dan kunnen wij op dat punt sprongen maken. Laat ik dan voor het spoor maar even "de Aptroot" spelen: wil de minister ook snelheidsverhogingen op het spoor doorvoeren? Ik roep haar op om ook de overstap van de auto naar het openbaar vervoer eens goed te bekijken. Daartussen moeten veel meer verbindingen worden gemaakt. Ik was zeer gecharmeerd van het plan dat de ANWB een aantal maanden geleden over P+R-terreinen presenteerde, om die verbindingen echt te maken. Dat was dan ook een aanvalsplan. Als je in mei roept dat je zult aanvallen, dan gaat het niet helemaal goed als het in oktober/november nog steeds stil is. Daarvoor moet dus ook nog een tandje worden bijgezet.

Ik kom te spreken over het milieu. "De geest is goed", zei mevrouw Van der Werf; ik heb het even opgeschreven. Wij hebben eerlijk gezegd toch een beetje medelijden met de staatssecretaris die deze portefeuille heeft. Hij is met veel goede dingen bezig en op het gebied van de waterportefeuille kunnen wij elkaar goed vinden, maar met deze portefeuille wil het nog niet helemaal vlotten. Ik heb vorig jaar geprobeerd om de Kamer de uitspraak te laten doen om er een rentmeesterschapsagenda van te maken, maar zelfs het CDA stemde tegen deze motie. Het woord werd vandaag weer even gebruikt, maar wij komen steeds meer in de achterhoede terecht. De heer

Paulus Jansen heeft dat wel goed verwoord. Om het maar even in welertermen te zeggen: we zitten een beetje in de bus. Dat is niet goed. De milieudoelstellingen komen steeds verder weg te liggen. Met de CO2-reductie zijn er allerlei tegenvallers. Hoe gaan we dit doen? Wordt het op deze manier nog wat?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik vraag de heer Slob om verduidelijking. Hij zei dat alles op het gebied van de waterportefeuille goed gaat. Wij hebben binnenkort nog een WGO over water en daar zullen wij hier ook nog over spreken, maar ik wil alvast om een korte kwalificatie vragen: doelt de heer Slob met zijn opmerking ook op de waterkwaliteit?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Het is misschien te kort door de bocht om te zeggen dat alles met de waterportefeuille goed gaat, want op dat gebied hebben wij uiteraard ook nog wel wensen, maar wij zijn met de staatssecretaris aan het zoeken of wij daar op een goede manier uit kunnen komen en de doelstellingen zijn hoog. De financiële middelen zijn beperkt, maar misschien kunnen wij toch sprongen maken op het gebied van waterveiligheid en dergelijke. Overigens had ik dus vooral het onderdeel waterveiligheid voor ogen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik zie dit als een bevestiging dat de heer Slob ook niet bepaald gerustgesteld is door de constatering van het Planbureau voor de Leefomgeving dat op het gebied van waterkwaliteit mogelijk maar 10% van de oppervlaktewateren in "goede staat" zal zijn in 2027, met dit beleid. Maar nogmaals, daar zullen wij nog verder over spreken.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Hier wordt later nog over gesproken. Mijn collega Wiegman-van Meppelen Scheppink zal in dat WGO een bijdrage namens onze fractie leveren.

Wij maken ons in elk geval zorgen. Misschien moeten we maar eerlijk zijn. Het ministerie heet "ministerie voor Infrastructuur en Milieu". We kunnen de letters I+M laten staan en we kunnen van "Milieu" gewoon "Mobiliteit" maken. Dan doen we meer recht aan wat daadwerkelijk gebeurt. Ik hoop dat het milieu dan op een later moment verder opgepakt kan worden. Ik heb er een zwaar hoofd in, maar mogelijk ernaar daag ik de staatssecretaris nu uit om morgen met een heel vlammend, enthousiasmerend betoog te komen.

Over de binnenvaart is een aantal mooie amendementen ingediend. Wij zullen die steunen. Ik denk onder andere aan het amendement-Dijkgraaf/De Rouwe en het amendement-Dijkgraaf. Wij hebben zelf ook een amendement ingediend om de verduurzaming van de binnenvaart een verdere impuls te geven. Ik heb eerder pogingen gedaan, maar nu doen wij het met een gedekt amendement dat betrekking heeft op vernieuwing in de motoren. Ik hoop dat het amendement op een warm onthaal kan rekenen bij de Kamer en mogelijk zelfs bij het kabinet.

Wij hebben nog een aantal andere amendementen ingediend. Die zullen met name bij de bespreking van het MIRT aan de orde komen. Ik haal er één onderdeel uit, de gebiedsgerichte aanpak. Wij vinden die erg belangrijk. Er is een forse meevaller bij de aanleg van de A4 Midden-Delfland en dat is mooi. Ik ben niet iemand die zo'n bedrag gelijk wil inpikken en besteden, maar aan de spoorverbinding tussen Den Haag en Rotterdam die daar

Slob

ligt, waar sommigen straks misschien weer overheen koren, zijn echt nog aanpassingen nodig. Wij zouden dit geld ook deels kunnen gebruiken voor station Schiedam Kethel.

Na de spoedaanpak van de A28 Utrecht-Amersfoort is ook geld overgebleven. Laten wij dat in het project knooppunt Hoevelaken stoppen, waar een groot tekort is. Zo kunnen wij de problemen daar iets minder groot laten worden. Bovendien is dit ongelooflijk belangrijk voor de ontwikkeling van dat gebied. Wij zullen hier later verder over spreken. In elk geval liggen er kansen om op een goede manier om te gaan met beschikbaar geld. Als de Kamer het wil en de bewindspersonen het willen – maar de Kamer heeft altijd het laatste woord – kan dit geld worden toegepast om een paar grote knelpunten op te lossen waar eerder geen geld voor beschikbaar was.



Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter. Het is een beetje een bizar debat over de milieubegroting. Denkt de VVD nog dat duurzaamheid niets met varkens heeft te maken omdat varkens niet op zouden raken, in de circulaire wereld van de CDA-fractie blijkt het niet zeker te zijn of een varken wel terugkomt als een varken. Ik kan eraan toevoegen dat de PVV zich meer dan ooit blijkt te ontpoppen als een roepstoeter van Bernard Wientjes en de grote milieuvervuilende bobo's, die er niet bepaald bekend om staan op te komen voor de belangen van Henk en Ingrid.

Daar staan we dan. De begroting van Infrastructuur en Milieu. Dat "en milieu" in de naam is vast bedacht om de vijandige overname van het ministerie van VROM door het ministerie van Verkeer en Waterstaat te maskeren. Daar trappen wij echter niet in. Op het milieu, zo zei de minister bij de presentatie van het allesvernietigende regeerakkoord, gaan we een oogje houden. Dat was heel geruststellend. Er moest natuurlijk ook iemand komen die dat oogje op het milieu zou gaan houden. Ik kan mij voorstellen dat de animo, zeker bij deze partijen, niet erg groot was en met dit regeerakkoord al helemaal niet. Laten we eerlijk zijn: de milieuportefeuille heeft toch meer weg van het niveau van een snuffelstage. Je hebt niet echt wat te doen. Maar goed, er is iemand gevonden. Joop Atsma zei: ik doe het wel, ik ben wel iemand van de spek en de bonen.

Na een jaar milieubeleid onder staatssecretaris Atsma hebben we inderdaad gezien dat hij niet veel heeft gedaan, in elk geval niet voor het milieu. Als je je dan verveelt, ga je maar iets anders zoeken om te doen. Er waren dus wel wat dingetjes te vinden tegen het milieu. Dat is dan wel aardig gelukt. Klimaatambities en doelstellingen zijn teruggeschroefd tot het absolute minimum. De verplichtingen onder het internationaal bindende Kyoto-protocol worden via dubieuze "clean development mechanisms and joint implementation" afgekocht. In gewone mensentaal betekent dit dat we China geld geven om gevaarlijke broeikasgassen te produceren en ze vervolgens te verbranden. Heel duurzaam dus. In ouderwetse taal zou je dat een aflat kunnen noemen.

Ook had deze staatssecretaris wel verstand van die enorm vervuilende bio-industrie. Die is zo vervuilend dat je als je er een vergunning voor aanvraagt, die nooit krijgt. Dus was de oplossing snel gevonden: we schaffen de vergunningplicht af. Dat geldt ook voor het lozen van landbouwgif in het oppervlaktewater. De regels die

Nederland had om nieuwe soorten landbouwgif te toetsen op de effecten ervan op het milieu, zijn vergaand versoepeld. Datzelfde is de staatssecretaris aan het doen voor gentech, genetisch gemanipuleerde organismen, die volop op de Nederlandse akkers mogen staan, met alle risico's van dien. Ook van mest weet de staatssecretaris het een en ander. Het gaat in dit land om zeven miljard kilo per jaar. Dat zijn heel veel badkuipen en daar kunnen nog wel wat badkuipen bij, want de mestwetgeving is versoepeld.

Rust, weidsheid, ruimte en natuur worden in ons land beschermd en dat is heel erg lastig voor ondernemers. Afschaffen die handel. Terwijl minister Cramer van VROM haar ministerie nog een beetje duurzaam probeerde te maken, heeft zij op aandringen van de Partij voor de Dieren vegetarisch tot norm gemaakt voor de officiële diners. Dat is na het aantreden van dit kabinet weer snel teruggedraaid. Bij het aantreden van staatssecretaris Atsma heb ik hem gevraagd of hij eigenlijk weet wat het milieu-belastende onderdeel van het voedselpakket is. Ik ben benieuwd of hij daar na een jaar nadenken eindelijk een antwoord op heeft.

Zo'n verdrietige opsomming wil de Partij voor de Dieren niet nog een keer meemaken. Als deze staatssecretaris dus wat te doen wil hebben, moeten wij iets bedenken wat bij hem past. Iets waar hij zijn ziel en zaligheid in kwijt kan, waar zijn achtergrond in terugkomt en iets wat ook nog past bij de doelstelling om ons land een beetje mooi in te richten. Ja, wij hebben wat gevonden, en wel geïnspireerd door boer Robert Koekoek, die in Nijmegen zit en een mooi stuk land heeft naast de stad waarop hij biologische groente verbouwt. Deze haalt hij twee keer per week van zijn land, legt ze op een kar, rijdt ze 200 meter verder naar zijn winkel en zo voedt hij 200 Nijmeegse gezinnen duurzaam en milieuvriendelijk. Het is ook nog eens een boerenproject.

De Partij voor de Dieren zou graag zien dat de staatssecretaris van Milieu zich niet nog een jaar gaat bezighouden met het uithollen van de milieuwetgeving, maar dat hij op een actieplannetje gaat broeden. Daar mag hij best even de tijd voor nemen. Hij mag in gesprekken met provincies en gemeenten bekijken of er belemmeringen zijn voor stadslandbouw en of er regelgeving is die mogelijk in de weg staat om op daken in de stad of in allerlei stadstuinen te gaan stadslandbouwen. Als hij maar bezig is met stadslandbouw: biologisch, in de buurt, duurzaam en milieuvriendelijk, en niet met al die andere plannetjes die op dit ministerie bekostigd worden, want daar wordt niemand beter van.

Voorzitter. Ik kan u voor vandaag blij maken. Ik had meer spreektijd aangevraagd, maar bij de begrotingen moet je de tijd verdelen over alle ministeries. We hebben met staatssecretaris Bleker over landbouw en natuur niet één appeltje, maar een hele mandvol te schillen, dus daarvoor willen we graag de rest van onze minuten gebruiken.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik heb twee vragen aan mevrouw Ouwehand. Zij noemt de CDA-fractie naïef, maar het gaat om zeven miljard mensen en zij praat over een boer die iets van zijn land haalt en dat twee keer per week naar gezinnen brengt. Daar reddend we het toch niet mee? Is dat de systeemverandering waar de Partij voor de Dieren voor staat? Ik vind het prachtig, maar is dat wat we nodig hebben? Toen de CDA-fractie voorstelde om te bekijken wat we in leeg-

Ouwehand

staande kantoren kunnen doen, om daar voedsel te gaan verbouwen, gebruikte mevrouw Ouwehand het woord "gotspe" en nu doet zij precies dezelfde voorstellen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik denk dat mevrouw Van der Werf het niet wil begrijpen. Alle voorstellen die zij doet, die de goede kant opgaan, steunt de Partij voor de Dieren, maar wij zijn er eerlijk over dat het niet genoeg is om alleen maar in een soort van blijde roze droom te zeggen: als we het ietsje anders gaan doen, met een paar zonnepanelen en door op een paar plekken voedsel te verbouwen, dan komt het goed. Zolang we die grote olifant die hier wel staat, maar die niemand durft te benoemen, doodzwijgen, namelijk de onhoudbaarheid van de westerse levensstijl voor de aarde, komen we er niet. Ik steun de voorstellen van mevrouw Van der Werf, zoals zij ziet bij de stemmingen, maar we komen er niet als we niet durven te benoemen dat de manier waarop wij hier consumeren, het onmogelijk maakt om naar een duurzame wereld toe te groeien.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dan hoop ik in het vervolg van het betoog van mevrouw Ouwehand nog een aantal voorstellen voor systeemverandering te horen in plaats van een klein beetje minder slecht zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dat is precies wat het CDA doet: een klein beetje minder slecht zijn. De varkens raken wel op, omdat onze landbouwgrond op raakt vanwege de verspilde vleesproductie. Ik raad mevrouw Van der Werf aan om alle rapporten die naar de Kamer zijn gestuurd, gewoon te lezen, zoals de Monitor Duurzaam Nederland, waarin min of meer letterlijk staat dat het meer dan genoeg is om twee keer per week vlees te eten. De CDA-fractie houdt dat voortdurend tegen en betoont zich dus een enorm naïeve speler als het gaat om duurzaamheid. Ook al heeft mevrouw Van der Werf misschien goede bedoelingen, deze worden direct tenietgedaan door de landbouwwoordvoerders van haar eigen partij.

De heer **Houwers** (VVD):

Ik heb twee vragen aan mevrouw Ouwehand. Denkt zij dat de manier waarop zij aan het begin van haar betoog de staatssecretaris aansprak, hem enthousiast zal maken om haar plannen uit te voeren? Is dat de manier waarop je mensen meeneemt? Dan mijn tweede vraag. Het zou ook kunnen dat er helemaal niet zoveel onderzoek voor nodig is, maar dat er gewoon weinig vraag is naar die producten. Iedereen kan op vele plekken dat soort boerderijen beginnen, maar blijkbaar is er niet genoeg vraag naar. De bedrijven die dat wel doen, slagen er wellicht onvoldoende in om afzet te creëren, anders waren er toch wel anderen die dat ook deden. Hoe kijkt zij daar tegen aan?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik denk dat de staatssecretaris mans genoeg is om in zijn termijn te zeggen wat hij van mijn bijdrage vond. Het is bijna ontroerend om te zien dat de VVD-fractie meent op te moeten komen voor doorgewinterde politici in vak-K, maar goed, dat zou haar kunnen sieren.

De heer **Houwers** (VVD):

Voorzitter. Ik zou graag willen dat mevrouw Ouwehand mijn vraag beantwoordt en niet naar de staatssecretaris verwijst.

De **voorzitter**:

Ik had u niet het woord gegeven.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik heb een jaar lang en ook al eerder, toen de staatssecretaris nog in de Kamer zat, verschillende debatten met hem gevoerd. Het is mij nooit opgevallen dat hij niet tegen een plaagstootje zou kunnen, dus ik denk niet dat dit heel vervelend voor hem is. Maar goed, als de VVD-fractie zich daarover grote zorgen maakt, hoop ik dat zij nog wel kan slapen vannacht. Er zijn meer waarden in het leven dan alleen de vraag van de consument of er een markt voor is. Een van die waarden is dat er maar één aarde is. Die is geen voorraadkast die zich voortdurend blijft vullen met alles wat wij nodig hebben. Wij zullen er op moeten passen. Daarvoor is de overheid uitgevonden. Wij kunnen dingen tegenwerken of wij kunnen goede initiatieven stimuleren. Dat laatste heb ik zojuist gevraagd.

De heer **Houwers** (VVD):

Het ging vooral over belemmeringen. Mijn vraag is of wellicht de vraag zelf een belemmering kan zijn. Daarop heb ik in mijn beleving geen antwoord gekregen. Mevrouw Ouwehand houdt een mooi betoog over wat zij allemaal belangrijk vindt. Mijn vraag is of de vraag zelf wellicht het gebrek kan zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik denk dat er veel behoefte is aan stadslandbouw. Ik denk dat verschillende ondernemers die daarmee zouden willen beginnen allerlei plekken op het oog hebben waar misschien belemmeringen bestaan. Ik hoor graag van de staatssecretaris of hij dat wil inventariseren. Ik zou die belemmeringen graag weggenomen zien.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

Ik sluit de vergadering. Ik wens u allen een veilige thuiskomst.

Sluiting 00.14 uur.