

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de behandeling van:

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

De voorzitter:

Ik heet opnieuw welkom de minister van Infrastructuur en Milieu en natuurlijk ook de staatssecretaris, die inmiddels is aangeschoven. Ik geef als eerste het woord aan de heer Smaling. U moet of de spreektijd zelf in de gaten houden of van tevoren doorgeven aan de commissiegriffier hoeveel tijd u wilt verbruiken.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer Smaling (SP):

Voorzitter. Ik mag het spits afbijten. Goed dat jullie er ook zijn, waarbij ik even kijk naar de bewindslieden. Dit is de laatste begroting van dit kabinet. Infrastructuur en Milieu is sowieso een hartstikke leuk onderwerp. Het is heel breed. Dat zal wel blijken vandaag, ook uit mijn inbreng. Ik heb op veel punten geprobeerd wat aan de orde te stellen.

Ik begin met een beetje terug te kijken naar 2012. Toen kwam de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) tot stand. Dat was het beleidsdocument van deze minister. Eerder dit jaar is dit geëvalueerd door Berenschot. Uit die evaluatie komen toch een paar dingen naar voren die mijn kant op vallen, als ik het zo mag zeggen. Er heeft wel heel veel nadruk gelegen op het decentraliseren van taken; je gaat erover of je gaat er niet over. In die evaluatie zie je toch als commentaar dat dit niet 100% goed doordacht is, dat de verbandingen tussen die schaalniveaus niet altijd duidelijk zijn, dat er weinig monitoring heeft plaatsgevonden of het zo werkt. Ik kan mij herinneren van die tijd, toen ik nog in de Eerste Kamer zat, dat "decentraal, tenzij" het mantra was, voornamelijk van de VVD. Als je die evaluatie ziet, blijkt dit toch geen garantie voor succes te zijn. Ik wil graag horen hoe de minister terugkijkt op die structuurvisie. Is zij er achteraf tevreden over? Zijn die dertien onderwerpen tot hun recht gekomen? Onderschrijft de minister de conclusie van de evaluatie dat er meer samenhang in had kunnen zitten? Zo ja, hoe dan?

Tussen nu en 2020 zitten we in een Omgevingswetproces, waarvoor ik de minister niet voor de eerste keer complimenten wil maken, want dat was een megaklus die voor de buitenwereld niet permanent heel zichtbaar is geweest. Dat geeft ook aan dat zij niet voortdurend de behoefte voelt om op de trom te roffelen om te laten weten dat zij actief is op dit domein, maar dat is zij wel geweest. Dat heeft een casco opgeleverd dat er erg goed uitziet. Binnenkort praten we over de Algemene Maatregelen van Bestuur waarmee inhoud wordt gegeven aan die cascowoning. Dat is de uit-

werking van de wet en dan komt er nog een invoeringswet achteraan. Op zich is dit een goed proces.

Op grond van die Omgevingswet moet er een Nationale Omgevingsvisie komen. Hoewel de minister waarschijnlijk niet degene zal zijn die deze gaat schrijven, wil ik haar toch vragen wat daar met de kennis van nu in moet. Daar moet iets in over de kust, de veenweidegebieden, de balans tussen landbouw en natuur, krimpregio's en de mobiliteit van de toekomst. Deze visie moet ook gaan over wat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) schreef in het rapport Mainports voorbij, waarop de minister naar mijn mening afhoudend heeft gereageerd. Dat advies komt een beetje los van de standaard brainport-mainport-visie op de toekomst, met meer Schiphol, meer havens en meer IT-centra. Ik hoor daar graag nog een reflectie op.

Het moet ook meer gaan over omgevingsmanagement, zodat niet de rijkscoördinatie-regeling wordt ingezet om grote windparken op land te realiseren terwijl de bevolking zelf met initiatieven komt, zoals in Drenthe. En het moet gaan over het klimaatakkoord. We hebben de ratificatiewet van het klimaatakkoord binnen. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Wat vindt zij van de klimaatwet die GroenLinks en de Partij van de Arbeid hebben voorgesteld? Is dat een model? Zou je het kunnen inrichten zoals de Deltawet eruit ziet, waarbij je de SDE+ omvormt tot een klimaatfonds en waarbij je een klimaatcommissaris zou hebben à la de Deltacommissaris? Op zich werkt dat namelijk vrij goed. Je kunt natuurlijk plannen voor de langere termijn. Er moeten ook investeringen gedaan worden. Het bedrijfsleven moet erin meegaan en dat heeft een langere planningshorizon nodig. Hoe ziet de staatssecretaris dit en wat is haar tempo met betrekking tot het klimaatakkoord? Heeft zij daarbij de grafiek voor ogen uit het rapport van de Rli met de titel Rijk zonder CO2? Daarbij wordt de gebouwde omgeving snel CO2-neutraal en gaan de hoogtemperatuurindustrieën, dus de staalindustrie en de petrochemie, wat later die kant op, omdat de vervangingsinvesteringen daar trager gaan en het tempo daardoor iets anders is. Heeft zij daar iets mee? Kan het rijksbrede programma circulaire economie een beetje meeliften op het tempo van de klimaatwet? Is dat zinnig? Hoeveel wortel en stok hebben het klimaatakkoord en de maatregelen die daarop volgen nodig in de ogen van de staatssecretaris?

De afgelopen jaren is heel veel aan transport gedaan. Ik heb een keer schriftelijke vragen gesteld over de zogenaamde modal shift. Ik weet niet wat de Nederlandse term daarvoor is, maar ik kan een voorbeeld geven. Je vervoert jezelf normaliter per trein, maar door een fiscale prikkel besluit je om jezelf voortaan per boot te vervoeren. Dat kan over personen, maar ook over goederen gaan. Je zou eigenlijk voor zowel de luchtvaart, als het spoor, als het wegverkeer, als het vervoer over water voor personen en goederen moeten bekijken wat de ideale mix is als je bereikbaarheid en duurzaamheid allebei als criterium stelt. Kun je dan ergens uitkomen? Is dat niet iets voor het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)? Kan dat hier misschien een paar scenario's op loslaten? Dat zou heel zinvol zijn met het oog op de opgaven waarvoor we staan.

Het Infrastructuurfonds is schraal geweest de afgelopen jaren, met twee miljard voor een tunnel en een rondweg bij Utrecht, terwijl we toch heel veel knelpunten in het land hadden kunnen oplossen. Ik heb vandaag van de ANWB nog een kaart gekregen met al die knelpunten. Dan rijst de

vraag: hadden we niet effectiever met het Infrastructuurfonds kunnen omgaan? Het valt mij ook altijd op dat bijna het hele budget juridisch verplicht is. Dat maakt het voor een Kamerlid, zeker voor iemand van de oppositie, moeilijk om iets te amenderen. Dit debat vind ik gezellig, interessant en belangrijk, maar bij het MIRT-debat, waarin het over wegen, kanalen en spoorwegen gaat, ben je als oppositielid eigenlijk gewoon kansloos, omdat alles langjarig is vastgelegd en dus niet anders kan. Ik hoef niet per se mijn zin te krijgen met een weg of een kanaal, maar het meedoen in de besluitvorming over de infrastructuur van dit land is hierdoor wel beperkt. Ik zeg dat omdat de speelruimte bij andere begrotingen doorgaans iets groter lijkt.

Er zijn heel veel wegprojecten die overlast veroorzaken, zoals de A8 bij Zaandam en de A9 in Amsterdam-Zuidoost. Mensen worden echt knettergek van het lawaai. Ik kom daar bij het MIRT-debat op terug, want anders treed ik te veel in details. Ik wil echter toch nog eens bij de minister onder de aandacht brengen wat een megaproject het is en hoe ontzettend dicht het op bewoond gebied zit. Bijna van Diemen tot het AMC maakt het mensen knettergek.

Mevrouw Visser (VVD):

De heer Smaling zei dat het bij een MIRT-debat of begroting vervelend voelt dat alles juridisch verplicht is. Er is echter een simpele oplossing. Als de heer Smaling vindt dat er meer geld naar infra moet, kan hij de begroting amenderen om ervoor te zorgen dat er meer geld voor infra beschikbaar komt. Ik heb een aantal amendementen gezien, maar een dergelijk amendement heb ik gemist. Kan de heer Smaling aangeven of hij dat vanavond nog gaat indienen?

De heer Smaling (SP):

Bedoelt u dat ik budget uit andere begrotingen naar de begroting van I en M overhevel? Dat zou ik dan via mijn woordvoerder in de Algemene Financiële Beschouwingen moeten regelen. Is dat wat u zegt?

Mevrouw Visser (VVD):

Ja. Volgens mij heb ik dat gemist. Klopt dat?

De heer Smaling (SP):

Laat ik het zo zeggen: wij vinden infrastructuur razend belangrijk, maar net als de VVD, andere partijen en onze achterban vinden we veel meer dingen belangrijk dan er betaalbaar zijn. Wij hebben er dus voor gekozen om dat niet te doen.

De Rijsohopenwet, de WRM (Wet rijonderricht motorrijtuigen), zien wij graag onze kant op komen. Kan de minister hier al iets over zeggen? Wanneer stuurt zij haar nota van wijziging naar de Kamer? Komt daar alles in wat de SP in amendementvorm al haar kant op heeft gestuurd?

Wat gaat er gebeuren met de taxi's op Schiphol? Gaat de staatssecretaris de wet aanpassen? Is dat te regelen met een toch vrij kleine gemeente als Haarlemmermeer? Heeft die de capaciteit om de Algemene Plaatselijke Verordening zo te veranderen dat je er beter kunt handhaven? Het is wel het een of het ander en er moet snel iets gebeuren.

Het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is uit. Het laat zien dat het autoverkeer in 2015 met 22% is toegenomen. Dat is wel een dingetje. De SP denkt toch dat wij niet kunnen volstaan met het aanleggen van weer meer asfalt om dit probleem te lijf te gaan. Als je degene die zich over de weg verplaatst en degene die zich met de trein verplaatst tegelijkertijd probeert te behagen, blijft het toch een probleem dat je niet goed aan vraag- en aanbodsturing doet. Dat geldt voor meer vervoersmodaliteiten. Als het je intentie is om meer mensen de trein in te krijgen, moet je eigenlijk niet tegelijkertijd het rijkswegennet iedere keer uitbreiden of verbreden. Er moet dus iets gebeuren op het gebied van betalen naar gebruik. Mijn partij is bezig om daarnaar te kijken. Wij zijn er op dit moment nog niet aan toe om te zeggen dat we het morgen moeten invoeren, maar we gaan de komende tijd benutten om met een plan te komen waarin betalen naar gebruik de maat wordt. De motorrijtuigenbelasting is geënt op een gemiddelde van 16.000 kilometer per jaar, terwijl het gemiddelde autogebruik 12.000 kilometer per jaar is. Het eerste beeld is dus al dat meer dan de helft van de mensen zal profiteren van een overstap van het huidige systeem naar een systeem van betalen naar gebruik.

De heer Madlener (PVV):

Even voor alle helderheid: bedoelt de heer Smaling dat de SP overweegt om opnieuw het rekeningrijden in te voeren in Nederland?

De heer Smaling (SP):

Nee, rekeningrijden is wat ons betreft een woord uit het verleden. Dat hebben we achter ons gelaten. We willen kijken naar het soort wegen, dus de rijkswegen en de rijks-N-wegen. De provinciale wegen willen we sowieso buiten schot laten. Mensen die in krimpregio's of ver op het platteland wonen, zijn namelijk meer op de auto aangewezen. We willen differentiëren naar type brandstof. Je zou kunnen differentiëren naar zakelijk verkeer en privégebruik. We moeten alles naast elkaar leggen om te bezien of we een systeem kunnen invoeren van betalen naar gebruik dat minstens zo goed is als het huidige systeem. Het moet ook budgetneutraal kunnen.

De heer Madlener (PVV):

Volgens mij is er allang zo'n systeem. Dat heet brandstofaccijns. Als je veel rijdt, tank je veel en betaal je ook meer. Volgens mij is dat er dus al. Ik heb het idee dat de heer Smaling toch het hele rekeningrijden weer verdekt ten tonele tovert. Ik wil daar wel graag heldere taal over, want ik hoor hier allerlei vage terminologieën over een nieuw systeem. Ik geloof echter dat hij niet durft te zeggen hoe het er precies uitziet. We krijgen straks verkiezingen. Ik wil wel dat heel Nederland straks weet waar ze op stemmen als ze overwegen om op uw partij te stemmen.

De heer Smaling (SP):

Op het moment laten wij het zoals het is. Zoals ik zei, kijken wij naar mogelijkheden om het systeem anders in te richten. De bpm, dus de motorrijtuigenbelasting, en de accijns zijn nu de zaken die je betaalt, alsmede de bijtelling als je een leaseauto hebt. Die zou je kunnen vervangen door een simpel systeem van betalen per gereden kilometer. Dan

betaal je die andere dingen dus niet. Je betaalt alleen op de A-wegen en op de rijks-N-wegen. Je moet dat dan nog differentiëren naar brandstofgebruik. De particuliere automobilist betaalt dan minder dan nu, mijnheer Madlener. Meer dan de helft van de mensen betaalt minder dan nu. U zou daar eens goed naar moeten kijken, evenals mevrouw Visser, want jullie tweeën zijn degenen die de automobilist geld uit de portemonnee slaan en niet wij.

De heer Madlener (PVV):

U kunt natuurlijk op heel veel manieren proberen om het heel ingewikkeld te laten klinken, maar ik denk dat alle luisteraars nu wel weten dat u het rekeningrijden gewoon opnieuw van stal haalt, met alle problemen van dien. Die problemen hebben we jarenlang besproken: de privacy, het feit dat mensen met een kleine beurs hun auto dan worden uitgejaagd door de hogere kosten et cetera. We waren eindelijk af van al die zaken en de SP begint weer. Ik vind dat een heel sneue constatering, maar we weten waar we aan toe zijn bij de komende stembusgang.

De heer Smaling (SP):

Mijnheer Madlener, het is nu in ...

De voorzitter:

Hoho, er wordt wat mij betreft via de voorzitter gesproken en niet rechtstreeks. Net ging het ook al over "jullie twee". Wij twee hebben niets misdaan, dus er dient via de voorzitter gesproken te worden. Mevrouw Visser is de volgende die interrumpeert.

De heer Smaling (SP):

Nee, want ik moet nog reageren op de heer Madlener.

De voorzitter:

U hebt gelijk. Doet u dat nog even.

De heer Smaling (SP):

Voorzitter, ik zou tegen de heer Madlener willen zeggen dat het systeem nu al ingewikkeld is. Er zijn vier typen heffingen: de bpm, de motorrijtuigenbelasting, de accijns en de bijtelling voor leaseauto's. Dat kan toch simpeler? De heer Madlener zal dat toch ook moeten beamen? Als je de bpm afschaft voor eigenaren van kleine, zuinige auto's — dat zijn waarschijnlijk mensen uit de achterban van de heer Madlener en uit die van mij — kunnen die versneld overstappen op een schonere wagen. Je hebt dan je milieudoelstelling gerealiseerd. Dat zal ook de heer Madlener zeer aanspreken. Ik denk dat als we een systeem waarin er betaald wordt naar gebruik, goed doordenken — laat ik dat vooropstellen, want we moeten niet zomaar ineens met iets komen wat de privacy op het spel kan zetten, zoals een kastje in de auto — de heer Madlener en ik het met elkaar eens worden. Dat bezweer ik hem.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik vind het heel fijn om te horen dat de SP realiteitszin heeft, ziet dat meer asfalt aanleggen de problemen niet oplost en bereid is om andere mogelijkheden te bekijken. Maar ik

schrok er wel een beetje van dat er gezegd werd: gratis bier voor iedereen en het klimaat knapt op. We moeten er wel eerlijk over zijn. Je kunt niet tegen iedereen zeggen: autorijden wordt voor u goedkoper en u gaat het uit uzelf minder doen. Daarover moet de woordvoerder van de SP het toch ook met mij eens zijn? Als wij op een vorm van wegbeprizing uitkomen, betekent dat dat je in je rijgedrag keuzes moet maken om op dezelfde kosten uit te kunnen komen.

De heer Smaling (SP):

Ja, dat is waar. Maar ik vertelde net al dat als je het doorrekent richting de duurzaamheidsdoelstelling, je kunt sturen op elektrisch rijden. Je zou bijvoorbeeld de bpm kunnen afschaffen voor elektrisch vervoer, maar niet voor het vervoer dat gebruikmaakt van fossiele brandstoffen. Zo zijn er meer prikkels. Op een gegeven moment kom je natuurlijk ook uit op de leaserijder, voor wie het bijtellingspercentage al een stuk lager ligt voor elektrisch rijden dan voor het rijden op fossiele brandstoffen. Het is een kwestie van op de juiste plek prikken in het systeem, zodat mensen geprikkeld worden om over te stappen op een schonere manier van vervoer.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik denk dat wij in een progressieve linkse samenwerking samen een heel eind de goede kant op zouden kunnen komen. Ik ben blij dat de SP het aandurft om de tenen in het water te steken, zowel voor het klimaat en het milieu als voor iedereen zijn portemonnee.

De heer Smaling (SP):

Zo is het mooi uitgedrukt.

Mevrouw Visser (VVD):

Wat fijn dat er bij dezen al een nieuwe coalitie wordt gevormd. Ik ben echt even op zoek naar hetgeen de heer Smaling nu net heeft bepleit. Welk probleem wil hij nu precies oplossen? Ik kan zijn oplossing totaal niet volgen, maar misschien kan hij die toelichten. Ik hoor hem vooral pleiten voor de afschaffing van de bpm. Ik ken de doelgroep waarvoor de heer Smaling altijd opkomt, namelijk de automobilist met een kleine portemonnee. Die koopt niet zo snel zo'n nieuwe auto. Van de 400.000 auto's die per jaar nieuw worden verkocht, worden er 200.000, of iets meer, gebruikt door leaserijders. Die mensen met nieuwe auto's hebben niet de kleinste portemonnee. De heer Smaling wil het probleem oplossen met een systeem waarvan wel de gebruikers van de rijkswegen en de N-wegen profiteren, maar niet de gebruikers van de gemeentelijke wegen, en dat ook nog eens gedifferentieerd moet worden naar allerlei uitstootnormen. Voor wie is de heer Smaling nu eigenlijk problemen aan het oplossen? Wat stelt de heer Smaling nu concreet voor? Is hij niet gewoon de automobilist met een kleine portemonnee op kosten aan het jagen?

De heer Smaling (SP):

Nee, dat spreek ik graag tegen. We zijn er nog over aan het nadenken, laat ik daar eerlijk over zijn. Dit is binnen de SP geen klein dingetje, maar dat geldt volgens mij voor geen enkele partij. We willen het dus zorgvuldig bespreken. We zijn er ook nog niet aan toe om te zeggen: zo gaan we het

doen. Maar ik begon over het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, waarin wordt aangegeven dat het aantal files in 2015 met 22% is toegenomen, terwijl deze minister ontzettend veel heeft gedaan aan wegwitbreiding. Het houdt toch een keer op? Je kunt van dit land toch niet een soort asfaltvlakte maken, zoals mevrouw Visser waarschijnlijk zelf wil? Je moet op een gegeven moment door de "vraag en aanbod"-dynamiek heen, waarbij je het aanbod vergroot door wegen te verbreden. Dan denkt immers iedereen: ik pak de auto weer! Je zit dan weer met een reistijdverlenging van een paar minuten, dat blijkbaar nu het grootste probleem op aarde is. Je moet nu dus de stap zetten, opdat mensen denken: moet ik wel in die auto stappen? Dan moet je kijken naar het type auto en naar de delen van het land waar men rijdt. Door de bpm selectief af te schaffen en door als eerste geen bpm meer te heffen op kleine, schone auto's, kun je voor mensen met een kleine portemonnee juist de situatie creëren dat ze op een nieuwe auto kunnen overstappen.

Mevrouw Visser (VVD):

Het is heel bijzonder dat de SP pleit voor afschaffing van de bpm, terwijl de opbrengsten daarvan vooral bij de mensen met een grote portemonnee terecht komen en juist niet bij de mensen met een kleine portemonnee.

De SP is hierover nog aan het nadenken. Ik neem aan dat dit ook in de doorrekeningen zal terugkomen. Die zullen we in februari kunnen inzien. Dan kunnen we dus met elkaar concreet het debat hierover aangaan. Mijn vraag gaat echter over iets anders: moeten de autobelastingen volgens de SP niet omlaag?

De heer Smaling (SP):

Volgens de manier waarop we er nu naar kijken, wordt het budgetneutraal opgelost. Wat je aan kilometerprijs in rekening zou brengen — daar moet je dan waarschijnlijk de Maut die je voor vrachtwagens gaat heffen bij optellen — is hetzelfde als het bedrag dat is gemoeid met het afschaffen van de motorrijtuigenbelasting en de bpm. Als je stuurt op een budgetneutrale oplossing, is dat ongeveer het resultaat. Daar heeft mevrouw Visser waarschijnlijk zelf ook wel over nagedacht.

De voorzitter:

Mevrouw Visser, heel kort.

Mevrouw Visser (VVD):

Ja, ik heb erover nagedacht, maar ik heb een andere vraag. Wil de SP lagere lasten voor de automobilist, ja of nee? Dat is een simpele vraag.

De heer Smaling (SP):

De manier waarop we er nu mee bezig zijn, houdt in dat het budgetneutraal is maar dat meer dan de helft van de mensen er profijt van hebben, aangezien meer mensen gemiddeld minder rijden, in vergelijking met wat nu wordt geheven aan motorrijtuigenbelasting.

De voorzitter:

Mijnheer Smaling, vervolgt u uw betoog.

De heer Smaling (SP):

Wat ik zojuist zei, had misschien nog iets duidelijker uitgelegd kunnen worden, maar ik ben ervan overtuigd dat mevrouw Visser het begrijpt.

Voorzitter. Wij zijn niet zo'n voorstander van milieuzones, omdat elke stad er op een andere manier invulling aan geeft, maar we zouden wel toe willen naar de WHO-luchtkwaliteitsnormen, dus de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Als je van die normen uitgaat, heb je niet meer zo'n spaghetti van milieunormen nodig. Is dat een te bewandelen weg voor de staatssecretaris?

We willen ook af van de restvoorraad vieze scooters. Daar willen we een amendement voor indienen. We willen er niet nog jaren mee wachten.

Fietsen neemt een enorme vlucht. Graag hoor ik wat er in de afgelopen jaren allemaal op het gebied van fietsen is bereikt. Bijvoorbeeld het Brabant mobiliteitsnetwerk is er heel vernieuwend mee bezig. Kun je dat niet verder uitrollen in Nederland?

Over het spoor houd ik het kort. We hebben pas nog een debat over het spoor gehad. De afgelopen jaren heeft ProRail vrij veel in de belangstelling gestaan. Ik vraag de staatssecretaris of we in de afgelopen jaren echt tijd hebben verloren door wat er allemaal mis is gegaan bij ProRail en door wat we vanaf de jaren negentig hebben gedaan met het opknippen van een heel goed internationaal toonaangevend spoorbedrijf in al die onderdelen die de NS en later ook ProRail hadden. We moeten nu nog wachten op de sprinters en intercity's die er de komende jaren komen. Daarna zal het er, hoop ik, een stuk florisanter uitzien. Ik hoop dat mensen dan weer met een positief gevoel over ons spoorstelsel praten.

In krimpregio's worden veel buslijnen geschrapt. Valt dat de staatssecretaris ook op? Is het nou echt de toekomst dat daar dan een vrijwilliger met een belbus gaat rondrijden of kan het anders?

Wij hebben het pas nog gehad over de luchtvaart. Er zijn drie grote problemen: de Golfcarriers die met staatssteun rondvliegen, Ryanair en andere maatschappijen die het personeel uitbuiten, en de vrees voor de positie van KLM in de holding. Dat laatste punt is weer heel actueel; de staatssecretaris heeft er eerder dingen over gezegd. Het gaat mij nu meer om de doorgroei van Schiphol. Hoe kijkt zij daartegen aan? Het aantal vluchten groeit. Wij zitten dicht tegen die 510.000 aan. Daarna kan de 50/50-regel in werking gaan treden met de omgevingsclub. Hoe ziet zij dat? Gaan wij dat toch loslaten, omdat Schiphol nu eenmaal moet groeien? Gaan wij de mensen in de omgeving dan loslaten? Wij kunnen oud vastgoed rondom Schiphol niet herbestemmen, want dat heeft zijn eigen ruimtelijkeordening, dynamiek en besluitvorming op gemeentelijk en provinciaal niveau.

In het kader van de binnenvaart vraag ik hoe het staat met de uitvoering van de vorig jaar aangenomen motie-Smaling/Jacobi. In de antwoorden op de feitelijke vragen zie ik

dat de minister ermee bezig is, maar ik wil er graag iets meer concrete dingen over horen. Er zijn een heleboel kleinere knelpunten in de binnenvaartsector die kunnen worden opgelost. Wij zullen met een amendement komen om die op te lossen. Het gaat bijvoorbeeld over ligplaatsen, aflopmogelijkheden en huisvuilproblematiek. Die binnenvaart moet echt maximaal benut worden. In het goederenvervoer is de binnenvaart wat de SP betreft echt nummer 1.

Wat de veiligheid betreft hebben wij een actieplan voor het spoor zien langskomen, waarvoor dank. Vanmorgen las ik in de Metro over veel gedoe bij overwegen. Daar gebeuren veel bijna-ongelukken met mensen met mobieltjes en met muziek op de oren. Wat kunnen wij daar nou aan doen? Het is heel moeilijk om daarop te gaan handhaven en te beboeten. Is daar een weg die ons naar een betere toekomst kan leiden?

Wat de weg betreft klinkt de roep om een deltaplan verkeersveiligheid. Ik weet niet of de minister daarvoor voelt, maar kan zij wel de aanbevelingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid opvolgen? Daar staan wel een paar nuttige dingen in.

Gaan wij het halen om in 2024 al het asbest van de daken te krijgen? Kan men er lokaal mee aan de slag? Ik las kort geleden een stuk in de krant over het gebied rondom Goor, waar lokale bedrijven niet aan de gang kunnen door allerlei hiccups. Kan dat sneller?

Er is enorm bezuinigd op de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het gaat om ongeveer 35 miljoen vanaf 2012. Kan dat allemaal wel? Het is een enorm organogram. Wij roepen bij het minste geringste dat de Inspectie Leefomgeving en Transport in actie moet komen. Wij lezen dat de inspectie bedrijven belt of het wel uitkomt dat zij komt inspecteren. Onlangs waren wij bij Shell Moerdijk, waar men zei dat de ILT tegelijkertijd komt met de Arbeidsinspectie en de veiligheidsregio. Die samenhang lijkt er niet echt te zijn. Mr. Pieter van Vollenhoven heeft gesuggereerd om die inspecties samen te brengen. Mijn collega Ronald van Raak is daartoe met een wetsvoorstel bezig. Zou dit een goed idee zijn? Hoe kunnen wij de ILT beter tot steun zijn?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De heer Smaling van de SP is altijd betrokken bij het asbestdossier. Wat vindt hij van de huidige aanpak? Is die voldoende?

De heer Smaling (SP):

Het is een enorme klus om dit voor D-day elkaar te krijgen. Er is heel veel geld voor nodig en de heer Dijkstra en ik weten allebei dat het niet hard genoeg gaat. Er is een budget beschikbaar gesteld, maar dat is een fractie van wat er naar schatting nodig is. Vandaar mijn vraag aan de staatssecretaris. Zij kan natuurlijk ook niet zomaar 2 miljard uit de hoge hoed toveren. Wij moeten bekijken of wij het op slimme manier kunnen doen met provincies en gemeenten, en daarbij misschien een prioritering maken van wat eerst moet en wat later kan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

2 miljard is een fors bedrag. Het verbod per 2024 staat. Is de heer Smaling bereid om dat wat uit te stellen, kijkend naar de levensduur van die asbestplaten op daken en een andere manier van risicobenadering? Kijkt de SP ook daarnaar?

De heer Smaling (SP):

2024 is helemaal niet zo ver weg. Op een gegeven moment kun je je opstellen niet meer verzekeren als een verzekeraar ziet dat je tegen dat verbod aanloopt. Dan moeten wij, denk ik, wel bij elkaar gaan zitten om te bekijken wat wij kunnen realiseren. We moeten hierin ook realistisch zijn. We hebben binnenkort een specifiek debat over asbest, maar misschien kunnen we tijdens deze begrotingsbehandeling al wat creatieve voorstellen uitwisselen, want het is niet zinvol om te sturen op iets waarvan je aan ziet komen dat je het niet gaat halen.

Dat was het. Dit was het laatste begrotingsdebat met de staatssecretaris en de minister. Ik zal ze missen. Dat is een beetje prematuur, want we hebben nog een tijdje te gaan, maar ik heb prettig met ze samengewerkt. Dat wilde ik toch even zeggen.

□

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Dagelijks stappen wij in de auto, op de fiets, in de trein, in de tram of in de bus om naar ons werk, op vrijdagdagvisite of naar de voetbalvereniging te gaan. Daar bestaat een vrij basale voorwaarde voor: het moet gewoon geregeld zijn. Je wilt dat het veilig is en dat er niet al te veel gedoe is. Mensen willen veilige wegen. Ze willen dat hun kinderen veilig op de fiets kunnen stappen en gewoon op school aankomen. Ze willen dat er geen files zijn, maar ook dat ze hun fiets makkelijk kunnen stallen als ze naar het station gaan. Ze willen ook zonder gedoe de tram of de bus in kunnen stappen met hun ov-chipkaart, zonder dat ze van de ene naar de andere aanbieder over hoeven te stappen. Ik denk dat iedereen in deze zaal dat gevoel wel herkent.

Je wilt ook dat je voeten droog blijven. Je wilt dat het makkelijk is om je woning uit te bouwen als je dat wilt en dat je niet al te moeilijke vergunningsaanvragen moet doen. Als je een onderneming hebt in de Rotterdamse haven en een duurzame investering wilt doen, moet je niet tegen allerlei belemmerende regels aanlopen. Als je bijvoorbeeld je eigen bedrijf door drones wilt laten inspecteren, wil je dat dat gewoon kan. Het moet dus gewoon geregeld zijn.

Voor een beter milieu willen mensen best een steentje bijdragen, maar de overheid moet ons niet gaan voorschrijven dat wij een Meatless Monday of een autoloze zondag moeten hebben, of dat we allemaal verplicht worden om elektrisch te gaan rijden. Mensen willen graag zelf kunnen bepalen hoe zij hun eigen leven leiden. Met het energieakkoord en met het Parijse klimaatakkoord ligt er een forse en ambitieuze opgave tot verduurzaming. Wij zien dat vooral als een kans voor Nederland. Het is een kans om onze kennis en kunde op het gebied van water en klimaat te exporteren naar het buitenland. Mijn collega Dijkstra zal daar straks op ingaan in zijn bijdrage.

Zijn we er dan? Nee. Er is de afgelopen periode heel hard gewerkt aan al deze zaken.

Ik zie de heer Madlener staan, voorzitter.

De voorzitter:

U bent nog maar net aan het begin van uw betoog. Ga nog maar even door!

Mevrouw Visser (VVD):

U hoort het, mijnheer Madlener!

De heer Madlener (PVV):

Ik heb een vraag, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, vooruit.

De heer Madlener (PVV):

Ik hoor de VVD-woordvoerder zeggen dat we de mensen niet op kosten mogen jagen, dat het betaalbaar moet blijven en dat we niet iedereen moeten dwingen om elektrisch te rijden, maar deze regering gaat elektrisch rijden fiscaal enorm stimuleren met een heel laag bijtellingstarief. Dat wordt eigenlijk betaald door de gewone automobilist. Ik hoorde u net in een interruptiedebatje al aan de SP vragen of die ook niet vindt dat autorijden veel te duur is, maar ik hoor hier alleen maar voorstellen om elektrisch rijden te promoten. Maar de gewone Nederlander kan die dure elektrische auto's helemaal niet betalen! En u gaat dat allemaal subsidiëren! Zo gaat het allemaal mis.

De voorzitter:

Ik subsidieer helemaal niks.

De heer Madlener (PVV):

U bent ook van die partij, volgens mij.

De voorzitter:

Ik ben hier voorzitter. We praten via de voorzitter.

De heer Madlener (PVV):

Ja, maar u bent ook voorzitter van de partij die ik hier aanspreek, namelijk de VVD, ...

De voorzitter:

Nee, dat ben ik hier nu niet.

De heer Madlener (PVV):

Goed. Voorzitter, de VVD komt hier met een verhaal dat het autorijden voor iedereen betaalbaar moet zijn, maar tegelijkertijd gaan er heel veel miljoenen subsidies naar elektrisch rijden. Ik heb een vraag. De VVD wil autorijden goedkoper maken. Steunt u ons voorstel om de wegenbelasting te halveren?

Mevrouw Visser (VVD):

Het verkiezingsprogramma van de VVD is net verschenen. Dat van u ook; dat was ook makkelijk te lezen op één A4. Wij moeten ons verkiezingsprogramma nog gaan vaststellen. Ik heb overigens helemaal niet gezegd dat wij elektrisch rijden verder moeten subsidiëren. U moet misschien wat beter luisteren. Ik heb gezegd dat mensen graag een eigen keuze willen maken en dat wij er als VVD niet voor zijn om hier in dit huis bijvoorbeeld de verplichting op te leggen dat alle auto's in 2025 elektrisch rijden, zoals een aantal partijen in deze zaal wel heeft gedaan. Daar hebben wij niet voor gestemd, mijnheer Madlener. Dat heb ik ook helemaal niet gezegd. Ik heb juist gezegd dat de VVD staat voor mensen die zelf hun eigen keuze willen maken en die best bereid zijn om een steentje bij te dragen. Niet omdat dat moet van de overheid, maar omdat ze zelf een belang hebben en ze dat zelf ook voelen. Ze kunnen daar wel een eigen keuze in maken. Misschien moet de heer Madlener eerst even goed luisteren.

De heer Madlener (PVV):

Er is net 6 miljard euro verkwist aan allerlei hybride voertuigen. Dat heeft totaal geen zin gehad. Dat is geld dat alle automobilisten opbrengen. U had voor die 6 miljard ook de autobelastingen kunnen verlagen. Zelfs nu gaat dit kabinet de elektrische auto gigantisch fiscaal bevoordelen. Er moeten overal laadpalen komen en die stroom moet onbelast zijn, terwijl de gewone Nederlander wel belasting betaalt. Ik vraag u, wilt u dat beleid stoppen en ons voorstel steunen om met dat geld de wegenbelasting te halveren?

Mevrouw Visser (VVD):

Het is zo grappig, want de heer Madlener heeft gedoogsteun gegeven aan het kabinet-Rutte I. Toen ging het om deze Autobrief. Toen heb ik hem niet gehoord. Bij de Autobrief II hebben wij het fiscale subsidiëren gestopt, dat inderdaad compleet doorgeslagen was, waarmee mensen een Outlander hebben gekocht om vervolgens de stekker gewoon in de kast te laten zitten en met benzine de straat uit te rijden. Dat hebben wij gestopt, mijnheer Madlener. Wij hebben ervoor gezorgd dat 90% van autorijdend Nederland met de huidige Autobrief, waar u volgens mij ook voor hebt gestemd, erop vooruitgaat, juist in de mrb. Zijn we er daarmee? Nee. Dit is de eerste stap. Wat ons betreft zetten we een stap verder. Maar zoals u weet, komt er na de verkiezingen een volgende kabinetsformatie. Dan gaan we allebei vast ons best ervoor doen om ervoor te zorgen dat de mrb inderdaad op een eerlijkere manier wordt ingericht en dat die naar beneden gaat. Ik reken alvast op uw steun.

De voorzitter:

Ook aan mevrouw Visser vraag ik om via de voorzitter te spreken.

Mevrouw Visser (VVD):

Zal ik doen, voorzitter.

Mevrouw Belhaj (D66):

Ik hoor de VVD spreken over hoe belangrijk mensen het in Nederland vinden om zich overal naartoe te kunnen vervoeren en hoe belangrijk openbaar vervoer is. Maar wat ik zo

bijzonder vind, is dat nota bene vanavond de langste file van het jaar, 550 kilometer, staat. U wekt een suggestie alsof er dankzij uw verantwoordelijkheid de afgelopen jaren minder files zijn en minder verkeersongelukken zijn geweest. Dat is simpelweg niet zo. U blijft maar drammen dat er vooral meer asfalt bij moet. Wordt het niet eens tijd dat de VVD de luiken af gaat doen en snapt dat als je vindt dat het werkelijk goed geregeld moet worden, je integraal moet kijken hoe mensen naar hun werk gaan?

Mevrouw Visser (VVD):

Sorry, maar ik lach even. Mevrouw Belhaj heeft echt niet geluisterd naar mijn bijdrage. Ik heb dit geeneens gezegd. Ik ben mijn verhaal ermee begonnen dat mensen graag hun eigen keuze willen maken. Dat zou u, als D66'er, moeten aanspreken. Ik heb geeneens gezegd wat we de afgelopen periode hebben gedaan. Daar wilde ik net aan beginnen. Maar u neemt inderdaad de woorden uit mijn mond als het bijvoorbeeld gaat om het aantal asfaltkilometers dat we hebben aangelegd. Maar inderdaad, ik vind dat mensen hun eigen keuze moeten maken. In het verleden hebben we geprobeerd om mensen zo ongeveer uit die auto te trekken om ze in het ov te stoppen. Mensen doen het niet. Dat blijkt ook uit de cijfers. Ik vind dat je dan moet faciliteren dat mensen hun eigen keuze kunnen maken. Ze moeten zelf de keuze maken of ze op de fiets willen of dat ze in de tram, een bus of de auto willen stappen. Dat is misschien het verschil tussen D66 en de VVD.

Mevrouw Belhaj (D66):

Dit is een typisch voorbeeld hoe je vanuit een ideologie, het liberalisme, probeert te komen tot verantwoordelijkheid voor het beleid dat je gevoerd hebt. Als blijkt dat wat er gedaan wordt, niet werkt, kunt u wel zeggen "we gaan over naar mensen vrije keuzes geven, we laten iedereen lekker met de auto gaan en we gaan iedereen daarin faciliteren", maar dat is natuurlijk gewoon totale onzin. De vraag die ik aan u stel, is of u bereid bent, nu u ziet hoeveel files er blijven ontstaan, om los te laten dat u beperkt blijft nadenken over asfalt en durft te zeggen dat het niet gaat om welk vervoersmiddel je gebruikt en niet om waar het geld vandaan komt? Het gaat erom dat mensen er recht op hebben dat de overheid ervoor zorgt dat ze of via de weg of via het ov op hun werk kunnen komen.

Mevrouw Visser (VVD):

Nu breekt echt mijn klomp. Echt, over luiken gesproken. De VVD heeft net het verhaal gehouden dat mensen hun eigen keuzevrijheid moeten hebben. Dit kabinet steekt ieder jaar 2 miljard in het ov — dan heb ik het alleen over het spoor — 2 miljard in het ov via het Provinciefonds en dan nog eens 2 miljard in de wegen. Als u dan het hebt over een beperkte blik ... ammehoela! Sorry, ik word hier een beetje boos om. Er gaat 6 miljard ... Er zijn 8 miljoen automobilisten, die 2 miljard terugkrijgen en u verwijt mij dat de VVD alleen maar naar het asfalt kijkt? De afgelopen periode zien wij dat het aantal kilometers asfalt is toegenomen. Wij zien dat het aantal files is afgenomen. Zijn wij er dan? Nee. Vandaag stond er inderdaad de langste file van dit jaar, door het slechte weer, door de herfst. Dat hebben wij de afgelopen jaren ook altijd gehad en zullen wij ook altijd krijgen, net zoals bij het ov. Daar komt ook soms een storing voor, maar verwijt mij niet dat de VVD een beperkte blik

heeft. Dat is wat u hebt. Van u mag de VVD blijkbaar niet opkomen voor zowel de automobilist als de reiziger, of dat nou een reiziger in het ov is of een fietser. Ik ga voor allemaal, u blijkbaar niet.

Mevrouw Belhaj (D66):

Het is grappig dat, als je een VVD'er iets vraagt over een bredere visie, hij of zij dan begint over heel veel geld. De grap is nu juist dat is aangetoond dat je er geld in kunt blijven pompen zoveel je wilt, maar dat dat de problemen niet oplost. De kunst is om te bekijken welk probleem wij precies hebben en of wij dat oplossen door asfalt aan te leggen of door iets te doen met het openbaar vervoer. Daar heb ik het over. U kunt wel zeggen: toevallig is vandaag een dag dat het heel erg druk is. Maar de mensen over wie u uw mooie verhaal begon, ervaren dat totaal anders, dagelijks. Hier vanuit Den Haag zijn wij zeker in staat om vooraf te kunnen zien waarom die files ontstaan en hoe je die kunt oplossen. Dan moet u niet met een slap verhaal aankomen in die zin dat het lekker liberaal is dat mensen hun eigen keuzes kunnen maken. Mensen willen vooral een oplossing. U bent in dit kabinet verantwoordelijk voor die oplossing. Tot nu toe hebben mensen dat niet ervaren.

Mevrouw Visser (VVD):

Als ik uw redebatie had gevolgd, dan hadden wij niks met de wegen gedaan en waren de files met 50% toegenomen. Dan had er vandaag niet 925 kilometer op de weg stilgestaan maar veel meer. Ik vind het ook een beetje gek om te zeggen dat de VVD niet breder kijkt. Als u goed naar het begin van mijn betoog had geluisterd, dan had u gehoord dat de VVD ervoor staat dat mensen hun eigen keuzes kunnen maken. Dat doen wij ook. Ik verwacht eigenlijk van D66 ook iets als het gaat om eigen keuzes maken. Als wij met elkaar 4 miljard in het ov steken, hoe kan het dan dat de reiziger niet tevreden is? Dat is meer geld dan in de rijkswegen! Dat zit hem dan niet in het geld. Dat zit hem in het feit dat wij maar één aanbieder hebben, bijvoorbeeld op het spoor, die niet denkt vanuit het belang van de klant. Ik verwacht eigenlijk ook de medewerking van D66 om de ov-markt open te breken en de reiziger centraal te stellen, of het nou om de taximarkt gaat of om op een andere manier aanbesteden. Ik ga ervan uit dat D66 haar medewerking daaraan zal verlenen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Hoorde ik de vertegenwoordiger van de VVD nou tussen neus en lippen door zeggen dat, ondanks dat een motie met een Kamermeerderheid aangenomen is, de VVD dat geen feit vindt? Geldt dat ook voor met een meerderheid aangenomen wetten of voor met een meerderheid gekozen vertegenwoordigers? Volgens mij is er gewoon een motie aangenomen om te regelen dat er vanaf 2025 in Nederland geen fossiele auto's meer verkocht gaan worden. Volgens mij gaan wij er vervolgens met z'n allen op toezien hoe de regering dat uitvoert. Hoe zit het ook alweer met dat democratische beginsel bij de VVD?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik heb op de vraag van de heer Madlener een inhoudelijk antwoord gegeven, namelijk wat de VVD-visie op deze motie is. Deze motie is aangenomen. Dat ontken ik ook helemaal

niet. Dat heeft mevrouw Van Tongeren mij ook helemaal niet horen zeggen. Ik heb geconstateerd dat de VVD het daar niet mee eens was. Daar ging de vraag over die mevrouw Van Tongeren aan mij heeft gesteld. Ik heb niks ontkend. Ik ontken ook helemaal niet hoe de besluitvorming hier is gegaan, maar de vraag van de heer Madlener was wat de VVD daarvan vindt. Daar heb ik antwoord op gegeven.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Heel mooi. GroenLinks is het een enkele keer ook weleens niet eens met iets wat in deze Kamer wel een meerderheid krijgt.

Dan heb ik een vraag over elektrisch vervoer. Een GroenLinks/VVD-motie vraagt om 200.000 full-elektrische voertuigen op de weg te krijgen in 2020 en een miljoen in 2025. Ook die motie is met een meerderheid aangenomen, dus ik ga ervan uit dat de VVD, wier handtekening onder de motie stond en die ervoor gestemd heeft, dat nog steeds als doelstelling heeft.

Mevrouw Visser (VVD):

Die motie was net even iets anders — dat weet mevrouw Van Tongeren ook — en die doelstellingen zijn niet vastgelegd. Mevrouw Van Tongeren is destijds niet in Parijs geweest, want wij zaten hier met elkaar in deze Kamer, maar twee weken geleden was de Parijse autoshow. Daar was te zien wat er allemaal ontwikkeld wordt. Alle grote autofabrikanten werken aan elektrische auto's voor de hele Europese markt die betaalbaar zijn, maximaal €30.000 kosten, een actieradius van minimaal 500 kilometer hebben en snel te laden zijn. Daar heb je helemaal geen motie van deze Kamer voor nodig. Daar werkt de automarkt zelf aan en dat zou mevrouw Van Tongeren toch tevreden moeten stellen. Wat de VVD betreft hoort dat ook zo. Stel met elkaar Europese normen vast en de autofabrikanten zullen leveren. Wie weet wat er over twee jaar, in 2018, op de markt gaat verschijnen. Misschien zijn het er dan veel meer dan een door de Kamer aangenomen motie ooit wilde. Dan komt er vast wel weer een andere motie en we zullen zien wat er dan gebeurt.

De voorzitter:

Voordat ik het woord aan de heer Van Helvert van het CDA geef, stel ik vast dat mevrouw Visser nu twee minuten van haar tekst heeft uitgesproken maar al zestien minuten aan het woord is geweest. Ik geef het gewoon maar even mee.

De heer Van Helvert (CDA):

Op zich is het terecht dat de grootste partij de meeste spreektijd heeft. Dat is dus niet eens zo oneerlijk.

Ik volgde net het debatje tussen de VVD en D66. Mevrouw Visser doet haar best om te laten zien wat er allemaal aan goeds is gebeurd. We kunnen er echter niet omheen dat dit kabinet gewoon bezuinigd heeft op infrastructuur. Dat maakt het enigszins gepikeerde antwoord van mevrouw Visser opmerkelijk. Is het niet veel handiger als mevrouw Visser hier toegeeft dat er door dit kabinet zwaar is bezuinigd op infrastructuur? Dat zij toegeeft dat de VVD dat punt

heeft weggegeven aan de Partij van de Arbeid, terwijl zij zelf liever meer in infrastructuur geïnvesteerd had?

Mevrouw Visser (VVD):

Dit debat hebben we meermaals gevoerd en de heer Van Helvert kent mijn antwoord. Dat is inderdaad zo. Wat de VVD betreft gaat er meer geld naar infra, maar we hadden een grote opdracht, namelijk het oplossen van de crisis. Ook moest de woningmarkt uit het slop worden getrokken en wilden we de zorgkosten niet exponentieel laten stijgen. We wilden dat mensen weer aan het werk konden gaan. Daarvoor hebben we allemaal gezorgd. We zorgen er langzaam voor dat mensen weer stappen kunnen zetten. Vorig jaar hebben we een lastenverlaging van 5 miljard doorgevoerd. Voor de komende periode is het Infrafonds verlengd en wat ons betreft gaan we daarmee verder. Het gaat helaas niet in één keer, maar stap voor stap. Ik weet heel goed dat het CDA daar ook voorstander van is, maar in het verleden, bijvoorbeeld bij het lenteakkoord, heeft het CDA ingestemd met bezuinigingen op het Infrafonds. Dat deed het CDA vanuit het besef dat het moest, omdat we met elkaar Nederland uit de crisis wilden halen. De afgelopen vier jaar hebben we die steun niet gekregen, maar wie weet komt het CDA bij zinnen en gaat het weer meehelpen om Nederland beter te maken.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik hoor dat mevrouw Visser namens de VVD bijvoorbeeld heel blij was met de banenplannen van Asscher. Wij waren daar niet blij mee, want wij hadden dat geld liever aan infrastructuur uitgegeven. Als dat allemaal zo is, dan is het toch raar dat mevrouw Visser hier als een gek probeert te doen alsof er een fantastisch beeld is qua infrastructuur in Nederland, terwijl we toch zoveel knelpunten hebben. Als je toegeeft dat je bezuinigd hebt, is het dan niet eerlijk om tegen D66 te zeggen: het klopt dat we bezuinigd hebben op infra; we staan er ook nog achter, maar we zijn er niet trots op want er is veel om niet trots op te zijn in de infra.

Mevrouw Visser (VVD):

Mevrouw Belhaj vroeg mij iets heel anders. Zij vroeg mij om op een andere manier naar mobiliteit te kijken. Ik heb net gezegd dat de VVD daarvoor staat; zij staat voor keuzevrijheid. De discussie die het CDA nu aanhaalt, hebben we meermaals gevoerd, maar misschien moet de heer Van Helvert eens zijn eigen verkiezingsprogramma uit 2012 erop naslaan om te zien welke zaken het CDA daarin heeft voorgesteld. Die is de heer Van Helvert vergeten. Daar stond namelijk ook een bezuiniging op wegen en een bezuiniging op de reiskostenvergoeding in. Ik ben ook heel benieuwd naar een doorberekening van het CDA. Dit is kenmerkend voor het CDA. Het mag de VVD hierop aanvallen, maar waar is de tegenbegroting van het CDA? Het heeft tegen het Witteveenkader gestemd. Het heeft tegen de kindregelingen gestemd. Het ging daarbij om miljarden, maar heeft het CDA een tegenbegroting ingediend om dat te herstellen? Nee. De heer Van Helvert valt mij nu aan op het Infrafonds — die bezuinigingen waren inderdaad nodig, omdat we een grotere opdracht hadden, namelijk Nederland uit de crisis halen — maar het CDA had in het eigen verkiezingsprogramma een bezuiniging op wegen opgenomen. Geef dat eerlijk toe in plaats van mij de maat te nemen.

De heer Van Helvert (CDA):

In de eerste twee jaar dat wij een tegenbegroting hebben opgesteld, hadden wij 200 miljoen meer per jaar uitgegeven aan wegen. Maar goed, ik heb in het MIRT-overleg al gezegd: laten we die discussie niet voeren, want ook die 200 miljoen, die we niet hadden, was waarschijnlijk niet genoeg geweest om de problemen op te lossen. Dat is het punt dus niet. Het gaat mij erom dat ik het een heel rare discrepantie vind dat er aan de ene kant wel fors bezuinigd is, maar dat de VVD aan de andere kant wel wil doen alsof zij iets fantastisch heeft neergezet op het punt van de infrastructuur. Dat is gewoon niet het geval.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik was nog niet eens aan mijn fantastische verhaal begonnen, dus dat is dus wel grappig. Ik was alleen nog maar begonnen aan inleiding. Misschien kan de heer Van Helvert toch nog eens terugkijken naar het verleden. Misschien kan hij toch nog eens kijken naar wat zijn partij heeft gedaan op het moment dat zij het Kunduzakkoord heeft gesloten. Misschien kan hij toch nog eens kijken naar de doorrekening door het CPB van het programma in 2012. Daarin stonden zowel bezuinigingen op het spoor als op wegen als een verlaging van de kilometervergoeding voor alle reizigers. Dat mag, dat kan, maar ga de VVD dan niet de maat nemen wanneer zij de verantwoordelijkheid neemt om Nederland uit de crisis te halen. Dat heb ik de afgelopen vier jaar van het CDA als bestuurderspartij absoluut gemist.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik ben alleen even benieuwd naar het volgende. Ik ga mevrouw Visser niet aanvallen, want de gemoederen lopen al hoog genoeg op zo aan het begin van de avond. Ik was wel even getriggerd door het interruptiedebatje tussen de VVD en D66 zojuist over de visie van de VVD op mobiliteit. Ik snap dat je mensen zelf wilt laten kiezen. Ik weet ook dat het moeilijk is om mensen in het ov te krijgen als zij eenmaal gewend zijn om in hun auto te stappen om naar het werk te gaan. Ik ben echter benieuwd of de VVD bij aanvang van bouwprojecten, bijvoorbeeld bij de aanleg van nieuwe woonwijken, bereid is om te kijken naar mogelijkheden om de mobiliteit daar zo goed mogelijk in te richten. Je kunt dan keuzes maken die ervoor zorgen dat daar minder files ontstaan en dat mensen eerder zullen kiezen voor het openbaar vervoer. Zou je niet kunnen bekijken of je mobiliteitsproblemen in de toekomst op die manier kunt aanpakken? Wat vindt de VVD van die manier om ernaar te kijken?

Mevrouw Visser (VVD):

Dat kan, maar laat mensen daar hun eigen keuze in maken. Als je weet dat je ergens gaat wonen waar het zo ontwikkeld is dat het heel lastig is om je auto te parkeren, dan kies je daar zelf voor. Dat kan. Nederland heeft de drukst bereden spoorwegen, wegen, fietspaden en noem het allemaal maar op. Overall is sprake van mobiliteit. Voor alle vormen van mobiliteit zullen we iets moeten doen. Wij denken dat het handiger en slimmer kan, zowel als het gaat om de wegen als om het ov.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dat is half een antwoord op mijn vraag. Ik bedoel het volgende. Stel dat je een nieuwbouwwijk gaat aanleggen in

een gebied waar al veel files staan. Je zou er dan voor kunnen kiezen om niets aan die infrastructuur te doen, maar je zou het ook zo kunnen inrichten dat het openbaar vervoer een heel aantrekkelijke optie wordt voor alle mensen die daar gaan wonen. Dan zul je zien dat de mensen die daar gaan wonen sneller kiezen voor het openbaar vervoer in plaats van nog een bijdrage te leveren aan de files die toch al in dat gebied staan. Is de VVD er voorstander van om op die manier te kijken naar de aanleg van woonwijken of de plaatsing van bedrijventerreinen bijvoorbeeld? Is zij er voorstander van om bij voorbaat al na te denken over de vraag: wat zou meteen de slimste mobiliteitsoplossing zijn als we hier toch gaan bouwen?

Mevrouw Visser (VVD):

Het is nu alsof je een of-ofkeuze moet maken. Dat is misschien het verschil tussen de Partij voor de Dieren en de VVD: wat ons betreft is het niet of-of, maar en-en. In Nederland hebben we gewoon uitgangspunten als het gaat om het aantal bushaltes en de afstand waarop er een bushalte bij een woonwijk moet zijn. We hebben dus al geregeld hoe we het ov willen inrichten en welke voorwaarden daarvoor gelden. Maar mensen kiezen niet voor één mobiliteit. De ene dag pak je de fiets, de andere dag pak je de auto en misschien pak je soms de trein. Uit het verleden weten we wel dat van iedere tien nieuwe ov-reizigers er maar drie uit de auto komen; de andere zeven komen van de fiets. Dat blijkt keer op keer uit onderzoeken. We moeten dus niet de illusie hebben dat we dat voor elkaar kunnen krijgen als we heel veel ov-voorzieningen aanleggen. Dan zeg ik: je moet het ov anders inrichten; als je er samen 4 miljard aan besteedt, dan verdient de reiziger een beter product. Dat kan door nieuwe toetreders toe te staan en door de markt open te gooien. Dat kan nu niet omdat we vastzitten aan concessies en aan belangen van bepaalde partijen. Daar wil de VVD graag vanaf.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik ben een beetje in de war. Het lijkt erop alsof mevrouw Visser mijn vraag helemaal niet begrijpt. Of ze wil er niet op ingaan. Wat mevrouw Visser zegt, klopt helemaal niet. Het is niet zo dat mensen de ene dag dit en de andere dag dat kiezen. Mensen zijn vrij gehecht aan hun vaste patronen van naar het werk gaan. Die verander je niet zomaar. Mijn vraag gaat over het volgende. Je weet dat mensen, als ze eenmaal hebben gekozen voor de auto of voor de trein, dat niet heel snel veranderen. Als je ergens een nieuwe plek creëert waar mensen gaan wonen, dan kun je het zo inrichten dat je weet: als we het zus doen, dan gaan mensen meer met het ov, en als we het zo doen, dan gaan ze in de file staan die toch eigenlijk al te lang is en die we niet nog langer zouden willen maken. Is de VVD nou ervoor of ertegen om ook op zo'n manier naar de inrichting van nieuwbouwwijken te kijken, zodat je het gedrag dat uiteindelijk voor iedereen het meeste oplevert, namelijk de minste hoeveelheid files, op voorhand al een beetje kunt sturen?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik probeer inderdaad de vraag van mevrouw Ouwehand te begrijpen. Misschien praten we langs elkaar heen. Dat gevoel krijg ik een beetje. Maar laat ik het dan anders stellen. Misschien geeft dat richting. Als mevrouw Ouwehand vraagt of ik bereid ben om allerlei woonwijken in te richten

waar geen auto mag komen, dan zeg ik: nee. Mevrouw Ouwehand protesteert nu een beetje, maar ik probeer te begrijpen wat ze aan me vraagt. Kijk naar de ruimtelijke inrichting van Nederland. Als we nieuwe woonwijken inrichten, dan is daar al beleid voor: koppel woon- en werklocaties aan elkaar en maak die ook goed bereikbaar per ov. Ik probeer goed te begrijpen wat mevrouw Ouwehand vraagt. Het is namelijk al beleid dat we woon- en werklocaties en woningbouwlocaties zodanig inrichten dat je daar op alle mogelijke manieren kunt komen. Dus, sorry, ik snap de vraag van mevrouw Ouwehand inderdaad niet. Misschien geef ik nu weer een antwoord waarvan mevrouw Ouwehand denkt: dit is het niet. Ik heb het vermoeden dat we een beetje langs elkaar heen praten. Het antwoord is: de VVD gaat graag door op de manier waarop het nu wordt gedaan, maar wel met keuzevrijheid en niet met de blik dat de automobilist er niet mag komen.

De voorzitter:

Misschien moet u er samen nog maar eens een keer rustig over doorspreken.

Mevrouw Belhaj, eigenlijk wil ik mevrouw Visser nu de gelegenheid geven om haar betoog te vervolgen. Ze is wat betreft haar eigen verhaal pas twee minuten aan het woord geweest. Laten we even wachten. Daarna kan er dan weer worden geïnterrumped.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter, dat begrijp ik. Alleen, ik denk dat het helpt — ik ben dit debat een beetje begonnen — om vast te stellen welke vraag er precies wordt gesteld en waarom er zo'n onbevredigend gevoel bij het antwoord is. De vraag is eigenlijk heel simpel: vindt de VVD dat je van de budgetten voor infrastructuur en voor openbaar vervoer mooi één bereikbaarheidsfonds kunt maken en dan, afhankelijk van het probleem, bekijkt wat de oplossing is?

Mevrouw Visser (VVD):

Dat gebeurt al. Misschien komen we dan wel op de oplossing. Laat ik het anders vragen: als blijkt dat er meer geld nodig is voor wegen, is mevrouw Belhaj dan bereid om dat ook beschikbaar te stellen?

De voorzitter:

U wordt uitgelokt, mevrouw Belhaj, dus u krijgt de gelegenheid om iets terug te zeggen.

Mevrouw Belhaj (D66):

Ja.

De voorzitter:

Na haar algemene, korte inleiding gaat mevrouw Visser nu door met haar betoog.

Mevrouw Visser (VVD):

We hebben het er al kort over gehad. We zien dat er afgelopen jaar wél hard is gewerkt om Nederland bereikbaar te houden. Er is 717 kilometer nieuwe asfaltweg aangelegd,

waardoor de toename van de files is beperkt. Als we dat niet hadden gedaan, dan waren de files met 50% toegenomen. Er is ook een aantal nieuwe besluiten genomen met betrekking tot ontbrekende schakels. We kunnen daarvoor weliswaar nu nog niet de asfaltmachines aanzetten, maar ze zijn wel essentieel voor de toekomst, vooral — ik kijk nu naar de heren Madlener en Hoogland, maar ook naar mevrouw Belhaj — voor de omgeving van Rotterdam. Ik noem de verbinding tussen de A13 en de A16 en de Blankenburgverbinding. Ik noem ook de verbinding tussen de A12 en de A15 in Gelderland. Die verbindingen zijn allemaal ontzettend belangrijk om de bereikbaarheid op orde te houden.

Er is echter niet alleen sprake van nieuwe schakels en van verbreding van rijstroken. Ook de financiering van het beheer en het onderhoud is structureel op orde gebracht. Er hoeft nu niet, zoals in het verleden, per jaar bekeken te worden of er wel voldoende geld is en hoe het geregeld moet worden. Het wordt nu gewoon structureel ingeboekt. De minister zei altijd: het is niet sexy, maar het is wel noodzakelijk. Dat onderschrijven wij, zowel voor wat betreft het spoor, als voor de wegen en de vaarwegen.

Verder zijn er wat betreft de verbetering van de veiligheid in het ov in de afgelopen tijd flinke stappen gezet. Er is ook een aantal nieuwe stations geopend. Ik denk dat iedereen vol trots kijkt naar bijvoorbeeld het nieuwe station van Rotterdam. Recentelijk is ook het nieuwe station van Den Haag geopend, evenals dat van Arnhem. Er zijn ook Europese afspraken gemaakt over nieuwe normen voor luchtkwaliteit en hergebruik van schaarse grondstoffen. Tegelijkertijd is er geïnvesteerd in mainports, in Schiphol waar nu geïnvesteerd wordt in een station en in de Rotterdamse haven. Inmiddels zijn we bezig met de afronding van de grootste hervormingsoperatie in de ruimtelijke ordening. De wet is aangenomen, het fundament staat er en we zijn nu bezig om de Algemene Maatregelen van Bestuur en de inrichtingswetten klaar te maken. Daarmee hebben we een stille, maar wel revolutionaire stap gezet in de wijze waarop wij tegen ruimtelijke ordening aankijken.

Tegelijkertijd hebben we er de afgelopen periode met forse investeringen voor gezorgd dat Nederland niet alleen nu maar vooral in de toekomst droge voeten houdt met het Deltaprogramma Ruimte voor de rivieren, dat essentieel is voor de manier waarop wij in dit land met elkaar willen omgaan, maar vooral voor de manier waarop wij de unieke uitgangspositie van Nederland kunnen blijven behouden. Keer op keer blijkt uit internationaal onderzoek dat Nederland het beste scoort op infrastructuur niet alleen in Europa, maar bijna ook wereldwijd als we kijken naar alle ranglijsten. Daar zijn we trots op.

Zijn we dan klaar? Nee, absoluut niet. Ik heb ook vandaag gehoord over de files en over de langste file van dit najaar. We zien inderdaad dat die files almaar langer worden. Voor de VVD staat wel voorop dat de auto onderdeel is van ons dagelijks leven en dat we die gewoon nodig hebben om van A naar B te kunnen komen. We staan echt niet voor de lol in de file. Het zorgt vooral voor een slecht humeur, het is verkeersonveilig, het is slecht voor het milieu en het zadelt het bedrijfsleven ook nog eens op met torenhoge kosten. De maatschappelijke kosten van files zijn 2 tot 3 miljard. Wat ons betreft, gaan we ook door met het verbreden en het aanleggen van wegen. Daarmee hebben we de

structurele verlenging voor elkaar gekregen en niet alleen de verlenging tot 2030 van het Infracfonds, maar ook het kabinetsbesluit om het structureel met elkaar te regelen, zowel beheer, onderhoud als nieuwe wegen en het onderhoud van het spoor. Wat ons betreft, is dat ook noodzakelijk voor al die Nederlanders die iedere dag naar hun werk gaan en voor ons bedrijfsleven, om onszelf concurrerend te houden. Dat zal ook de inzet zijn voor de VVD voor de volgende periode.

In de vorige begrotingsbehandelingen hebben wij het er ook over gehad dat wij allerlei ontwikkelingen zien. Ik had zojuist een kort interruptiedebat met mevrouw Van Tongeren over onder andere de Parijse autoshow en wat je daar ziet als het gaat om duurzaam vervoer. Vorig jaar hebben wij ook gesproken over intelligente zelfsturende auto's. De minister heeft dit voorjaar in Europa een aantal concrete afspraken gemaakt over de manier waarop we dit kunnen regelen. Wij zien dat er wat betreft de autobereikbaarheid heel veel dingen in de komende periode gaan veranderen wat betreft duurzaamheid en slimmere auto's die met elkaar kunnen communiceren. Daar is nog heel veel voor nodig en misschien is er dus nog meer geld nodig voor infrastructuur, omdat we twee systemen naast elkaar zullen houden. Al die auto's gaan 18 jaar mee en zij blijven rondrijden. Tegelijkertijd komen er steeds meer slimmere auto's bij.

"Slimmer" betekent ook dat afspraken gemaakt moeten worden met gemeenten en provincies. We hebben vandaag de knelpuntenanalyse van de ANWB gekregen en daarin zagen we dat heel veel knelpunten zich niet meer op de rijkswegen bevinden, maar juist op de onderliggende wegennetten, dat wil zeggen van zowel de provincie als van de gemeenten. Ik hoor graag de reactie van de minister op die bereikbaarheidsanalyse. We hadden de oude BDU-gelden die gedecentraliseerd zijn. Welke afspraken zijn er gemaakt met gemeenten en provincies over bereikbaarheid? Daarbij gaat het over bereikbaarheid met het ov en met de auto. Zijn de minister en de staatssecretaris het niet met ons eens dat daar heldere afspraken over moeten worden gemaakt? Wat we nu zien, is dat je heel veel wegen kunt aanleggen of heel veel dingen kunt doen met spoor, maar als een aantal randvoorwaarden daarvoor niet is geregeld, loopt het alsnog vast.

Als wij kijken naar duurzaamheid en zelfsturende auto's, zullen wij zien dat die auto's juist in de binnensteden weer verwelkomd worden omdat zij een bron van duurzame energie kunnen worden. Wet- en regelgeving verhinderen dat nu. De wet STROOM is weggestemd in de Eerste Kamer, maar juist in de gemeente Utrecht — Lombok — wordt ervoor gepleit om die auto niet alleen stroom te laten tappen maar ook terug te laten leveren. Laten we dan kijken hoe we dat soort innovaties kunnen regelen en de wet- en regelgeving zo snel mogelijk te kunnen inzetten.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Wet- en regelgeving moeten op orde komen. Dat moet inderdaad, maar je kunt het ook aantrekkelijk maken om de stad in te gaan met een elektrische auto in plaats van met die diesel die je ook hebt staan. Misschien heb je een elektrische auto als tweede auto. Heel veel gezinnen hebben twee auto's. Ik niet overigens, maar veel gezinnen wel. Zou je het niet via de parkeertarieven aantrekkelijker kunnen

maken om de elektrische auto vooral te nemen als je de binnenstad in gaat? Wat vindt de VVD daarvan?

Mevrouw Visser (VVD):

Daar gaan gemeenten zelf over. Over de parkeertarieven, parkeerbeleid, de vraag of iets een blauwe zone is of voor wie het €2 of €4 kost et cetera gaan de gemeenten zelf.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben heel blij dat de VVD daar zo in staat, want het is nu nog niet zo geregeld. De gemeenten gaan er nu nog niet zelf over. Ik ben van plan om daar samen met de Partij van de Arbeid een initiatiefwetsvoorstel over in te dienen, zodat gemeenten kunnen differentiëren en bijvoorbeeld schone auto's goedkoper kunnen laten parkeren. Ik ben heel blij met de steun van de VVD daarvoor.

Mevrouw Visser (VVD):

Wij kijken naar het wetsvoorstel en zullen dan ons oordeel geven. Wat ons betreft kijken we vooral naar wat er wel kan en hoe je dingen mogelijk maakt, in plaats van allerlei verbodsbepalingen af te kondigen, zoals bijvoorbeeld die milieuzones. Daar hebben we in dit huis al eerder een debat over gehad. Als je dingen wilt faciliteren, is doorstroming in de binnensteden heel belangrijk. Ik had met mevrouw Van Tongeren al een debatje over de verkeerslichten. Hoe kun je die zo goed mogelijk instellen? In Helmond hebben we het project Talking Traffic, waarbij verkeerslichten zo op elkaar worden ingesteld dat je veel sneller de stad in en door kunt. Wat ons betreft gaat het om dit soort innovaties. Daarmee maak je dingen mogelijk. Ik ben heel benieuwd waarmee mevrouw Van Veldhoven in haar initiatiefwetsvoorstel zal komen. Laat helder zijn: wij vinden niet dat wij die auto maken. Wij vinden ook niet dat vanuit dit huis allerlei verbodsbepalingen moeten komen. We moeten heldere normen stellen in Europa en daarop handhaven. Vanuit de overheid moeten we vooral innovatie faciliteren en stimuleren.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Waarom wil mevrouw Visser dan wel vanuit dit huis de milieuzones verbieden?

Mevrouw Visser (VVD):

Omdat de milieuzone een oneigenlijk instrument is geworden. De discussie ging over luchtkwaliteit. De milieuzone wordt nu niet meer op grond daarvan ingevoerd, dus vanwege fijnstof en stikstof. Het gaat nu om roet. Ik ken niemand die zegt: doe mij maar een portie vieze lucht. Ik denk dat iedereen liever een portie schone lucht heeft. Hoe schoner, hoe beter zelfs. Dus als mevrouw Van Veldhoven de luchtkwaliteit echt wil verbeteren, zou ze eigenlijk helemaal niet op de auto moeten zitten, maar alle barbecues en houtrookkachels moeten verbieden. Een voorstel daartoe heb ik nog niet gezien van D66. Ik ben heel benieuwd of D66 daarmee gaat komen. Daarmee los je de roetuitstoot namelijk echt op. Als het mevrouw Van Veldhoven daar echt om zou gaan, zou zij dat voorstel doen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Mevrouw Visser haalt er van alles bij, maar de basisvraag is of de VVD staat voor de beleidsvrijheid van gemeenten. Of doet de VVD dat alleen als het haar uitkomt? Mevrouw Visser zegt net nog dat het aan gemeenten is, maar vervolgens wil zij wel een van de instrumenten verbieden. Misschien zijn het niet altijd de beste instrumenten, maar waarom zouden wij, de Kamer of mevrouw Visser, vanuit Den Haag willen bepalen welke instrumenten de gemeenten toepassen na een debat met hun gemeenteraad? Waarom wil zij gemeenten die beleidsvrijheid ontnemen, terwijl zij zegt dat ze voor beleidsvrijheid is?

Mevrouw Visser (VVD):

Omdat dit instrument is ingevoerd nadat de luchtkwaliteit op alle punten voldeed. Het gekke is dat dit instrument wordt ingezet om de automobilist te pesten. Wij zien dat het wordt ingezet om de ondernemer met zijn oude bestelbus te pesten. Dit zijn mensen die trots zijn op hun auto. Zij hebben er hard voor gewerkt, kunnen geen andere auto kopen of gaan heel lang heel duurzaam met hun auto om. Zij wonen jarenlang in het centrum van Rotterdam of Utrecht en ineens mogen zij niet meer het oude stadscentrum in. Dat vind ik niet eerlijk, want die auto's zijn goedgekeurd de weg op gegaan. Ze hebben gewoon een apk gekregen en betalen gewoon belasting. Ze zijn toegelaten op de weg, maar ineens mogen ze niet meer worden toegelaten. Op grond waarvan? Dat is het punt. Ik hoor dan het argument van de roetuitstoot. Dan verwacht ik een motie van D66 om morgen alle houtrookkachels en barbecues te verbieden. Daarmee los je namelijk de roetuitstoot op.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb helemaal niet zo'n voorstel gedaan. Ik constateer alleen dat de VVD de beleidsvrijheid voor gemeenten toch wel lastig vindt als die afwijkt van haar eigen politieke prioriteiten.

Mevrouw Visser (VVD):

U kunt het kabinet echt niet verwijten dat het geen beleidsvrijheid geeft aan gemeenten. We hebben net de decentralisaties gedaan. We hebben de Omgevingswet gedaan. Daarmee is alle vrijheid gegeven. Dit gaat echter om het principe dat je bent toegelaten op de weg, maar vervolgens zonder enige heldere onderbouwing niet meer je eigen stad in kunt, terwijl je heel duurzaam op die auto bent. U zou er eigenlijk trots op moeten zijn dat mensen zo lang met hun auto rijden, maar dat bent u dus niet.

Nu ga ik verder, als het mag, voorzitter.

De voorzitter:

Graag.

Mevrouw Visser (VVD):

Een ander punt gaat over verkeersveiligheid. Ik ben daar al eerder over begonnen. Het gaat vooral ook om de signalen die wij afgelopen week hebben gekregen en de cijfers die gisteren door het Verbond van Verzekeraars zijn gepubliceerd. Die cijfers zijn zorgelijk. Ik zou graag een reactie van de minister op deze cijfers krijgen. Hoe kunnen wij het ver-

keer veiliger maken? De afgelopen periode zijn er flinke stappen gezet op dat vlak.

Wij moeten vooral ook constateren dat er afleiding is in het verkeer. Het begint uiteindelijk allemaal bij onszelf. Als wij gewoon ons gezond verstand zouden gebruiken, zouden wij een heel eind komen. Ik was gisteren in Utrecht op werkbezoek en probeerde daar het stadskantoor te bereiken. Ik moest heel lang bij een stoplicht wachten en zag daar twee vrachtwagenchauffeurs die elkaar net niet de haren in vlogen, omdat het zo lang duurde. Dat korte lontje hebben wij allemaal zelf. Eigenlijk begint het ermee dat wij elkaar respecteren. Je moet op een manier met de ander omgaan zoals je zelf wilt dat de ander met jou omgaat.

Als dat niet gebeurt, moeten wij kijken naar een aantal andere elementen. Een daarvan is de weginrichting. Wat is er nodig voor de verbetering van de provinciale en gemeentelijke wegen? Ik heb hierover al eerder een pleidooi gehouden. Waarom is het zo moeilijk om te zorgen voor een generiek model waarmee wij verkeersveiligheid in de aanbestedingen en in de ruimtelijke inrichting kunnen meenemen? Gemeenten kunnen zelf kiezen hoe ze dat doen, maar dat moet een van de wegingsinstrumenten daarin kunnen worden. Bouwend Nederland en de ANWB kunnen daar prima het initiatief toe nemen. Is de minister bereid om met die partijen te gaan spreken over de vraag hoe wij de weginrichting kunnen verbeteren?

Een ander element is het verhogen van de pakkans. Dan hebben wij het concreet over het staande houden. Wij weten dat wij een aantal teams verkeer hebben bij de politie. Dat is minimaal 650 fte. Worden die volledig ingezet? Welke afspraken gelden er met de gemeenten? Welke lokale bevoegdheden zijn er om ervoor te zorgen dat de pakkans omhooggaat?

Verder moet je ervoor zorgen dat je steviger straft. De VVD heeft daar een aantal voorstellen toe gedaan, zoals het aanscherpen van de recidiveregeling. Wij hebben hier recentelijk een debat gevoerd over het alcoholslotprogramma. Ook moet er gezorgd worden voor het uitbreiden van de bevoegdheden bij doorrijden. Denk daarbij aan het verschrikkelijke ongeluk in Tilburg van vorige week.

Bovendien heb ik samen met het CDA een voorstel gedaan over het bewaren van kentekens van buitenlandse overtredders. Het kan namelijk niet zo zijn dat je met een Italiaans of Roemeens kenteken op de Nederlandse snelwegen je goddelijke gang kunt gaan. Kan de minister reageren op de oproep van het Verbond van Verzekeraars? Wat is nodig om de verkeersveiligheid en vooral ook de pakkans te vergroten?

Als we het hebben over de toekomst, hebben wij het niet alleen over de toekomst van de zelfsturende auto's, maar ook over het hier en nu.

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj, ik laat nu een tijdje niemand interrumperen. Wij hebben van tevoren afgesproken dat we zouden proberen om dit deze avond af te ronden. Er is meer dan ruimschoots geïnterrumpeerd. Wij laten de spreker even aan woord en zien daarna verder.

Mevrouw Visser (VVD):

De automobilist heeft gewoon ergernissen. Aan de ene kant komt dit door mensen die zich misdragen in het verkeer en aan de andere kant door dingen die we gewoon niet begrijpen. Spitsstroken zijn bijvoorbeeld niet geopend. Of men ziet een rood kruis, maar geen wegwerkzaamheden. Men mag daar dan niet rijden; leg dat maar eens uit als er vervolgens wel een file ontstaat. Ook worden tunnels afgesloten. Ik spreek uit persoonlijke ervaring, want dit gebeurt heel vaak bij de Coentunnel. Dit heet met een mooi woord "tunneldosering". Ik heb in het verleden samen met de heer Hoogland een motie hierover ingediend. Wat is de stand van zaken op dat vlak? Gaan wij dat probleem nou eens oplossen? Want als er iets in de Leidsche Rijntunnel gebeurt, staat ongeveer de hele A2 vast. Het gaat verder om het sneller bergen van auto's bij ongelukken en het aanpakken van sluipverkeer in de grensregio's. Kijk maar wat er allemaal gebeurt in Brabant en Limburg.

Ik heb het over de weg gehad, maar wat ons betreft gaan we ook kijken naar wat beter kan in het ov. In het interruptiedebat had ik het daar ook al over, want straks gaat het ook om het ov. Je kiest straks je eigen ov-aanbieder. Afhankelijk van de plek waar je zit, bekijk je wat handig is en hoe je dat kunt gaan regelen. Er zijn nog enkele zaken nodig om dat voor elkaar te krijgen.

Dat begint ermee dat wij aanbieders die nieuw zijn en ervoor zorgen dat een nieuw product kan worden aangeboden, de ruimte bieden. Of het nou de FlixBussen zijn of de Ubers en Abels van deze wereld; zorg ervoor dat dit soort partijen kan toetreden tot de markt. Het gaat er niet om dat de dienstregeling klopt en dat de trein op tijd gaat. Het gaat erom dat de reiziger — om hem gaat het uiteindelijk — op een veilige en nette manier van A naar B komt en niet wordt achtergelaten op een station. Een voorbeeld daarvan is de Kennemerlijn bij Beverwijk, waar mevrouw De Boer en ik recentelijk zijn geweest. Als de NS dat soort lijnen niet wil exploiteren, zouden we moeten kijken naar andere aanbieders. Is de staatssecretaris bereid om bij dat soort lijnen, waarvan de NS zegt dat niet te kunnen en geen andere oplossingen te zien, te bekijken of we dat op een andere manier kunnen gaan regelen en om daar nieuwe aanbieders of nieuwe modaliteiten toe te staan?

Dan kom ik op een punt dat hier bijhoort en waar mevrouw De Boer vaak aandacht voor heeft gevraagd, maar het lukt steeds maar niet. Op de een of andere manier is er een gigantische barrière. Ik vraag nogmaals aan de staatssecretaris hoe we dit oplossen. Het gaat om de vraag hoe het kan dat wij de beschikbare ov-data nog steeds niet met elkaar kunnen delen. Dat zou juist de markt kunnen openbreken voor nieuwe aanbieders, om ervoor te zorgen dat de reiziger op 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 komt en dat we dus niet de dienstregeling centraal stellen, maar de reiziger zelf. Ik sprak al over de vraag of we decentrale lijnen, of lijnen die in het hoofdraailnet zitten en die onvoldoende worden benut, alsnog kunnen aanbesteden.

Morgen is er een VAO over ov en veiligheid. Mevrouw De Boer en ik zijn vorige week bij Connexxion geweest. Wij vroegen ons af wat er gebeurt met een buschauffeur als hij allerlei stenen in zijn bus krijgt. Dat is heftig. Het is goed dat er nu een actieprogramma ligt. Wij zien dat de problemen op het spoor maar ook in het streekvervoer toenemen. Het is afhankelijk van de plek. Is de staatssecretaris bereid

om met alle aanbieders in gesprek te gaan en om te bekijken hoe zij de financiën op die manier kan indelen dat deze op de juiste plek komen; niet bij een aanbieder, maar waar de noodzaak het grootste is? Wat is daar nog voor nodig?

Een ander punt zijn onze mainports: Schiphol en de Rotterdamse haven. We hebben net een motie aangenomen over Eindhoven. Het gaat ons niet alleen om de term mainport, maar het gaat ons ook om de distributie rond Venlo en om Groningen. Op tal van plekken zie je dat er clusters ontstaan van kennis en innovatie. De vraag is hoe we deze beter kunnen faciliteren. Daarbij gaat het enerzijds om bereikbaarheid en anderzijds om het beperken van regeldruk en inspectielasten. We weten dat er nu gekeken wordt naar nieuwe tarieven bij de ILT en andere inspectiediensten. Op welke wijze worden de economisch ontwikkeling en het concurrerend kunnen blijven met onze haven en onze luchthaven daarin meegenomen? Hoe wordt daarin meegenomen dat we ook een gelijk Europees speelveld houden?

Een andere vraag in dat kader is of de minister bereid is te denken over de boetesystematiek. We zien nu de heel gekke situatie dat een taxiondernemer die niet op tijd een update van zijn boardcomputer doet, €4.400 boete krijgt. Dat vinden wij bijzonder veel voor zoiets, want er is in dit huis menig debat gevoerd over de vraag of de boardcomputer nog wel noodzakelijk is. Is de minister bereid om er op die manier naar te kijken?

Daar wil ik ook het CBR bij betrekken, waarover de heer Van Helvert vragen heeft gesteld. Wij zien dat de tarieven voor een rijbewijs en alles wat daarmee samenhangt, keer op keer worden verhoogd, terwijl er tal van locaties worden gesloten. Is de minister bereid om met het CBR in gesprek te gaan over de vraag hoe de dienstverlening in stand kan worden gehouden?

Vorige week is er gesproken over KLM en Air France, maar ik wil het hier vooral over Schiphol hebben. We zien een enorme groei van Schiphol. In 2008 werd nog voorzien dat pas in 2020 het aantal van 500.000 vliegbewegingen in zicht zou komen. We zien nu dat dit eigenlijk veel te pessimistisch was. Volgens de VVD zou het eeuwig zonde zijn als Schiphol wordt verplicht om drie jaar duimen te draaien, terwijl we vorige week het besluit hebben gezien van het Verenigd Koninkrijk om Heathrow bij Londen verder te ontwikkelen. Als je het hebt over de concurrentiepositie, moeten we daar aan de bak.

In het kader van de normen en het handhavingstelsel heb ik gesproken over het stimuleren van het gebruik van de vierde baan. Hoe kunnen wij ervoor zorgen dat we de ruimte die door schonere vliegtuigen wordt gemaakt, op een goede manier kunnen faciliteren? Dat debat was in januari van dit jaar. Ik heb de beantwoording van vragen gezien, net als de brief van de staatssecretaris. Wij zien dat er eigenlijk niet veel stappen vooruit zijn gezet, behalve dat er nog veel wordt gesproken met de Omgevingsraad Schiphol. De staatssecretaris kent ons pleidooi daarin: als er politieke besluiten moeten worden genomen, moet dat in dit huis gebeuren. Wanneer kunnen wij in dit huis een besluit tegemoet zien om ervoor te zorgen dat we Schiphol concurrerend houden?

Mijn laatste punt betreft de ruimtelijke ordening. Zoals ik net al aangaf, is sprake van een van de grootste hervor-

mingsoperaties in dit huis op het gebied van ruimtelijke ordening. Wij zien heel mooie kansen, maar zijn ook een beetje bang — het is eigenlijk een noodkreet aan ons allemaal en we zullen het ook in het debat nog aan de orde stellen — dat we met al die AMvB's en inrichtingswetten de ruimte die we bieden met de Omgevingswet weer dichttimmeren, waardoor er in Nederland geen ontwikkeling meer mogelijk is.

De voorzitter:

U bent gekomen aan het einde van uw termijn. Ik zie een aantal interrumpanen staan, maar ga eerst naar mevrouw Belhaj. Zij had namelijk tussendoor al iets willen vragen.

Mevrouw Belhaj (D66):

Mevrouw Visser hield een betoog over het belang van verkeersveiligheid en stelde wat algemene vragen. Ik ken mevrouw Visser als iemand die graag wil dat er vooruitgang wordt geboekt. Vindt zij, met het oog op het registratievraagstuk en het pleidooi van de verzekeraars om iets te doen, dat het huidige plan en wat de minister de afgelopen drie jaar heeft gedaan, voldoende zijn geweest? Moeten we niet gewoon voor januari een plan hebben dat wel gaat helpen?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik heb gezien dat in de voorstellen van het kabinet een extra investering zit voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ik vind dat heel goed. Daaraan moet de komende periode concreet invulling worden gegeven. Ik heb gisteren de oproep van het Verbond van Verzekeraars gezien. Eerlijk gezegd vond ik dat een beetje een vage oproep, in de zin van: we moeten verder gaan kijken. Ik deel uw mening dat een betere registratie nodig is; we hebben de motie daarover dan ook gesteund. We willen immers precies weten wat de oorzaak is. Daar moet dus naar gekeken worden, maar ik heb liever een goed plan waarvan iedereen zegt dat het prima is. Mevrouw Belhaj geeft als termijn de periode tot 1 januari 2017 aan. Als het eerder kan, is dat prima, maar als er meer tijd voor nodig is, is dat zo. Dat betekent niet dat we in de tussentijd stil moeten zitten. Ons pleidooi dat de handhaving op orde moet zijn, geldt nog steeds.

De voorzitter:

Helder. Als het helder is, is het klaar, hè?

Mevrouw Belhaj (D66):

Het is mij helder, maar ik wil dit punt even afmaken. Is mevrouw Visser het met mij eens dat 1 januari 2017 een mooie streefdatum is?

Mevrouw Visser (VVD):

Hoe eerder, hoe beter, maar ik heb gisteren de oproep van de verzekeraars goed gehoord. Zij zeiden dat er nog een aantal zaken nodig is voor een verdere aanpak. Zij wezen bijvoorbeeld op de registratie, precies waar mevrouw Belhaj net over sprak. De SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, is nog bezig met een aantal onderzoeken om dingen te achterhalen. Volgens mij delen mevrouw Belhaj en ik het standpunt dat het beter is om de dingen goed te doen dan de tijd leidend te laten zijn. Dat

betekent echter niet dat je bepaalde dingen dan moet laten. Laten we doen wat we al kunnen doen, maar dan wel op een zodanige manier dat we de registratie op orde krijgen en op basis daarvan concrete maatregelen kunnen nemen.

De heer Smaling (SP):

Mevrouw Visser zegt dat Schiphol concurrerend moet zijn en vergelijkt de situatie met Heathrow. Hoe zit het nu precies? Is de bovengrens voor mevrouw Visser nog steeds 510.000 vluchten, waarbij ze Lelystad cadeau krijgt? Dat wil de VVD namelijk ook, maar dat lijkt de SP niet verstandig. Is dat een harde bovengrens, of is dat niet de achtergrond van haar vraag?

Mevrouw Visser (VVD):

Het is geen harde bovengrens, want de afspraak was 500.000 vluchten tot 2020; het aantal vluchten is namelijk van 510.000 naar 500.000 gegaan, omdat we een aantal ontwikkelingen in Lelystad en Eindhoven mogelijk hebben gemaakt. Daarna is er een 50%/50%-verdeling voor de ruimte die wordt gecreëerd. Schiphol mag dus verder groeien, als de ruimte maar deels wordt teruggegeven aan de omgeving. Die ruimte wordt Schiphol dus geboden. Wij zien echter dat het volloopt. Dit jaar heb ik het er in het debat over het normen- en handhavingssysteem over gehad. Ook op vliegvelden zijn er spitsstroken en spitstijden, waarop het heel erg druk is met landen en opstijgen. We kunnen daar nu al snel afspraken over maken — dat betreft het vierdebaangebruik — om ervoor te zorgen dat dit geregeld wordt. Dit ligt echter nog steeds bij de ORS, de Omgevingsraad Schiphol. Voor de discussie over de vraag hoe Schiphol verder kan groeien geldt ook dat de ORS een aantal uitspraken moet gaan doen. Heathrow mag zich verder gaan ontwikkelen, maar wij zijn hier nog steeds bezig om met elkaar te praten. Wij zeggen dan: kom op, we moeten ervoor zorgen dat Schiphol zich verder kan ontwikkelen. Dat kan als die milieuruimte wordt gecreëerd. Wij hebben cijfers gezien. Er vindt nu een herrapportage plaats om te bekijken of het volgens de nieuwe methodes nog steeds klopt. Als die ruimte er is, moeten we niet meer wachten. Dan moeten we Schiphol ook de ruimte geven om zich te kunnen ontwikkelen.

De heer Smaling (SP):

Hier klinkt een beetje in door dat de ORS, de oude Alderstafel, in de ogen van mevrouw Visser een soort hindermacht aan het worden is. Zie ik dat goed? Moeten de mensen in Aalsmeer op een gegeven moment gewoon niet meer zo zeuren? Of ziet mevrouw Visser toch een model waarin de afspraken bindend kunnen blijven?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ben zelf ook in Aalsmeer geweest op werkbezoek. Ik heb ook gesproken met mensen die ontzettend veel overlast ervaren. Het gaat hier echter om een van onze belangrijke mainports. Schiphol betekent ontzettend veel voor onze economie. Besluiten over Schiphol moeten in dit huis worden genomen. We zien dat er door een diffuus samenstel — wat zijn de bevoegdheden van de Omgevingsraad Schiphol? — heel lang wordt gepraat. Onze stelling is dat we het ons niet kunnen permitteren om langer te praten, nu we zien dat London Heathrow zich wel mag ontwikkelen.

We hebben met elkaar in januari een besluit genomen. Politieke besluiten horen in dit huis thuis. Als er politieke uitspraken nodig zijn over het gebruik van de vierde baan, over de 500.000 vliegbewegingen en over de milieuruimte, dan moeten we het debat hier voeren. De ORS is daarin adviserend. We moeten daar echter niet twee jaar met elkaar gaan zitten praten, waarna we in het derde jaar misschien een besluit nemen en Heathrow dan vervolgens al ontwikkeld is. Dat is slecht voor onze mainport, slecht voor onze economie en daarmee slecht voor onze banen.

De heer Madlener (PVV):

Ik hoor de VVD altijd mooie woorden zeggen als het gaat om de lasten voor de automobilist. Als ik naar het beleid kijk, zie ik echter het tegenovergestelde. De belastingen voor de automobilist zijn verhoogd. De btw is verhoogd. De accijnzen zijn het afgelopen jaar onder Rutte II verhoogd. Gaat de VVD dit teruggeven aan de automobilisten? Zo ja, hoe?

Mevrouw Visser (VVD):

De heer Madlener heeft het verkiezingsprogramma van de VVD misschien gelezen. Hij heeft daarin kunnen zien dat we een lastenverlaging willen doorvoeren. Misschien is het ook wel goed als ik de heer Madlener eens herinner aan zijn eigen uitspraken in een debat over de belastingen. Ik citeer: "Helaas hebben we niet alles kunnen binnenhalen. We hebben moeten samenwerken met het CDA en de VVD. Ik wil geen dubbele moraal prediken, maar als je een kabinet steunt, kun je niet alles binnenhalen." Dat is precies de situatie van de VVD geweest. Wij hebben met elkaar de afgelopen vier jaar keihard gewerkt, iedere dag, om ervoor te zorgen dat Nederland beter wordt, om ervoor te zorgen dat we uit de crisis komen. Daarmee zijn we op de goede weg. We zijn er nog niet. Ik zet graag de volgende stap om ervoor te zorgen dat de files worden opgelost, om ervoor te zorgen dat er meer geld gaat naar infrastructuur, om ervoor te zorgen dat de lasten naar beneden gaan ...

De voorzitter:

Dit wordt een herhaling van zetten.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik reken daarbij ook op de steun van de heer Madlener. Misschien kan de heer Madlener ook terugkijken op zijn eigen gedoogperiode. Dan beseft hij dat niet alles in een keer lukt, dat er soms een lange adem nodig is en dat het stap voor stap gaat, maar dat we er uiteindelijk wel komen. Wat de Autobrief betreft: inderdaad heeft 90% van autorijdend Nederland een lagere motorrijtuigenbelasting. Wat ons betreft is dat de eerste stap, maar we gaan graag verder.

De heer Madlener (PVV):

Ik wilde eigenlijk niet terugkijken op Rutte I, want dat is echt lang geleden. Ik wil het hebben over dit kabinet en over de beloften van de VVD voor de toekomst. Er komen verkiezingen aan en de mensen moeten weten waar ze aan toe zijn. Om te beginnen stel ik vast dat de belastingverhogingen van de VVD waarop mevrouw Visser zo trots is, de crisis hebben verdiept. Die hebben de koopkracht van de mensen

uitgehoud, waardoor de winkels hun producten slechter konden verkopen. Het ING-rapport heeft dat duidelijk aangetoond. Het was dom beleid. Idem dito voor het bezuinigen op de infrastructuur. Alle economen zijn het erover eens dat het onverstandig is om in een crisis te bezuinigen op infrastructuur. Je moet juist uitgeven in een crisis: anticyclisch beleid. Dat hebben we geleerd van de afgelopen crisis. Maar goed, u hebt dat allemaal gedaan en de crisis is verdiept. Het gaat gelukkig weer wat beter. Nu is de vraag hoe u ervoor gaat zorgen dat het geld dat u hebt afgepakt van de automobilist door te bezuinigen op de infrastructuur en de lasten voor de automobilist te verhogen, weer terugkomt bij de automobilist. Ik heb nog geen concrete voorstellen daartoe gehoord.

Mevrouw Visser (VVD):

Als de heer Madlener in 2012 gewoon aan tafel was blijven zitten en niet was weggelopen, had hij het beleid waarop hij zo trots is — meer geld naar infra en de 130 km/uur — gewoon kunnen voortzetten. Maar dat hebt u niet gedaan. U bent weggelopen. Dat was uw keuze. Het is heel makkelijk om aan de zijlijn te blijven staan en vanaf daar te roepen. Dat doet u nu, maar dat is niet wat wij hebben gedaan in de afgelopen vier jaar. Daar hebben inderdaad besluiten tussen gezeten die, zoals u zelf ook aangeeft ...

De voorzitter:

Ik verzoek u om via de voorzitter te spreken.

Mevrouw Visser (VVD):

In een kabinet kun je niet alles binnenhalen als je met elkaar afspraken moet maken. In een gezin kun je ook niet altijd alles doen wat je zelf wilt. Maar we hebben er wel voor gezorgd dat de economie is aangetrokken, dat het beter gaat op de woningmarkt, dat de zorgkosten in de hand zijn, dat er een lastenverlaging is teruggegeven en dat de werkloosheid afneemt. Daarmee zijn we nog niet klaar. We willen daarmee graag verder en daar horen ook de automobilist en de infrastructuur bij. Gelukkig investeren we ook nog steeds 6 miljard per jaar in de infrastructuur. Wat ons betreft wordt daar in de volgende periode nog een tandje bij gezet. Ik reken op de steun van de heer Madlener.

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. We scheiden ons plastic en papier. We sorteren glas op kleur. We gooien batterijen in een speciale bak. We leveren oude kleding in voor recycling en we brengen onze afgedankte spullen naar de milieustraat. Voor een kleine boodschap stappen we gewoon op de fiets en als we aan een nieuwe auto of koelkast toe zijn, gaan we op zoek naar een zuiniger model. Samen met de buurman overleggen we of zonnepanelen niet een goed idee zouden zijn. Iedereen draagt op zijn manier een steentje bij aan een schoner milieu en een beter klimaat. We hebben maar één aardbol, dus laten we daar alsjeblieft zuinig op zijn.

Toch lezen we in de krant dat we niet genoeg doen. Er worden doemscenario's geschetst. We worden bang gemaakt. Er wordt gedaan alsof het allemaal aan ons ligt en alsof de enige oplossing zou zijn je leven radicaal om te gooien. Je mag niet meer op vliegvakantie, je mag nog

maar sporadisch autorijden en je moet zo ongeveer verplicht vegetariër worden. Ik snap dat heel veel mensen dat benauwd vinden en ik erger mij daar ook aan, en dan vooral aan het verwijt dat we te weinig zouden doen en aan de angst die ons wordt ingeboezemd in plaats van hoop en vooruitgang. Tegelijkertijd kunnen we onze ogen natuurlijk niet sluiten. Het klimaat verandert en we belasten ons milieu en onze leefomgeving. Gelukkig ziet de VVD als positieve partij andere en betere oplossingen, en kiezen we dus ook voor een positieve aanpak.

Eerdere VVD-ministers, onder wie Ginjaar, Winsemius en Nijpels, hebben sinds de jaren zeventig ons milieubeleid vormgegeven. Op dit moment is minister Henk Kamp vormgever van het meest ambitieuze energie- en klimaatbeleid ever voor Nederland. Laat ik ook de rol van de staatssecretaris daarin niet vergeten. Stap voor stap werken we verder. De kern van mijn betoog is dat ons milieubeleid werkt. We laten namelijk welvaart samengaan met een gezonde leefomgeving.

Ondertussen groeit de wereldbevolking sterk. Er wordt meer geconsumeerd en getransporteerd. De truc is om ondanks een toename van het gebruik van grondstoffen, energie en mobiliteit, de uitstoot toch te laten dalen. Bronbeleid en het beprijsen van uitstoot bieden daarbij een belangrijke bijdrage.

Nederlanders zijn dik tevreden met hun leefomgeving. Ze geven die volgens het AD Buurtonderzoek een dikke 7,5. We willen graag allemaal verder met ons leven, zonder dat drastisch om te gooien. Wat de VVD betreft is een beter milieu ook haalbaar zonder betutteling. We willen dus geen beperkende maatregelen wat betreft vleesconsumptie en vliegreizen of autoloze zondagen. We willen evenmin verplichtingen voor een hoog energielabel bij de verkoop van je woning. Maar hoe houdt de staatssecretaris rekening met het draagvlak en de draagkracht van Nederlanders als er straks maatregelen worden voorgesteld?

De VVD wil het milieubeleid dat we nu voeren, doorzetten en op enkele terreinen verscherpen. De VVD kiest heel duidelijk voor één doel, namelijk de beperking van de CO₂-uitstoot. We willen dan ook de Europese normen voor 2030 en 2050 omarmen. De VVD maakt werk van het versterken van de Europese emissiehandel als instrument daarbij. Zo beprijsen we uitstoot en gaan we op een modernere manier toe naar de toewijzing van rechten. We nemen ook rechten uit de markt die de verduurzaming ...

De voorzitter:

Ik verzoek de mensen die zo luid spreken achter in de zaal om dat ergens anders te doen. Mijnheer Dijkstra, gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We geven alleen nog maar rechten aan bedrijven die ze echt nodig hebben en die last hebben van ongelijke concurrentie. We verscherpen de emissieplafonds. Kortom: we doen er alles aan om de uitstoot te voorkomen, besparing te realiseren en innovatie te stimuleren.

Nu er recentelijk in Montreal ook mondiale klimaatafspraken zijn gemaakt voor de luchtvaart, vraag ik de staatssecretaris hoe zij ervoor gaat zorgen dat Europa a. mondiale afspraken

gaat respecteren en b. niet zo meteen zijn eigen beprijsingssysteem laat bestaan naast het wereldwijde systeem. Als dat gebeurt, kan onze luchtvaart niet concurreren met die in de rest van de wereld.

De VVD wil belemmeringen wegnemen zodat ook groener ondernemerschap wordt beloond. We kunnen bijvoorbeeld de definities van afval verduidelijken. De normen en regels moeten scherper worden gehandhaafd. Voor tal van grondstoffen, zoals glas, hout, papier en kunststof, hebben we doelstellingen, maar voor fosfaat hebben we geen doelstellingen. Dat is vreemd, want fosfaat is een schaarse grondstof die essentieel is voor onze voedselvoorziening. Waarom hebben we geen doelstelling voor het herwinnen van fosfaat? Wat we kwijtraken, krijgen we immers niet meer terug.

Bedrijven en ondernemers spelen ook een belangrijke rol in het milieubeleid. Daar heeft de VVD altijd op gehamerd. We betrekken de organisaties er dus ook bij: van Shell tot Greenpeace. Ze vullen inmiddels de ambities in die zijn uitgesproken op de klimaattoppen die we hebben georganiseerd. Dat is goed. De VVD heeft vertrouwen in de oplossingen van ondernemers. Wij vertrouwen erop dat de innovatieve ideeën die zij bedenken, ook gaan werken. Het gaat daarbij om de uitdagingen die we hier maar ook elders in de wereld hebben. Ik geef als voorbeeld een start-up in Delft. Het betreft een jong bedrijf dat is gestart door drie ondernemers. Zij hebben een oplossing verzonden. Zij leggen een soort tuinslang in de rivier met een schoepenrad, waardoor je akkers kunt irrigeren. Je kunt daarmee dus veel meer gebieden vruchtbaar maken. Ik vind dat soort kleine startende bedrijfjes superinteressant. In de cleantech liggen echt kansen. Vanuit de start-ups komen vaak briljante oplossingen. Als we vol inzetten op innovatie, moeten we die start-ups ook ondersteunen. Ziet de staatssecretaris dat ook zo? Wat doet zij om die startende ondernemers verder te helpen? Hoe verbeteren we vanuit het ministerie van I en M het ondernemersklimaat voor deze jonge bedrijven, die groeien en slimme oplossingen hebben?

Ook op het gebied van waterbeheer doen we het fantastisch. Neem de bescherming tegen de zee in Jakarta. Onze baggeraars spuiten eilanden op in de Perzische Golf. We leveren expertise over de hele wereld: in New York, New Orleans en in Miami, maar ook in Vietnam en bij de delta's van Bangladesh, die af en toe worden geteisterd door hevige stormen en wassend water. Op internationaal niveau wordt vaak gezegd: bring in the Dutch. Dat is een gevleugelde uitspraak.

Dichter bij huis zie ik dat we het enorm goed doen in de recyclingsector. We hebben een koplopperspositie op het gebied van het recyclen van afval. Voorheen verdwenen 2,5 miljard drankenkartons per jaar in de oven. We hebben een motie ingediend over het recyclen van drankenkartons en tegenwoordig is het systeem op gang gekomen. Drankenkartons worden ingezameld bij consumenten. Ongeveer om de dag gooi je zo'n pak sap of zuivel weg, maar tegenwoordig wordt het verzameld en kan het worden verwerkt tot nieuwe producten, tot mooie papierproducten. De circulaire economie is goed voor de banen en goed voor het milieu; daar gelooft de VVD in.

Denk ook aan voedseltechnologie in de rest van de wereld, onze gewassen en de kennis van Wageningen University.

Overall ter wereld wordt onze kennis gebruikt. Of het nou gaat om de koffiebonen in Colombia, schoon water in Gambia of het vee in Kenia, we hebben heel veel kennis. Denk ook aan de satellietbeelden die we kunnen gebruiken om oplossingen te bieden. Dat is supermotiverend. Dat leidt allemaal weer tot kansen en die zijn er. Ook dicht bij huis zijn er kansen, maar soms laten wij die een beetje liggen. Denk bijvoorbeeld aan de verduurzaming van de woningvoorraad. Daar ligt een belemmering en dat is jammer. Woningcorporaties maken nog niet echt vaart. Waarom doen ze dat niet? Waarom kijken ze niet naar die energieprestatievergoeding? Hoe kunnen ze kleine labelstappen zetten? Dat is goed voor de huurder, goed voor het klimaat, goed voor iedereen. Zo zijn er veel mooie voorbeelden waarin welvaart geen schade toebrengt aan het milieu.

Ik rond af. Wij hoeven niet in te leveren op onze manier van leven, geen dwang, geen consuminderen, niet terug in de tijd of zuur doen. Wij hebben alles in huis om het slimmer en beter te doen en de uitdagingen aan te gaan, in binnen- en buitenland, met al onze kennis en kunde. Wij kunnen die exporteren naar andere landen om ze te helpen met innovatie en beleid dat wél werkt. Samen werken aan een betere wereld, een mooiere wereld voor iedereen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Eindelijk heeft ook de VVD zich aangesloten bij de overtuiging dat Nederland gewoon schoner en slimmer kan. Daar ben ik heel blij mee. Laten wij daar met elkaar aan werken. Mijn complimenten daarvoor.

Wij stonden eerder vandaag met z'n allen op het Plein. De heer Dijkstra trok daar een T-shirt aan dat ons werd aangeboden door kinderen uit Amersfoort. Zij pleitten voor veel meer aandacht voor echt schone lucht. Mijn concrete vraag is: erkent de heer Dijkstra van de VVD dat wij meer moeten doen dan de Europese normen om echt te zorgen voor gezonde lucht?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Daar werken wij aan. De Europese normen halen wij in 99,99% van de gevallen. Op een paar binnenstedelijke gebieden lukt het niet. De cijfers, die 12 kilometer, kent mevrouw Van Veldhoven. Ook de VVD streeft naar die normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Daar zit nog geen bepaald jaartal aan vast. Het mooie is dat ik nu al kan zeggen dat wij in 75% van de gevallen de normen voor fijnstof (PM₁₀) al realiseren. Voor ultrafijnstof (PM_{2,5}) gaat het om 32%. Wij zijn dus heel goed op weg en wij streven naar die strengere normen, maar het is nog niet heel erg makkelijk om daar een datum aan te koppelen. Wij gaan de goede kant op en dat komt doordat wij heel erg inzetten op bronbeleid. Wij stellen eisen aan fabrikanten van auto's, van machines, van alles wat geproduceerd wordt, om het steeds schoner te doen. Je ziet dat dat bronbeleid zich echt uitbetaalt in schonere lucht. En dat is goed voor iedereen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben blij dat de VVD nu ook zegt dat er echt een kop op het Europese beleid moet worden gezet. Die Europese normen zijn een papieren werkelijkheid als je het hebt over de gezondheid van mensen. Voor bronbeleid moeten wij

wachten op Bulgarije. Dat gaan wij natuurlijk niet doen. Wij zullen ook hier verdere maatregelen moeten nemen. Je kunt dan aan van alles denken. Ik denk even aan zo'n verlenging en versterking van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarbij het Rijk zijn verantwoordelijkheid neemt voor de gezondheid. D66 is daar een groot voorstander van. Deelt de VVD dat? Steunt zij D66 bij het verlengen van zo'n ambitieus rijksbeleid op het gebied van gezonde lucht voor mensen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben niet voor een kop op het beleid. Dat zou D66 ook niet moeten willen, want lucht houdt zich niet aan grenzen. Heel veel onze lucht, zeker de viezigheid, komt overwaaien uit het Ruhrgebied, van de ring Antwerpen en zelfs Brussel, en vanaf zee. Je moet bronbeleid voeren, maar dan wel Europees. Ik dacht dat D66 ook een Europese partij was. Als wij beginnen aan koppen op het beleid, dan schiet het niet heel erg op. Daar ben ik absoluut geen voorstander van.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Nu spreekt u zichzelf tegen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan het tweede punt: het NSL. Ja, wij erkennen dat er nog een paar kleine knelpuntjes ...

De voorzitter:

Probeer die afkortingen enigszins te vermijden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit had tot doel onze lucht schoner te maken. Daar zijn wij heel ver in gekomen. Wij hebben daar heel veel geld in geïnvesteerd; ik geloof dat het om 320 miljoen gaat. Dat wordt nu voor ongeveer twee jaar doorgezet. De grote steden Amsterdam en Rotterdam, de enige die binnenstedelijk nog problemen hebben, hebben allebei een bijdrage van ongeveer 8 miljoen gehad om die laatste knelpunten op te lossen. Wij zijn daar dus goed op weg. Het gaat stap voor stap steeds beter. De normen van de Wereldgezondheidsorganisatie zijn op die manier in zicht. De VVD is absoluut niet voor koppen op beleid. Je moet dat Europees doen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Nog even heel technisch: de heer Dijkstra spreekt zichzelf tegen. Hij zegt daarnet: wij willen verdergaan dan die Europese normen. Tegelijkertijd zegt hij dat hij niet verder wil gaan dan die normen. Dat is gewoon onhelder. Als hij naar de normen van de WHO wil, dan kiest hij voor een kop op Europees beleid. Als hij voor de Europese normen kiest, kiest hij niet voor gezonde lucht. Ik wil weten waar de VVD staat.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De VVD kiest voor de Europese normen. Die halen wij in bijna alle gevallen. We streven ook naar de normen van de

Wereldgezondheidsorganisatie. Die zijn ook nog voor een heel groot deel in zicht, en dat is mooi.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dit heeft alles te maken met visie en langetermijnvisie. Ik heb heel goed naar het betoog van de VVD geluisterd. Ik heb veel mooie voorbeelden gehoord vanuit het land waarbij wij zien dat een circulaire economie werkt. Nu was er vorige week een klimaatop in Rotterdam. Toen hebben 40 bedrijven gepleit voor een visie van de overheid. Zij willen niet alleen visie van onderop, maar ook vanuit de overheid. Zij vragen om een klimaatwet waarin die visie uiteindelijk vertaald wordt naar concrete doelen. Zou de VVD dat ook willen? Dat miste ik namelijk in het betoog van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik onderschrijf de wens van die bedrijven. Nederland had geen goed trackrecord, maar we hebben nu een enorme inhaalslag gemaakt en we hebben in het energieakkoord doelen tot 2023 vastgelegd. Dankzij Parijs hebben we nu ook doelen voor 2050. Die hebben we Europees vertaald, ook in onze eigen doelen voor 2050, naar 80% tot 95% CO₂-reductie, met een tussendoel in 2030. Maar die bedrijven willen investeringszekerheid. Dat begrijp ik. We hebben een energieakkoord voor de korte en middellange termijn en gelukkig hebben we nu ook een langetermijnperspectief, maar ik vind het zo raar dat de Kamer, heel breed, steeds morrelt aan die afspraken. Die bedrijven willen investeringszekerheid. Zij willen weten waar ze aan toe zijn. Het maakt ze niet uit hoe wij dat regelen, als wij het maar regelen. Daar ben ik voor. Met de uitgangspunten van het Parijsakkoord en met de vertaling van de Europese doelen zijn we een heel eind op weg. We hebben dus dezelfde doelen, maar we moeten bekijken welke weg daarnaartoe verstandig is. Een klimaatwet is een mogelijkheid, maar anderzijds hebben we de doelen nu bepaald. Het gaat erom dat er consistentie in het overheidsbeleid is. Daar ben ik absoluut voor.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik wil het iets scherper krijgen. Kijkt de VVD naar de Europese doelen en wil zij die nastreven? Of is zij bereid om echt aan de slag te gaan, om de Europese doelen naar ons eigen land te vertalen en om te bekijken wat wij in eigen land kunnen doen, ook op plaatsen waar het misschien wat meer moet, mede vanwege banen, innovaties et cetera? Is dat de route die de VVD voorstaat? Of pleit zij voor het Europese beleid en that's it, en wil zij daar vooral niet te veel eigen doelen vanuit Nederland naast zetten?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het mooie van het Parijsakkoord is dat 195 landen en allerlei organisaties zich daaraan verbonden hebben, mondiaal. Het liefst voeren wij het beleid mondiaal. Europa is niet zomaar wat! Hallo! Europa heeft de meest ambitieuze doelen van wie dan ook ter wereld! Daar kan niemand aan tippen. Laat u alstublieft niks wijsmaken! Dat is een groot misverstand. Nederland doet gewoon mee aan die Europese doelen, die het meest ambitieus van de hele wereld zijn. Mijnheer Trudeau in Canada kan zijn mouwen opstropen en er leuk uitzien, maar haalt bij lange na niet de 40%.

Mijnheer Obama heeft mooie woorden, maar die komen niet zover. Mijnheer DiCaprio heeft een prachtige film gemaakt — heel erg goed — maar vliegt zelf zes keer heen en weer. Als het dus gaat om een voorbeeld stellen en leiderschap, is Europa zeker de weg. Maar laten we ook realistisch zijn: Europa is goed voor 11% van de mondiale uitstoot. Nederland levert daaraan een belangrijke bijdrage. Dit zijn de meest ambitieuze doelen die er zijn; laat u alstublieft niks wijsmaken.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Nee, ik laat me helemaal niks wijsmaken. Ik zie dat er een Europees beleid is. Dat is heel goed en daar ben ik heel blij mee, maar uiteindelijk zullen we dat als land ook naar eigen doelen moeten vertalen. Die moeten we nastreven en hardmaken. Dat kunnen we opschrijven in de klimaatwet. Daarmee geven we het bedrijfsleven de investeringszekerheid waar het zo heel sterk naar vraagt. Daar ben ik naar op zoek. Wil de VVD dat we als Nederland aan de slag gaan met een ambitieus klimaatbeleid? Gaan we dat met elkaar opschrijven om ons bedrijfsleven en onze maatschappelijke organisaties de duidelijkheid te geven die ze wensen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat doen we al. De Europese doelen, de 40% die ik noemde, zijn ook vertaald naar een Nederlands doel. Wij moeten 36% doen op het gebied van landbouw, vervoer en bebouwde omgeving. Wij moeten 43% doen op het gebied van industrie en energie. Dat zijn superuitdagende doelen. Wij zijn dus allang aan de slag en die doelen worden dus ook Europees doorvertaald naar Nederlands beleid. Daar sta ik voor. Ik zeg daarbij dat we echt gaan voor één doel. Wat je niet moet doen, maar wat nu heel vaak gebeurt, is dat er aparte doelen zijn voor hernieuwbare energie, voor besparing en voor CO₂. Die eerste twee ondermijnen die derde. Daarom werkt de emissiehandel niet. Daarom heeft de VVD ook voorstellen gedaan om de uitstoot goed te beprijzen. Daarom hebben wij voorstellen gedaan om de emissiehandel echt te laten werken, zodat de innovatie een boost krijgt, want daar het natuurlijk om, mevrouw Faber.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Bedrijven maar ook lagere overheden en burgerorganisaties hebben veel baat bij goede toegankelijkheid van overheidsinformatie. Nu heeft dit ministerie 185 datasets, waarvan er 8 ontsloten zijn. Ik was benieuwd of de VVD samen met GroenLinks aan de bewindspersonen wil vragen of die hoeveelheid omhoog kan en te kijken wat er mogelijk is om bedrijven, lagere overheden en organisaties van burgers veel meer toegang te geven tot informatie die nog niet zo makkelijk ontsloten, maar wel aanwezig is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een soortgelijke brief gehad, denk ik. Ik ben voor "meten is weten". Dan kunnen we het debat voeren op basis van feiten en cijfers. Ik weet dat er heel veel cijfers zijn, bijvoorbeeld van het RIVM, die gewoon ook toegankelijk zijn. Ik vind dat een goede zaak. Als je kijkt naar de cijfers, doet Nederland het eigenlijk hartstikke goed. Ik zie dat ook in alle rankings terug. Dan kun je dus ook excessen terugdringen als het gaat om luchtkwaliteit. Gister wilde men in Arnhem weer de milieuzone uitbreiden, terwijl er geen enkel

probleem in Arnhem is. Data openstellen vind ik dus goed en transparantie daarover vind ik ook goed. Dan kunnen we eindelijk het debat voeren op basis van cijfers en onderbouwing en dan kijken wat de meest effectieve maatregelen zijn, in plaats van wat we nu doen. Vaak denken GroenLinks-wethouders — het spijt me dat ik het moet zeggen — op basis van een soort onderbuikgevoel dat iets goed voelt en vervolgens werkt het niet uit. We zagen het vanmorgen nog in De Telegraaf. De GroenLinks-wethouder was hevig teleurgesteld dat de luchtkwaliteit niet was verbeterd nadat er een weg was versmald. Ja, vind je het gek? Als je langzamer gaat rijden, heb je meer uitstoot. Je moet wel kijken naar feiten en naar cijfers. Als u dat vindt, vindt u mij aan uw zijde.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik begrijp de lange uitweiding niet. Er wordt van alles bijgehaald, maar het was een heel simpele vraag. Ik begrijp dat wij het standpunt min of meer delen. Dan stellen wij samen de vraag aan de bewindspersonen of het mogelijk is. Het is een oud-collega van ons beiden, Arjan El Fassed, die al jaren ijvert om deze informatie voor bedrijven, voor overheden en voor burgerorganisaties meer toegankelijk te krijgen. Ik ben dus enorm blij dat de VVD dit deelt. Ik kijk uit naar de beantwoording van de bewindspersonen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wij zijn ook voor transparantie. Ik wacht de voorstellen die u concreet gaat doen, af.



De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Dit is de laatste begrotingsbehandeling van dit kabinet. Het is goed om even terug te kijken. Hoe is het gegaan? De titel van het veelbelovende regeerakkoord was Bruggen slaan. Nou, de bruggen in Nederland zijn in deplorabele toestand. Tenminste, dat vermoeden we. Echter, de minister weet het ook niet precies. Bruggen krijgen scheurtjes, in tunnels vallen stukjes uit het plafond en viaducten dreigen in te storten, maar niemand weet exact hoe het zit. Aan het einde van de periode van Bruggen slaan is het goed om de balans op te maken. Is de minister een beetje tevreden over haar werk?

In het regeerakkoord stond over files: door te investeren gaan we files bestrijden. Vandaag lezen we op NU.nl dat we met 925 kilometer file in de avondspits vanavond een record te pakken hebben. Van het voornemen van investeren en files bestrijden is dus niets terechtgekomen. Niets van investeren en niets van files bestrijden. Ook de ANWB presenteert vandaag een knelpuntenprogramma met 4.000 knelpunten. Een roep om aandacht, omdat die er in de afgelopen vier jaar niet is geweest. Al eerder was het nog nooit eerder vertoonde verbond van alle transportpartners in Nederland onder leiding van EVO zo ver om een noodkreet te slaken met een roep om daadkracht, omdat die uitbleef bij deze minister. Het ergste is dat de minister zelf altijd trots roept — dat zei de VVD ook nog eens trots — dat ze 717 kilometer aan lintjes heeft geknipt in haar ministerschap. Overigens zijn dat niet alleen lintjes die besteld zijn door vorige kabinetten. Ook zegt de minister voor het gemak dat, als ze 1 kilometer vijfbaansweg heeft aangelegd, ze 5 kilometer snelweg heeft aangelegd.

Maar er worden nog meer trucjes uit de kast gehaald om de bezuinigingsdrift van dit kabinet te maskeren. 11 miljard euro werd gepresenteerd als extra geld voor infrastructuur. Na een jubelstemming bleek het te gaan om geld dat de toekomstige minister — tenminste, dat zal niet meer deze zijn, want deze minister gaf al een tijd geleden aan dat ze het had gehad na deze periode — zou mogen besteden voor 2029 en 2030. Dus niets "extra geld". Er wordt geld uit de toekomst weggehaald. Maar goed, het zou gaan om nieuwe infra. Ook dat bleek ijdele hoop. Immers, die 11 miljard gaat grotendeels — bijna 7 miljard — op aan onderhoud dat niet was begroot. Bijna 1 miljard gaat naar het corrigeren van de rentevrijval. Van de 3,3 miljard die dan nog over is van die geweldige 11 miljard, maakt de minister nog anderhalf miljard op, zodat er nog 1,9 miljard te besteden is voor nieuwe kabinetten aan nieuwe infrastructuur.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik zit te bedenken waar ik zal begonnen. Ik ben ook bij de aanbieding geweest van de ANWB-petitie. Ik heb de heer Van Bruggen nadrukkelijk horen zeggen dat juist een groot deel van alle knelpunten niet meer op de rijkswegen zijn, dat de knelpunten van de rijkswegen juist in het MIRT staan en dat die worden aangepakt. En op stip staat de A4. Misschien moet u nog even teruggaan in de tijd. Wie heeft het tracébesluit van de A4 genomen? Ik kan u daarbij helpen: dat was een minister van het CDA, de heer Eurlings. Maar laat ik daar maar niet over beginnen. Laat ik eens beginnen met dit staatje. Ik hoor u roepen dat het allemaal een zootje is. Misschien is het toch goed om even te kijken naar de feiten en cijfers. Ik heb hier een tabel bij mij, want ik was net als u benieuwd naar hoe het staat met die bruggen. Ziet u dit tabelletje? Daarin staat dat het budget voor vervanging en renovatie van 37 miljoen naar 101 miljoen euro per jaar is gegaan en dat het jaarlijkse budget voor het onderhoud van de wegen vanaf 2012 tot nu van 314 naar 463 miljoen is gegaan. Gaat u mij dan vertellen dat er geen geld is voor vervanging, renovatie, beheer en onderhoud? Dit staatje laat toch echt iets anders zien. Misschien moet u nog even terug naar de tijd van voor 2010, toen dit nog niet structureel was geregeld in tegenstelling tot nu.

De heer Van Helvert (CDA):

In de tijd van Willem van Oranje was het inderdaad een stuk slechter, maar wij houden daar het koningshuis niet verantwoordelijk voor. Hoe lang moet Rutte premier zijn voordat de VVD eens verantwoordelijkheid neemt voor wat zij hier zelf kiest? De VVD beloofde 250 miljoen jaarlijks extra. 250 miljoen jaarlijks extra; moet je nagaan! En wat deed zij? 8 miljard bezuinigen. Dus je houdt de kiezer voor dat je 250 miljoen extra erbij doet en je bezuinigt 8 miljard. En u kunt staatjes hebben wat u wilt, maar u weet ook dat de Algemene Rekenkamer onze Kamer heeft voorgehouden dat de toestand van de bruggen en tunnels slecht is en dat wij niet eens goed zicht hebben op hoe slecht het is. Het kabinet is niet in staat om een verschil te maken tussen achterstallig onderhoud of onderhoud dat bewust naar achter geschoven is. Dat is zeer ernstig en dat wil ik daarom benadrukken. Wij weten niet eens zeker welke brug morgen zal piepen, kraken of barsten.

Mevrouw Visser (VVD):

Dit is echt complete nonsens. Het is leuk dat u totaal niet op mijn vraag wilt ingaan en verwijst naar Willem van Oranje, maar ik vraag heel concreet naar de situatie van voor 2010. U kunt daar geen antwoord op geven, want u hebt geen antwoord, want het was toen niet geregeld. Pas in de begroting voor 2012 werd 3,8 miljard structureel gereserveerd voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Dat was niet geregeld. U klaagt er zo over, maar in deze begroting is, ook weer met het verlengen van het MIRT-fonds, juist heel bewust gekozen om beheer en onderhoud structureel te regelen. Toen u die verantwoordelijkheid had, hebt u dat niet gedaan. Maar ik ga toch even terug. U verwijt de VVD heel veel zaken, maar vergeet vervolgens te vertellen dat u zelf ook allerlei dingen had beloofd, want u bezuinigde ook gewoon op wegen in uw verkiezingsprogramma. Wat moet er volgens u heel concreet aan beheer en onderhoud gebeuren, los van de inspecties die plaatsvinden, los van de geldreserveringen? Ik zie graag een concreet voorstel, want dat heb ik niet gehoord. Ik heb heel veel suggestieve opmerkingen gehoord, maar geen concreet voorstel. Ik wil niet graag terug naar de tijd van Willem van Oranje. Gewoon hier en nu.

De heer Van Helvert (CDA):

Heel graag, want wij bespreken de begroting van volgend jaar. Bij deze begroting heeft de Rekenkamer gezegd dat de situatie van bruggen en tunnels deplorabel, slecht en niet overzichtelijk is. We weten niet wat goed is en wat niet goed gaat. Mevrouw Visser zei juist dat in het verkiezingsprogramma van het CDA stond dat er bezuinigd moest worden op wegen. En waarom? Precies om de reden die mevrouw Visser juist aanhaalde. We wisten namelijk dat er een opdracht moest worden uitgevoerd. Maar wat deed de VVD? Zij beloofde in haar verkiezingsprogramma 250 miljoen te besteden. Beste mensen, 250 miljoen bij infra. Toen de VVD eenmaal aan het stuur zat, ging ze toch stiekem korten. En wat hoorden we vanochtend? Mevrouw Visser zei op de nationale televisie, prachtig bij WNL: vanaf komend jaar doen we weer 250 miljoen euro erbij. In verkiezingstijd zegt de VVD dus "250 miljoen erbij", maar als ze aan het stuur zit, zegt ze dat er gekort moet worden. En als de verkiezingen weer in beeld zijn, komt er, zoals vanochtend op televisie, weer 250 miljoen euro bij. Dezelfde mevrouw Visser verwijt het CDA, dat niet in de regering zit en slechts 13 zetels heeft, dat het een loopje met de kiezer neemt. Zo kennen we er nog wel een paar!

Mevrouw Visser (VVD):

Ik heb vanochtend totaal niet het bedrag van 250 miljoen genoemd. Ik ben dus heel benieuwd waar de heer Van Helvert dat vandaan heeft. Misschien dat hij het nog even ...

De heer Van Helvert (CDA):

Welk bedrag zou mevrouw Visser dan noemen?

De voorzitter:

Hoho, niet door elkaar praten. Dat het verkiezingstijd is, hebben we inmiddels gemerkt.

Mevrouw Visser (VVD):

Misschien dat ik even mag uitspreken. Ik ben ook heel benieuwd waar precies in dat rapport van de Algemene Rekenkamer, waar de heer Van Helvert zo graag naar verwijst, het woordje "deplorabel" staat. Dat staat er namelijk niet! Wat er staat is dat er discussie is geweest over beheer en onderhoud. We hebben hier heel vaak debatten gehad over de vraag of een en ander feitelijk, daadwerkelijk afgeschreven is. Ik maak er ernstig bezwaar tegen dat de heer Van Helvert mij woorden in de mond legt die ik vanochtend totaal niet heb uitgesproken. Hij verwijst naar het rapport van de Algemene Rekenkamer en weet dat een term als deplorabel daar niet in staat. Het grappigste is nog wel dat ik nog steeds geen antwoord op mijn concrete vraag heb gekregen. Wat moet er concreet gebeuren bij beheer, onderhoud, vervanging en renovatie als het gaat om wat er nu nog niet geregeld is? Deze minister heeft, sinds zij hier samen met deze staatssecretaris zit, het beheer, het onderhoud, de vervanging en de renovatie namelijk op orde. Zij heeft er bijvoorbeeld voor gezorgd dat het probleem met de A4, het grootste knelpunt, is opgelost. Misschien had er in 2008 een ander besluit genomen moeten worden?

De heer Van Helvert (CDA):

Die A4 kostte dan ook bijna 600 miljoen voor een paar kilometer. Maar het is goed dat het is opgelost.

Ik mag het woordje "deplorabel" niet gebruiken. Dat is een verkeerd woord. Mevrouw Visser wil een ander woord horen van het CDA voor de slechte toestand waarin de infra verkeert. Ik leg de vraag terug. Kijk naar de Merwedebrug, de A27. Hoe zou mevrouw Visser de situatie daar noemen? Is dat een heel goede situatie? Zegt zij: fantastisch dat de minister dat zo goed heeft opgelost? Wat zegt zij van die brug? Het is toch verschrikkelijk wat daar gebeurt? We wisten allang dat die brug slecht was, maar er is niks gebeurd. En dan zegt mevrouw Visser: u gebruikt verkeerde woorden bij het rapport van de Rekenkamer. Het is gewoon een slechte zaak.

De voorzitter:

Mevrouw Visser.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik moet nog antwoorden op de vraag.

De voorzitter:

Ik leg de vraag terug en bovendien leid ik het hier een beetje. Toch?

Mevrouw Visser (VVD):

Het is heel grappig dat de heer Van Helvert eerst heel grote woorden als "deplorabel" gebruikt en die aan een rapport van de Algemene Rekenkamer koppelt, en nu terugkomt op zijn woorden. Hij heeft ook nog steeds geen antwoord gegeven op mijn vraag. Wat er met de Merwedebrug gebeurt, is heel, heel, heel vervelend.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Heel vervelend. Oké.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik was nog niet klaar. Dat heeft gezorgd voor heel veel overlast voor al die vrachtwagenchauffeurs. Ik heb ook direct aan de bel getrokken. We weten dat die brug over twee maanden aangepakt had moeten worden. We weten dat er altijd sprake kan zijn van overmacht. Ik wil geen situaties zoals de Merwedeburg meer. Dat is precies de reden waarom beheer, onderhoud, vervanging en renovatie op orde moeten zijn, juist bij al die bruggen. Dat is precies de reden waarom wij onderschrijven dat er flink wordt geïnvesteerd in een flink budget wordt gereserveerd voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie. Dat heeft het CDA niet gedaan. De heer Van Helvert verwijt de minister dat zij het wel doet en zegt terloops: ach, die A4, het was een paar honderd miljoen, misschien een verkeerd besluit. Ik vind het toch wel heel vreemd voor een CDA-Kamerlid om de VVD te verwijten dat de toestand deplorabel is en dan terloops te zeggen: ach, die A4, klein foutje, paar honderd miljoen, misschien hadden we een ander besluit moeten nemen.

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

Dat laatste heb ik overigens niet gezegd. Ik zei wel even dat het 600 miljoen gekost heeft. Maar goed, het woord "deplorabel" mag niet gebruikt worden. Het is verschrikkelijk, heel vervelend; dat soort dingen mag je wel zeggen. Laten we ieder zijn eigen woorden kiezen.

Maar wat moet er nu gebeuren? Nadat de VVD 250 miljoen heeft beloofd, maar vervolgens 8 miljard heeft bezuinigd, zegt zij nu tegen het CDA: zeggen jullie maar wat er moet gebeuren. Let wel: de VVD zit in de regering; het kabinet-Rutte bezuinigt 8 miljard nadat het 250 miljoen euro per jaar heeft beloofd en zegt nu tegen het CDA: zeggen jullie maar wat er moet gebeuren. Ik zal u dat zeggen. Aan het begin van de periode zeiden wij: let op, als je nu gaat bezuinigen, kom je in de problemen als de economie aantrekt. Dat zien we nu ook. Toen zei de minister: als de economie aantrekt en als ik zie dat we dan in de problemen komen, dan ga ik naar Dijsselbloem om mij sterk te maken om het geld te krijgen dat nodig is. Daar houden we de minister aan! Tot nu toe hebben we daar nog helemaal niets van gezien, maar dat is wel wat moet gebeuren. Ik kan mij niet voorstellen dat mevrouw Visser van de VVD dat niet met mij eens is. Zij heeft immers ook gehoord dat haar eigen minister heeft beloofd dat zij naar minister Dijsselbloem zal gaan voor extra geld als dat nodig is. De minister is ook aangesteld om dat te doen. Dat is nog niet gebeurd, maar wij vinden dat dat moet gebeuren.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer Van Helvert geeft nog steeds geen antwoord op mijn heel concrete en simpele vraag, maar ik heb een punt van orde over het volgende. De heer Van Helvert stelde dat de Algemene Rekenkamer zei dat het deplorabel was. Dan gebruik je heel grote woorden, waarbij je ook verwijst naar een officieel instituut. Ik constateer dat dat niet klopt en ik wil dat de heer Van Helvert bij dezen uitsprekt dat de Algemene Rekenkamer deze uitspraak niet heeft gedaan. Ik vind dat een belangrijk punt om te noteren, want als de

heer Van Helvert schermt met woorden van de Algemene Rekenkamer, dan krijgen die een bepaalde statuus, maar dit klopt dus niet, want het zijn zijn eigen woorden.

De **voorzitter**:

Dat is geen punt van orde; dat is een inhoudelijke correctie die u van uw kant wenst aan te brengen en waarop de heer Van Helvert overigens ook iets kan terugzeggen.

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

Ik heb al tegen mevrouw Visser gezegd: als u vindt dat het een ander woord moet zijn, wat zou u dan zeggen van de A27? Toen kwam mevrouw Visser met termen als "verschrikkelijk", "heel erg" en "buitengewoon vervelend". Die woorden wil ik graag overnemen van mevrouw Visser.

De **voorzitter**:

Mevrouw Visser had nog een vraag gesteld. Hebt u daar nu antwoord op gegeven of geeft u dat antwoord nog, mijnheer Van Helvert?

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

Sorry, zal ik doorgaan met het betoog of zegt u: eerst de interrupties?

De **voorzitter**:

Wat u wilt.

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

We zijn nu toch aan het interrumperen, dus ik heb er geen bezwaar tegen als er nu nog een interruptie komt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Mag ik het zo begrijpen dat CDA bedoelde dat dit zijn eigen conclusie is naar aanleiding van de woorden van de Rekenkamer dat de informatievoorziening op dit moment niet op orde is? Lees: dat je eigenlijk niet precies kunt zeggen of je wel alles weet. De Rekenkamer zegt eigenlijk dat je wel definities kunt hebben bedacht — hij erkent dat deze minister dat ook heeft gedaan — maar dat het een ernstige zaak als je vervolgens niet weet wat het verschil is tussen achterstallig onderhoud en onderhoud dat je nog moet plegen of waarvan je nog niet eens weet dat je dat moet gaan plegen. Is de conclusie van de heer Van Helvert zelf nu dat hij dat onacceptabel vindt?

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

Dat lijkt mij inderdaad niet verstandig, want juist met betrekking tot die Merwedeburg heb ik zelf aan de minister gevraagd: is dit achterstallig onderhoud of bewust naar achter geschoven onderhoud? Dat was niet bekend. Dat kunnen we op dit moment dus eigenlijk niet eens zeggen. Dat is een heel slechte zaak. Vorig jaar hebben we een rapport van naar ik meen Rijkswaterstaat zelf gezien over de situatie van tunnels in Nederland. Die is ook niet goed. Het gaat niet goed met het onderhoud daarvan. Dat is gewoon gevaarlijk zo niet zelfs levensgevaarlijk aan het worden. Daar maken wij een punt van.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat is volstrekt helder.

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

Ik had het dus over dat hosannaverhaal van "kijk eens, we hebben 11 miljard aan nieuwe infrastructuur". Daar bleek uiteindelijk nog maar 1,9 van over te zijn, omdat al het andere wat voorheen niet begroot was, al was wegbegroot. Maar ook dat bedrag is nog niet zeker. De minister bezuinigt dus niet alleen, maar ze plukt ook de portemonnee van de toekomst en ze pronkt met de veren van een kabinet na haar. Dan denk je dat je het ergste hebt gehad, maar tot 2028 wordt er ook nog eens 1,6 miljoen jaarlijks gekort op het budget. Er wordt dus ook nog eens gekort op datgene wat nog over is en dat is niet veel. Als je dat afzet tegen de beloofde 250 miljoen van de VVD vooraf, dan is dat toch wel heel erg.

Het punt van de weg heb ik hiermee al even benoemd. Ik kom nu op het spoor. Op dat punt laten de minister en natuurlijk ook de staatssecretaris ons achter in onwetendheid. Naar aanleiding van de Fyra-enquête, waarbij de NS een flinke veeg uit de pak kregen, wordt ProRail, dat in dat rapport overigens geen enkel verwijt kreeg, als straf onder de vleugels van het ministerie getrokken. Let wel: dan hebben we het over ProRail, dat de directie helemaal vernieuwd heeft op last van dit kabinet en dat alle targets in het afgelopen jaar heeft gehaald. Dat bedrijf wordt onder de vleugels van het ministerie gebracht en de Nederlandse Spoorwegen krijgen de 325ste kans om het nog eens te proberen op de lijn.

Conducteurs worden nog dagelijks in elkaar geslagen, beschimpt, bedreigd, getrapt of bespuugd. Nog steeds zijn alle afgesproken maatregelen van een jaar geleden niet gerealiseerd. En, wat ik misschien nog wel erger vind: men durft het niet altijd te melden. Ze melden niet, omdat ze denken dat er niks mee gebeurt. Of ze melden niet omdat hun meerdere vragen stelt als "Ben je nu alweer bedreigd? Doe je het wel goed?" of "Moet je niet eens op cursus?" of "Zit je niet lekker in je vel?" of "Moet je niet eens wat anders gaan doen?" Er blijft onduidelijkheid bestaan of dat nog wel kan. Het CDA vindt het wel heel belangrijk dat wordt gemeld. Tot zover het spoor.

Ook wat betreft de binnenvaart is de noodklok geluid. Er is slecht onderhoud in de binnenvaart. De sluisen en bruggen worden niet meer of veel minder bediend. En dat terwijl de binnenvaart juist de oplossing is voor de grote drukte op de weg en op het spoor.

De maritieme sector komt met veel bezwaren. Die hebben we in het rondetafelgesprek van onlangs gehoord. De vennootschapsbelasting in de havens is zo'n bezwaar. Kapiteins moeten een andere vlag kiezen om de voordelen die andere landen bieden, te kunnen gebruiken. En wij doen daar niets aan. Verder komen we de verplichtingen aan MARE, het wetenschappelijk instituut voor maritieme zaken, niet na terwijl we van het bedrijfsleven wel verwachten dat ze hun verplichtingen aan ons nakomen.

Ik kom op de luchtvaartsector. We blijven in onzekerheid over KLM. Vorige week zeiden de staatssecretaris en de minister nog dat we rustig konden gaan slapen en dat ze over KLM zouden waken. Vandaag lezen we in de krant dat

het kabinet geen bezwaar heeft gemaakt tegen plannen van de holding in Parijs om delen van KLM naar de holding te laten gaan. Wij vragen ons af: is het nou waar wat we vandaag in de krant lezen, of niet, en hoe zit het? Verder komt de Omgevingsraad Schiphol er niet meer uit. Ook daar blijft iedereen in onwetendheid achter. Ik noem dit alles in het licht van de vraag: zijn we tevreden over hoe het op dit gebied in de afgelopen vier jaar is gegaan?

De verkeersveiligheid is ver te zoeken op de agenda van de minister. Jaren en jaren daalden het aantal gewonden en het aantal doden in het verkeer, maar sinds dit jaar stijgen die aantallen weer. De minister ziet het niet direct als haar taak om daar eens echt voor te gaan, ondanks de breed aangenomen motie. Als auto's met een buitenlands kenteken worden geflitst, neemt het kabinet niet eens de moeite om de boetes te innen. Ook wat dat betreft is er dan weer een amendement nodig om iets te doen. Nederland is nu nog steeds een gratis racebaan voor Oost-Europeanen.

Het CDA zegt: dit moet anders. Het CDA heeft al eerder gevraagd om een slim mobiliteitsplan. De ANWB vraagt daar vandaag ook om. Willen we vandaag, morgen en overmorgen kunnen bewegen, dan zullen we af moeten van het de hele tijd afvinken van projectjes: kijk eens hoeveel kilometer hier, dit brugje hier, dat tunneltje daar. Als we daar vanaf willen, dan moeten we uit de kokers van hetzij de scheepvaart, hetzij het spoor, hetzij de weg, hetzij de luchtvaart. We moeten het hebben over de mobiliteit in Nederland. Het bedrijfsleven wil best mee-investeren in de infrastructuur, maar daar moet dan wel een eerlijke terugverdiendtijd voor zijn. Als er steeds maar enkele projectjes worden aanbesteed waarbij een bedrijf wordt gezien als uitvoerder van een project tegen een zo laag mogelijke prijs, dan maak je geen gebruik van de kracht van zo'n bedrijf. We moeten die bedrijven zien als partner en hen aan tafel uitnodigen om met kennis, kunde en kassa mee te denken over de mobiliteit in Nederland in 2030 en daarna. Dat vragen we aan de minister.

Ik noem ook de verdeling van de infrastructuurgelden: 80% gaat naar de Randstad en 20% naar de regio's. Vindt de minister dat redelijk? Vindt ze dat een redelijke verdeling? Ook het CDA zegt in dezen: het hoeft echt niet allemaal op een goudweegschaaltje. Wij snappen ook dat er wat meer naar de Randstad moet. Maar houdt er wel rekening mee dat 47% van de inwoners van Nederland in de regio woont en dat 48% van het bruto binnenlands product in de regio wordt verdiend. Is dan die 80%/20%-verdeling redelijk, minister?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Even dacht ik, toen we bij de bruggen waren: ach, het CDA heeft best een goed verhaal.

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

Dank u!

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Maar toen ging de heer Van Helvert opeens heel gesjeesd roepen dat Oost-Europeanen verantwoordelijk zijn voor een aantal overtredingen en dan geen boetes krijgen. Kan

hij ook hardmaken dat het gaat om Oost-Europeanen? Of verzint hij dat gewoon een beetje?

De heer Van Helvert (CDA):

Nee, dat verzin ik zeker niet. Ik heb er ook twee keer vragen over gesteld, samen met de heer Omtzigt: één keer vragen en één keer vervolgvragen. Het is eigenlijk hetzelfde punt als het punt dat mevrouw Visser net aanhaalde. Zij noemde Italianen en Roemenen als voorbeeld. Ik pakte het wat breder. Ik nam de Italianen er even niet bij, maar ik noemde de Oost-Europeanen. Mensen uit een aantal landen in Oost-Europa rijden in Nederland, en als ze dan worden geflitst, neemt de minister niet de moeite om de boete op te sturen naar het adres in Oost-Europa.

Mevrouw Belhaj (D66):

Het gaat dus om Oost-Europeanen, maar ook om mensen uit andere landen?

De heer Van Helvert (CDA):

Ja, het gaat ook om mensen uit Italië. Misschien kan mevrouw Visser er nog een paar noemen, maar over een aantal hebben wij vragen gesteld, evenals mevrouw Visser van de VVD. Wij zijn van mening dat de minister juist wel de moeite moet nemen om die boetes te innen.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik hoor de heer Van Helvert heel veel grote woorden gebruiken. Hij noemde onze tunnels levensgevaarlijk en verwees naar een rapport van Rijkswaterstaat. Onze tunnels behoren tot de veiligste in Europa en zij voldoen aan de huidige veiligheidsnormen. Ik lees voor uit het rapport. Ik lees ook iedere keer dat wij in de top vijf van de hele wereld horen als het gaat om onze infrastructuur. Volgens de heer Van Helvert zijn het beheer en onderhoud echter zo'n bagger, dat er een zin in het verkiezingsprogramma moet staan. Er zal vast iets staan dat het allemaal op orde moet komen. Maar als ik het lees, zie ik staan "op weg naar slimme mobiliteit" en woorden als "beheer", "onderhoud", "vervanging" en "renovatie" komen er niet in voor. De heer Van Helvert gebruikt hier dus heel veel grote woorden. Ik heb er nu volgens mij vijf keer om gevraagd, maar de heer Van Helvert heeft nog geen enkel concreet antwoord gegeven op mijn vraag wat er moet gebeuren. Dat weet hij ook niet. Als het echt zo'n probleem was geweest, had het namelijk in het verkiezingsprogramma gestaan. Het staat er niet. Mijnheer Van Helvert, kunt u mij helpen? Als het niet in het verkiezingsprogramma staat, is dat toch een beetje vreemd, vindt u niet?

De heer Van Helvert (CDA):

Voor zover ik weet hebben wij een conceptverkiezingsprogramma. Dat stellen wij op 12 november vast. Ik stel voor dat we over de voorliggende begroting spreken en over wat het CDA heeft ingebracht via mij als woordvoerder. Dat lijkt mij een verstandig punt om over te spreken. Dat lijkt mij ook iets wat is vastgesteld. Ik heb in mijn beleving al wel antwoord gegeven op de vraag van mevrouw Visser, namelijk dat er moet gebeuren wat de minister zelf heeft beloofd. Ik zal het echter voor mevrouw Visser herhalen. De vraag was wat er moet gebeuren nadat de VVD 250

miljoen per jaar had beloofd, maar 8 miljard bezuinigde. Het CDA heeft gezegd dat het kabinet moest opletten, omdat we in de problemen zouden komen als de economie aantrekt. De minister heeft toen gezegd dat zij in dat geval naar Dijsselbloem zou gaan om extra geld te vragen. Nu, dat moet er gebeuren. Dat was mijn antwoord. De minister zou naar Dijsselbloem gaan om het te regelen en dat heeft zij gewoon niet gedaan. Wij hebben haar daarvoor aangesteld. Als een mak lammetje zegt zij altijd dat het haar overkomt en dat er niets aan te doen is. Maar we hebben die minister juist aangesteld om dat voor ons te regelen. Wij zitten in hetzelfde schuitje, de minister en wij. Als de minister zegt dat zij naar Dijsselbloem gaat, willen wij dat zij naar Dijsselbloem gaat en met geld voor infrastructuur terugkomt. Dat moet gebeuren.

Mevrouw Visser (VVD):

Het is heel fijn dat we ook een tegenbegroting van het CDA hebben gekregen bij de Algemene Politieke Beschouwingen en de Algemene Financiële Beschouwingen om er meer invulling aan te geven. Ik had de vraag ook aan de SP gesteld. Ik heb het ook niet bij het CDA gezien. Maar alsnog, want de heer Van Helvert verwijst steeds naar beloftes en de minister maar ...

De voorzitter:

Mag het kort?

Mevrouw Visser (VVD):

Hij heeft tot op heden geen enkel inhoudelijk antwoord gegeven. Als ik hem confronteer met zijn woorden, is het enige wat hij doet, verwijzen naar de Algemene Rekenkamer en Rijkswaterstaat terwijl het vervolgens niet klopt als ik het voorlees. Als de heer Van Helvert echt vindt dat het hier in Nederland zo slecht is met beheer en onderhoud, dat het deplorabel is en dat onze tunnels niet veilig zijn, had er toch minimaal één zin in het verkiezingsprogramma van het CDA moeten staan? Dat staat er dus niet. Blijkbaar is het probleem voor het CDA niet zo groot. Ik ben heel benieuwd naar het definitief vastgestelde verkiezingsprogramma, inclusief de financiën. Maar laten we wel constateren dat deze minister het samen met haar staatssecretaris op orde heeft gebracht. Het is niet sexy; dat heb ik ook gezegd. Er moet meer gebeuren, dat is absoluut waar. Ik constateer dat de heer Van Helvert mijn vraag niet beantwoordt wat er dan concreet qua beheer, onderhoud en vervanging moet gebeuren. Ik heb gewezen op de feiten, maar de woorden die de heer Van Helvert gebruikt, zijn verkiezingsretoriek en hebben geen inhoud.

De heer Van Helvert (CDA):

Dit is niet de eerste keer dat wij het zeggen. Ook al in de eerste jaren heeft mijn voorganger er wat over gezegd of mevrouw Visser moet van mening zijn dat het CDA vier jaar bezig is met een verkiezing. Dat is eigenlijk ook wel het geval, want wij willen constant laten zien dat wij er voor de burger zijn en niet alleen bij de verkiezingen, zoals de VVD dat doet. Met de verkiezingen beloven zij 250 miljoen, dan bezuinigen zij 8 miljard en paar weken voor de verkiezingen beloven zij bij WNL weer 250 miljoen. Dat doen wij inderdaad niet. Mevrouw Visser had het erover dat ik het hier allemaal zo slecht zou vinden, maar laat ik de vraag eens

omdraaien: als het allemaal zo fantastisch is en het zo geweldig gaat in Nederland, waarom belooft mevrouw Visser vanmorgen dan weer dat er vele honderden miljoenen extra geld naar infrastructuur moeten? Waarom heeft zij dat dan gedaan? Zij vraagt het mij, maar zij zegt zelf dat het hier fantastisch is terwijl er meer geld naartoe moet.

De voorzitter:

Dit heet uitlokking. Ik wijs ook nog even op de klok trouwens.

Mevrouw Visser (VVD):

Sorry hoor, maar dit is echt een potje verdraaien van woorden.

De heer Van Helvert (CDA):

Hoeveel heeft mevrouw Visser dan beloofd vanmorgen op tv?

Mevrouw Visser (VVD):

De heer Van Helvert hoort blijkbaar wat hij wil horen. Misschien kan hij de uitzending nog eens terugzien. Ik heb gezegd dat er de afgelopen periode heel veel is gedaan. Wat de VVD betreft gaan we daarmee door en gaan we nog een stap verder. Ik heb ook geconstateerd dat we nog niet alles hebben gerealiseerd. Helaas kan dat ook niet als je land in een van de grootste economische crises van de afgelopen jaren is beland. We proberen er iedere dag voor te zorgen dat het beter wordt.

De voorzitter:

En nu zonder herhalingen.

Mevrouw Visser (VVD):

Daar heb ik het CDA in gemist. Het CDA gebruikt heel grote woorden. Ik ga ervan uit dat zij in haar verkiezingsprogramma laat zien dat er meer geld naar infra moet. Wat de VVD betreft is dat absoluut nodig. Wij gaan daarvoor in de volgende periode. Ik ben heel benieuwd naar het concrete plan van aanpak van het CDA voor beheer, onderhoud en vervanging. Dat heb ik tot op heden nog niet gezien.

De voorzitter:

Mijnheer Van Helvert, ook van u hoor ik graag een antwoord zonder herhalingen.

De heer Van Helvert (CDA):

Zo erg als de VVD het vorige keer deed, kan het in ieder geval niet worden. Ik heb de vragen beantwoord, niet met wat mevrouw Visser wil horen, maar ik heb ze wel beantwoord.

Laat ik doorgaan met mijn betoog. Vindt de minister die verdeling terecht? Is zij bereid om de knelpunten die bijvoorbeeld de ANWB noemt, maar die ook de ondernemers in een eerder stadium in een top twaalf van knelpunten hebben verwoord, mee te nemen in een slim mobiliteitsplan? We moeten het dus niet per project bekijken. We moeten

bekijken hoe we ervoor zorgen dat we niet stilstaan. We moeten ook die kokers van scheepvaart, zeevaart, luchtvaart en spoor overbruggen. Wil de minister dat doen?

Hoe laat de minister het land achter? Hoe geeft zij het land door op infragebied? Het CDA is voor schone lucht, maar tegen een lappendeken van verschillende milieuzones. Daar hebben we ook al een hele discussie over gehad. Omdat de minister de regie ook hier niet neemt, freewheelen gemeenten er nu op los. Als tegemoetkoming voor kleine bedrijven is er wel een kleine 4 miljoen euro beschikbaar gesteld. Immers, niet alle kleine ondernemers kunnen zomaar een nieuwe bestelbus aanschaffen omdat de wethouder van hun gemeente of aanliggende gemeente ineens met een pennenstreek beslist dat er een milieuzone wordt ingesteld. Dat geld ligt echter nog steeds op de plank en is niet bij de ondernemers terechtgekomen. Of de minister zorgt ervoor dat de milieuzones stoppen — dat zou misschien het beste zijn, zodat die lappendeken weg is — of het beloofde geld moet bij de ondernemers terechtkomen. Ook in deze begroting zien we dat we nog even wachten en bekijken hoe we dat geld verdelen.

Hoe laat de minister de infra achter? Er zijn meer files dan ooit. Er zijn meer verkeersdoden en verkeersgewonden. Bruggen en tunnels zijn in zeer slechte staat of in niet zo prettige staat; zo moet ik het nu zeggen. ProRail is in onwetendheid achtergelaten, terwijl alle targets zijn gehaald. Giftreinen rijden veel meer dan afgesproken door grote steden en kleine kernen. KLM wordt door Parijs uitgehouden. Er is te weinig marechaussee voor beveiliging op Schiphol. Binnenvaartroutes zijn slecht onderhouden. Zeehavens hebben een belastingachterstand. Onze schepen kunnen zich niet beveiligen tegen piraten. Is de minister tevreden over haar resultaten? Vindt de minister de verdeling van 80% en 20% tussen Randstad en regio terecht? Wat gaat de minister nog aan verkeersveiligheid doen? Gaat de minister een slim mobiliteitsplan opstellen of blijft zij bij het afstrepen van kleine projectjes? Die vragen stelt het CDA aan de minister.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik zal het kort houden. Ik heb eigenlijk maar één vraag aan de heer Van Helvert. Zou hij drie puntjes kunnen noemen waarin hij een beetje positief is over wat het kabinet gedaan heeft? Of gaat hem dat niet lukken?

De heer Van Helvert (CDA):

Dat wil ik zeker doen. Dank voor deze interruptie. Ik had eigenlijk nog vier bladzijden met positieve punten, maar ik had geen spreektijd meer om die voor te lezen. Ik vind dat de staatssecretaris heel goed bezig is met grensoverschrijdend openbaar vervoer. Het CDA heeft zich altijd sterk gemaakt voor goede verbindingen met de trein naar Aken, Keulen, Luik en Brussel. Het CDA wilde eigenlijk ook een heel goede verbinding via Düsseldorf naar Berlijn. Wij vinden dat de staatssecretaris daarmee op de goede weg is. We zijn er nog niet, maar daar wil ik zeker wat positiefs over zeggen.

De voorzitter:

Punt twee?

De heer Van Helvert (CDA):

Punt twee. Dan moet ik even op bladzijde 2 van mijn extra aantekeningen kijken. Wat wij een heel goede actie vonden, was de start van de staatssecretaris. Toen zij net begon, begreep zij gelijk dat zij naar Parijs moest afreizen om de belangen van KLM te verdedigen. Wij zouden graag zien dat de staatssecretaris dat heel goede punt, deze goede start, doortrekt naar nu, omdat de hulp van de staatssecretaris op dit moment zeer zeker noodzakelijk is.

De voorzitter:

Punt drie!

De heer Van Helvert (CDA):

Punt drie, mijnheer de voorzitter, is dat de staatssecretaris qua intentie goed bezig is met de giftreinen. Zij ziet het probleem en wil ook wel handhaven. Wij zien echter dat zij op dit moment het probleem vooral wat verschuift. Er zijn wat minder giftreinen op de Brabantroute, maar daardoor weer wat meer op andere routes. Wij zouden liever zien dat de binnenvaart veel meer wordt gebruikt, zodat de giftreinen of de gifwagons echt van het spoor af zouden gaan.

De voorzitter:

De minister valt buiten de prijzen.

De heer Madlener (PVV):

Ik wil graag even terugkomen op de NS en de HSL-Zuid. Wij horen het CDA daar de laatste tijd heel vaak en intens over. Het CDA zegt dat de NS dat niet moet doen. Ik ben het eigenlijk met het CDA eens. In 2014, na alle problemen met de Fyra, hadden wij een debat over de vraag of wij de concessie voor de HSL-Zuid zouden onderbrengen in de landelijke concessie aan de NS of niet. De PVV vond dat de NS het zo slecht had gedaan op de lijn voor de Fyra dat wij dat niet moesten doen en dat wij andere partijen de kans moesten geven om hier aan te besteden. Ik heb daar een motie over ingediend op 16 oktober 2014. Dat is bijna op de dag af twee jaar geleden en dus nog helemaal niet zo lang geleden. Wie schetst mijn verbazing over het feit dat het CDA tegen die motie heeft gestemd? Het CDA vond ook na alle problemen met de Fyra dat de NS die concessie moest krijgen. En wat doet de NS dan? Die gaat materieel bestellen en plannen maken. Nu, twee jaar later, zegt het CDA: haal die concessie weg bij de NS. Dat is toch een enorm kapitaalverlies? Waarom had het CDA die wijsheid toen niet?

De heer Van Helvert (CDA):

Het voordeel van een tijdje niet in de regering zitten, is dat mensen steeds verder terug moeten gaan om je ergens de schuld van te geven. Dat is zo, maar op dit punt heeft de heer Madlener gelijk. Wij hebben dit ook al eens uitgediscussieerd, volgens mij in het debat over de Fyra. Ik kan mij voorstellen dat wij op dat moment de Nederlandse Spoorwegen een laatste kans wilden geven. Terugkijkend stel ik vast dat wij toen al beter hadden kunnen zeggen: wij willen aanbesteden. Dat was de laatste keer dat we dat gedaan hebben, maar toen stelden de Nederlandse Spoorwegen ons weer teleur. Vanaf dat moment hebben eerst mijn voorganger Sander de Rouwe en later ik — ik heb zijn

standpunt namelijk volmondig overgenomen — gezegd: laat die aanbesteding anders zijn, laat ook andere mensen meedenken over die regio. Mijnheer Madlener, volgens mij heb ik dit ook al tegen u gezegd in het debat over de Fyra. Met de kennis van nu zou ik zeggen dat wij uw motie hadden moeten steunen. Ik kan mij wel voorstellen dat wij toen zeiden: wij willen de Nederlandse Spoorwegen nog één kans geven. Dat is toch een zeer oprecht antwoord of niet?

De heer Madlener (PVV):

De heer Van Helvert geeft deels toe dat het, achteraf gezien, niet zo'n goede beslissing was. Ik wil de heer Van Helvert erop wijzen dat, toen wij die beslissing twee jaar geleden namen — dat is niet heel lang geleden — al precies bekend was wat de NS van plan was om op die lijn te doen. Toen heeft het CDA gezegd: goed zo, doe maar. Nu komt het CDA daarop terug en zegt: de NS doet het allemaal fout en haal die concessie alsnog weg. Dat zorgt voor een gigantisch kapitaalverlies, want de treinen zijn besteld. Als u nu zegt dat ze ermee moeten ophouden, weet u dat de belastingbetaler betaalt, want de NS is voor 100% van de belastingbetaler.

De heer Van Helvert (CDA):

Ja, en dat wil de heer Madlener ook zo houden. Volgens mij moet dit langer geleden zijn dan twee jaar, want ik zit nu twee jaar in de Kamer. Het zal dus iets langer zijn. Ik heb hierop gezegd wat ik erop gezegd heb. Ik denk dat dat helder was.

De voorzitter:

Dank u zeer. Het woord is aan mevrouw Mulder van de fractie van het CDA.

□

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Voorzitter. Laat ik maar eens beginnen met een compliment aan de staatssecretaris voor haar actie op de Nationale Klimaattop 2016. Het CDA wil graag met haar dat wij in het belang van toekomstige generaties werk gaan maken van de uitvoering van het klimaatakkoord dat vorig jaar in Parijs is gesloten. Wij danken de staatssecretaris ook voor het toesturen van het akkoord, zodat het geratificeerd kan worden.

In het kader van het klimaatverdrag moet nog veel gebeuren. Om dat goed te kunnen volgen, is het belangrijk om te weten hoe de monitoring geregeld is. In de Verenigde Naties zijn daar inmiddels hopelijk wat meer afspraken over gemaakt. Misschien kan de staatssecretaris ons daar wel over informeren.

Het CDA is ervan overtuigd dat nieuwe producten, besparing en hergebruik van grondstoffen grote kansen bieden aan het Nederlandse bedrijfsleven. Het grondstoffenakkoord is hier een eerste goede stap. Het maakt ons minder afhankelijk en dat lijkt ons ook verstandig. Het CDA dringt erop aan om op het gebied van grondstoffen aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid, het energieakkoord en de werelddoelen. Wil de staatssecretaris dat ook? Zo ja, hoe gaat zij dat dan doen? In de begroting van I en M zijn er weinig middelen om de transitie naar een CO₂-neutrale

economie los te trekken. Kan de staatssecretaris bekijken of het mogelijk is om in het afvalstoffenfonds ruimte te maken voor het grondstoffenakkoord?

Het CDA zou graag zien dat we veel meer investeren in deze transitie. Wij zien mogelijkheden voor een ontwikkelingsbank voor de transitie naar een CO₂-neutrale economie.

Door Financiën en Economische Zaken wordt al nagedacht over een energietransitiefaciliteit, wat ik nog steeds een verschrikkelijke naam vind. In hoeverre is I en M hierbij betrokken? Hoe is de afstemming met de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking?

De FMO, de ontwikkelingsbank voor derdewereldlanden, doet al jaren fantastisch werk in hoogrisicovolle landen met hoogrisicovolle investeringen. Het eigen vermogen van de FMO is van bijna 600 miljoen gulden bij de start gegroeid naar 2,5 miljard euro nu. Dat is toch een inspirerend voorbeeld voor zo'n transitiefaciliteit? Hoe gaat die faciliteit er precies uitzien? Hoe kan de samenleving profiteren van investeringen die gedaan worden in een CO₂-neutrale economie? Wordt er ook goed aangesloten bij de Europese fondsen die daarvoor zijn? Hoe ziet de staatssecretaris dat allemaal gebeuren? Wat gaat zij daaraan doen?

Het CDA wil ook dat de overheid door duurzaam inkopen een grote stimulerende rol heeft bij de transitie. Er is inmiddels een plan van aanpak, maar ook daarbij is monitoring cruciaal. Hoe gaan we die vormgeven? Worden er nog dit jaar afspraken over gemaakt met decentrale overheden? Komt de monitoring dan bij het ministerie van I en M te liggen, zo vraag ik aan de staatssecretaris.

Afgelopen week hebben we het debat gevoerd over Mainports voorbij, het rapport van de Rli. Er zijn vandaag drie moties aangenomen. Kan de minister donderdag aangeven hoe zij die gaat uitvoeren? Er zit nogal wat spanning op die moties. Het CDA is heel blij dat Brainport Eindhoven nu ook echt wordt gezien als mainport. Wij begrijpen niet goed waarom de minister dat niet zag zitten. Kan zij daarop ingaan?

Dan nog over asbest. We zien te weinig vooruitgang in het optimaliseren van het saneringsproces om dat goedkoper te maken. Hierover was net ook een debat tussen collega Smaling en de collega van de VVD. We hebben nog te weinig gezien van de concrete uitwerking van het uitvoeringsprogramma voor asbestdaken. Kan de staatssecretaris de Kamer nog dit jaar erover informeren hoe het daarmee gaat? Ik laat het hierbij, gezien de tijd.

De voorzitter:

Dank u zeer. Ik kijk even in de rondte. Ik heb beide bewindslieden tussendoor even weg zien rennen, dus ik ga ervan uit dat ik nog niet hoeft te schorsen. Dan gaan we door. Ik geef het woord aan mevrouw Cegerek.



Mevrouw Cegerek (PvdA):

Voorzitter. De cijfers zeggen dat het beter gaat met de Nederlandse economie en dat er ook nieuwe banen bijkomen, maar er zijn ook zorgen over de werkgelegenheid van morgen. En dat terwijl we aan de vooravond staan van een tweede industriële revolutie. We maken de omslag van een

wegwerpeconomie naar een circulaire economie; een economie die geen afval meer produceert, maar waarin alles wordt hergebruikt. De PvdA wil mensen nieuwe zekerheid en nieuwe verbondenheid bieden door een voorhoedepositie te verwerven op het gebied van hergebruik en recycling.

De circulaire economie is de banenmotor van de toekomst. De Rabobank en TNO hebben berekend dat de circulaire economie tussen de 50.000 en 80.000 banen en een kostenbesparing van ruim 7 miljard euro voor het bedrijfsleven kan opleveren. Minder verspilling en vervuiling zijn noodzakelijk omdat wij deze planeet goed willen achterlaten voor de generaties na ons. De circulaire economie minimaliseert de verspilling van grondstoffen en water. Dit gaat ons alleen lukken als we samen de schouders eronder zetten, want alleen samen komen we vooruit. Het voorkomen van afval en het hergebruiken van grondstoffen leveren daarbij niet alleen economische winst, maar ook milieuwinst op. Een goed voorbeeld is het verbod op plastic wegwerptasjes. Hierdoor komt er minder plastic in omloop — dat laten alle cijfers zien — en het levert een flinke milieuwinst op; ook leidt het tot besparingen voor ondernemers. Inmiddels zijn de meeste Nederlanders gewend aan de nieuwe gang van zaken en nemen ze zelf een tas mee. Elke plastic tas die niet gebruikt wordt, is een stap naar een beter milieu. Intussen zijn er in de circulaire economie ook mooie voorbeelden te vinden van de wijze waarop je een beter milieu kunt combineren met economische kansen. Neem bijvoorbeeld Circulair Friesland, met een project om van restafval afvalcontainers te maken. Een ander voorbeeld is het Zeeuwse project Smart Delta Resources. Via buisleidingen worden warmte, waterstof en ander reststoffen uitgewisseld in plaats van dat ze verloren gaan. Een commissie onder leiding van oud-premier Balkenende pleit ervoor om dit project via een te vormen werkgelegenheidsfonds te ondersteunen. De PvdA-fractie pleit ervoor om na te gaan of dit project ook makkelijk te ondersteunen is via het rijksbrede programma circulaire economie. Kan de staatssecretaris daar eens serieus naar kijken?

De circulaire economie biedt kansen voor onze regio's, zoals Friesland, Zeeland en Gelderland. We zien mooie voorbeelden van samenwerkingsverbanden. Vandaag is een motie van de PvdA aangenomen om ook naar de belemmeringen te kijken, zoals het financiële instrumentarium. Ik hoop dat de staatssecretaris dit snel oppakt en hier snel invulling aan geeft. Er liggen veel kansen, maar de belemmeringen zijn vaak net zo groot. Goede initiatieven hebben daarom soms een beetje steun nodig. Er zijn grote stappen te zetten in de richting van een circulaire economie als grote industriële bedrijven hun afval- en grondstoffenstromen meer op elkaar afstemmen. Daarom hebben wij gepleit voor een grondstoffenakkoord en een kennisbank. We verwachten dat hieraan een zo praktisch mogelijke invulling wordt gegeven, zodat het afval van het ene bedrijf kan dienen als grondstof voor het andere bedrijf.

Ik kom op de luchtkwaliteit. Mensen in Nederland leven gemiddeld vier maanden korter door luchtverontreiniging met stikstofdioxide en ongeveer negen maanden korter door blootstelling aan fijnstof. Dit is vorig jaar onomstotelijk vastgesteld door het RIVM. Een goede maatregel om de luchtkwaliteit in met name de binnensteden te verbeteren, is het vergroenen van de omgeving. Mijn collega's Henk Leenders en Lutz Jacobi hebben daarom gepleit voor meer natuur en water in de binnensteden. Daarnaast hebben we een actieplan voor luchtkwaliteit, waarin 16 miljoen euro

is uitgetrokken voor de steden Rotterdam en Amsterdam. Dit Actieplan Luchtkwaliteit willen we graag uitbreiden naar andere grote steden. Ook willen we dat de normen voor luchtkwaliteit zoals de Wereldgezondheidsorganisatie die stelt, hierin worden opgenomen als streefwaarden. Vandaag hebben we hierover een petitie ontvangen. Als het goed is, kent de staatssecretaris de inhoud van de petitie. Daarin wordt gepleit voor een nationaal actieplan luchtkwaliteit. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen uitbreiding van het actieplan?

In oktober vorig jaar publiceerden de noordelijke GGD's een rapport waaruit blijkt dat de hoeveelheid fijnstof die vrijkomt bij het stoken van hout de gezondheidsgrenzen overschrijdt en dat de uitstoot van houtkachels niet minder riskant is dan die van het verkeer. Mensen met longklachten kunnen bij bepaalde weersomstandigheden last hebben van de rook. Als het windstil is of als er mist hangt, blijft de rook hangen in de directe omgeving. Weinig mensen weten hier echter van af. In België heeft men daarom een stookalarm: bij weinig wind of mist geeft de overheid een vrijblijvend advies, een vriendelijk verzoek om rekening te houden met elkaar. Veel mensen weten namelijk niet dat anderen bij dergelijk weer last kunnen hebben van het stoken van hout. Het Longfonds pleit daarom voor een dergelijk systeem in Nederland. Hoe kijkt de minister daartegenaan?

De voorzitter:

Ik zie de heer Madlener opspringen voor een korte interruptie.

De heer Madlener (PVV):

Een heel kort vraagje, voorzitter. De fractie van mevrouw Cegerek en ook haar fractievoorzitter, de heer Samsom, hebben geregeld dat palletkachels, dus ook houtkachels, met subsidie kunnen worden afgeschaft. Daarmee kun je je huis lekker verwarmen. Maar ja, als er dan een stookalarm komt, zit ik in de kou!

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ja, daarnaar moet gekeken worden. Ik ben het met de heer Madlener eens dat dit niet helemaal met elkaar te rijmen valt. Ook hier moeten we kijken in hoeverre we het kunnen verduurzamen. Zoals ik net al zei, weten heel veel mensen niet dat het slecht is voor de omgeving en voor de gezondheid.

De heer Madlener (PVV):

Voor mijnheer Samsom weet dat kennelijk niet. Misschien kunt u mijnheer Samsom informeren dat het voor sommige mensen toch niet zo'n goed idee is om die palletkachels te subsidiëren.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Dat moet dan in het geheel worden beoordeeld. Zoals ik al zei, zouden we wat meer moeten doen aan het imago van stoken met hout. Zo duurzaam is het niet altijd.

Voorzitter. Ik had nog een vraag over de scheepvaart. Ook daar moet nog veel gebeuren als we willen vergroenen. Studies tonen aan dat dit mogelijk is door bijvoorbeeld het ombouwen van motoren en het nemen van energiebespa-

rende maatregelen. Is de minister in gesprek met de sector om ook de scheepvaart te vergroenen? Waarop gaat zij inzetten om dit tot een succes te maken?

Mijn laatste punt betreft de dumping van drugsafval. In 2014 hebben we 1 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het bestrijden van de dumping van dit afval. Destijds kwam dit veel voor in Brabant. Nu is er een vrij succesvolle drugstaskforce voor Brabant en Zeeland. In Gelderland begint het probleem zich ook veel voor te doen. Bijna elke maand lezen we in het nieuws dat dergelijk afval her en der wordt gedumpt. Dat is gevaarlijk. Het is slecht voor het milieu, maar ook voor de mensen. In Gelderland wordt ook gepleit voor een drugstaskforce. Hoe kijkt de staatssecretaris ertegenaan? In hoeverre is het principe van "de vervuiler betaalt" hier van toepassing?

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Wij gaan vandaag van Whim tot zedda. Omdat de voorzitter niet van afkortingen houdt, zal ik die later in dit verhaal nog toelichten. De eerste Whim komt uit Helsinki. Het is geen afkorting, maar een naam. Het is een naam voor een mobiliteitsdienst die beter is dan je eigen auto. Whim is eigenlijk een beetje de Netflix van Scandinavië. Met Netflix hoef je een film die je wilt bekijken niet te bezitten, maar kun je die kijken doordat je betaalt aan degene die het recht heeft om de film te distribueren. Met een maandelijks bedrag kun je zo veel films kijken als je wilt. Wat nou als het mogelijk zou zijn om voor een vast bedrag toegang te krijgen tot alle manieren van transport, bijeengebracht door één leverancier? Wat Spotify doet met muziek, wat Netflix doet met films, doet Whim in Helsinki met transport. Voor een maandelijks vast bedrag koop je punten die je kunt gebruiken voor de fiets, de auto, de trein, de bus, de metro of de taxi. Ik weet niet eens of er een metro is in Helsinki, maar dat terzijde. Zo reizen we groener, efficiënter en goedkoper. De vraag is natuurlijk of er in Nederland belemmeringen zijn in de wetgeving om dit ook te doen. Zou het niet tijd zijn voor een experiment? Waarom kan dit niet gewoon in ons land?

Uit een paar recente rapporten blijkt een sterke demografische verschuiving naar de grote steden, een grotere verplaatsing dan verwacht.

De voorzitter:

Mevrouw Visser wil meer weten over Whim.

Mevrouw Visser (VVD):

Ja, ik ben direct geïnteresseerd. Wellicht kunnen we als commissie een werkbezoek aan Helsinki brengen. De heer Van Helvert stelt dezelfde vraag aan de staatssecretaris. Ik ben benieuwd of de heer Van Helvert zelf ook bereid is ...

De voorzitter:

De heer Hoogland, denk ik.

Mevrouw Visser (VVD):

De heer Hoogland inderdaad.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit ga ik u nooit meer vergeven.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mijnheer Hoogland, mijn excuses. U ziet er echt anders uit.

De voorzitter:
Het is maar goed dat de heer Van Helvert er net even niet bij is. We gaan gauw door.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik mis hem blijkbaar. De heer Hoogland schrikt ervan, mijn excuses voor deze onvergeeflijke fout, maar het komt vast goed.

Ik kom terug op Whim. We hebben in Nederland de Wet personenvervoer, zoals de heer Hoogland weet, en daarin staan concessies. Die concessies beschermen, want zij zorgen ervoor dat er geen andere vervoerders mogen worden toegelaten. Is de heer Hoogland bereid om in dat kader bijvoorbeeld de concessie die we de NS voor tien jaar hebben gegund aan te passen, juist om zo'n mobiliteitsdienst als Whim te kunnen toepassen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik kan heel kort zijn in mijn antwoord op die vraag, vooral wat betreft het laatste deel. Wij zijn daartoe niet bereid, want wij denken dat het spoor een publieke dienst is. Wij denken dat het goed is dat dat contract aan de NS gegund is en dat zij dat uitdienen, uiteraard met inachtneming van de eisen waaraan zij moeten voldoen. Maar bij Whim gaat het erom bestaande diensten op zo'n manier te bundelen dat je efficiënter gebruik kunt maken van bestaande modaliteiten, dat je minder auto's krijgt in het centrum omdat mensen meer met elkaar meerijden en dat je beter gebruik kunt maken van de vervoersvorm die op dat moment beschikbaar is. Ik weet niet of het nodig is om daarvoor de Wet personenvervoer direct open te breken, maar dat maakt ook onderdeel uit van mijn vraag aan de staatssecretaris.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is helder dat de heer Hoogland over die lijn zegt: dat is in ieder geval niet onze bedoeling. Ik lees het daarom meer als een oproep om de betaalmarkt te faciliteren, zodat je het zo makkelijk mogelijk kunt inkopen. Heb ik het zo goed begrepen, of bedoelde de heer Hoogland iets anders? Whim klinkt natuurlijk mooi, maar ik probeer even te vatten wat de heer Hoogland er precies mee wil.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is een terechte vraag. De betaalmarkt maakt er inderdaad onderdeel van uit, maar het is meer dan dat. Het betekent dat de bedrijven die op dit moment actief zijn, ook bereid moeten zijn om over hun grenzen heen te kijken. Ze moeten bijvoorbeeld het risico nemen dat er sprake zal zijn van meer of minder passagiers in hun dienst. Daar komt de rol van de overheid om de hoek kijken, want die zal daarin in ieder geval een faciliterende rol moeten spelen.

Dat hoeft niet per se de rijksoverheid te zijn. Dat kunnen natuurlijk ook de aanbestedende overheden zijn.

Ik vervolg mijn betoog. Uit een paar recente rapporten blijkt dat er een demografische verschuiving is naar grote steden en dat die sterker is dan in eerste instantie werd verwacht. Die vervoersvraag geldt ook voor het openbaar vervoer, waarin een sterke groei zal plaatsvinden, ook in het Randstedelijk gebied. Als we daar nu niets aan doen, gaan die steden dichtslibben. De vraag is eigenlijk op welke wijze deze groei geaccommodeerd kan worden, en dan vooral door schone en efficiënte modaliteiten. Ik heb daarover een aantal vragen aan de staatssecretaris, met name met die recente rapporten van het PBL, het Planbureau voor de Leefomgeving, en het CBS, het Centraal Bureau voor de Statistiek, in het achterhoofd.

De voorzitter:
Het gaat steeds beter met die afkortingen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Is de staatssecretaris bereid te bezien hoe de vervoersvraag zich in de toekomst gaat ontwikkelen? Op wat voor manieren gaat dat gebeuren? Ik noemde Whim als voorbeeld, maar het gaat erom dat we zoeken naar slimme manieren van organiseren — ik vind dat een beetje een D66-tekst en daar ben ik niet van, maar goed — om het vervoer op een moderne manier te kunnen vormgeven. Welke investeringen zijn daarvoor specifiek nodig in de BDU? De BDU is de brede doeluitkering, waarmee het openbaar vervoer in de grote stad gefinancierd wordt. Zou de staatssecretaris bereid zijn om de Kamer daarover te informeren? Kortom: het gaat om een toekomstbeeld van een nieuwe vorm van openbaar vervoer.

Bij het volgende punt kan iedereen alvast opstaan voor zijn of haar interruptie, namelijk betalen per kilometer.

De voorzitter:
Lok het nou niet uit.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik verwacht dat het gebeurt, want de heer Smaling heeft het net ook doorgemaakt. De PvdA denkt dat betalen per kilometer een effectieve manier is om het autoverkeer op de wegen te verminderen en om de gemiddelde verplaatsingssnelheid te verhogen. Dat laatste zal een aantal mensen hier zeker aanspreken. In Londen gebeurde het in 2003, in Stockholm in 2007 en in Milaan in 2008. In Stockholm verminderde het aantal ritten in de stad met 22% en bij de ritten naar de stad toe werd 16% van de verlietijd ...

De voorzitter:
Sorry dat ik u onderbreek. Ik vraag de leden om te luisteren naar de inbreng. Als u wilt overleggen over moties of wat dan ook, verzoek ik u om dat even op een andere plek te doen dan in deze zaal. Mijnheer Hoogland, gaat u verder.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Het aantal ongelukken verminderde, de luchtkwaliteit verbeterde en het ov-gebruik steeg zelfs. Ik kijk met mijn charmantste blik naar de minister. Ik weet dat in het regeerakkoord staat dat het niet gaat gebeuren, maar zou de minister nog eens kunnen reflecteren op het volgende? Meer asfalt kan op sommige plekken effectief zijn. Deze minister is de minister van de extra verbindingen. Zij noemt dat zelf de "ontbrekende schakels". Maar ook RAI Vereniging, de BOVAG en de ANWB zeggen dat betalen per kilometer nuttig kan zijn. Als ook de PvdA het zegt, zou de minister dan niet bereid zijn om het nog eens te onderzoeken?

Er zijn geen interrupties. Dat kan toch niet?

De **voorzitter**:

Wat had ik nou gezegd? De heer Houwers en mevrouw Belhaj lopen nu naar de interruptiemicrofoon. De heer Houwers doet er langer over, want hij komt van achter in de zaal. Mevrouw Belhaj mag dus als eerste.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Als ik dit inspirerende verhaal van de PvdA hoor, vraag ik mij af of de heer Hoogland net ook met verbazing heeft geluisterd naar het verhaal van de VVD.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ja, ik vind het een zeer verbazingwekkend verhaal, maar het ligt geheel in de lijn der verwachting. Ik vind het dus verbazingwekkend vanuit mijn eigen perspectief, maar als ik mij verplaats in het liberaal zijn — dat is mevrouw Belhaj tenslotte ook, dus voor haar moet het nog een stukje makkelijker zijn — dan begrijp ik echt wel dat het beeld dat de VVD erbij heeft, gaat over keuzevrijheid, waarbij de automobilist als een soort heilige wordt gezien en asfaltwegen als een soort rode lopers door het land. Dat beeld verbaast mij niet.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het is natuurlijk heel verleidelijk om aan de PvdA uit te leggen wat het liberalisme is. Maar het liberalisme van de VVD houdt in dat zij zegt dat zij mensen wel een keuze wil bieden, terwijl het eigenlijk geen echte keuze is. Je kunt natuurlijk niet kiezen of je 20 of 25 minuten in een file staat. Is de heer Hoogland het met D66 eens dat echte keuzes en echte vrijheid pas tot stand kunnen komen als je als overheid ook echte keuzes, gelegenheden en mogelijkheden biedt aan mensen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Volgens mij is dit typisch een liberaal debat dat eigenlijk tussen de VVD en D66 moet plaatsvinden. Dan kunnen zij verder uitzoeken waar het ware liberalisme over gaat. Voor ons staat voorop dat mensen efficiënt van A naar B moeten kunnen komen. Dat is niet iets waar ik 's nachts wakker van word of emotioneel van word; dat moeten we op een efficiënte manier met elkaar regelen. Meer kan ik er niet van maken; daar ben ik gewoon niet toe in staat. Ik zie ook dat er problemen zijn op dat gebied en dat er extra investeringen nodig zijn, zowel op de weg als in het openbaar vervoer.

Ik doe hier nu een voorstel dat over alle modaliteiten heen gaat. Daar zou in ieder geval het liberalisme vanuit de gedachte van keuzevrijheid wel wat mee moeten kunnen. Dat is mijn bescheiden bijdrage.

De heer **Houwers** (Houwers):

Vanuit de gedachte van keuzevrijheid en de gedachte dat de gebruiker betaalt, zou je daar iets van kunnen vinden en er wellicht een voorstander van kunnen zijn. Het is echter een heel duur systeem, een systeem waar heel veel dingen aan vastzitten. Er zijn ook vele tussenwegen. Is de heer Hoogland bereid om na te denken over andere vormen van gedragsbeïnvloeding? Wellicht heeft hij erover nagedacht. Het gaat ten principale om gedragsbeïnvloeding. Zou het niet veel socialer zijn om ervoor te zorgen dat de mensen die hard werken, op een fatsoenlijke manier op hun werk kunnen komen, maar dan misschien op andere tijden? Wil de heer Hoogland zijn mening hierover uiten?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat is een interessante gedachte. Het gebeurt nu ook al bij de hogescholen en het openbaar vervoer. Er zijn een aantal projecten vanuit het ministerie, met name voor het rijden van de spits en het inzetten van andere modaliteiten. Ik denk dat daar dus wel over nagedacht wordt. Uiteindelijk is het de vraag wat je eerlijk vindt. Vind je het eerlijk dat mensen betalen voor het gebruik van hun auto of alleen voor het feit dat ze hem voor de deur hebben staan? Nou, dan kiezen wij voor het eerste. Dat betekent dat je gaat betalen per kilometer. Rij je weinig, dan betaal je wat minder dan nu. Rij je heel veel, dan betaal je wat meer.

De heer **Houwers** (Houwers):

Betalen voor gebruik doen wij natuurlijk al, ten eerste voor het bezit van de auto en ten tweede via de accijns. Het gebruik leidt dus tot het betalen van belasting. De heer Hoogland bepleit alleen een ander systeem, een wat ingewikkelder systeem. Zou je los van het beprijzen per kilometer kunnen komen tot andere vormen, waarmee je mensen prikkelt? Ik weet dat een aantal van die systemen lastig, ingewikkeld en fraudegevoelig zijn, maar vanuit werkgevers en vanuit de overheid kan toch veel meer worden gedaan om die spreiding te krijgen? Wij doen dat met vakanties. Waarom zou dat dan niet gewoon in het dagelijkse verkeer kunnen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Alles kan. Waar het hier om gaat, is dat het betalen per kilometer zowel een effect heeft op de eerlijkheid van het betalen — rij je weinig, dan betaal je weinig, rij je veel, dan betaal je wat meer — als op de omvang van files, op de druk op het wegennet in de spits. Uiteindelijk is het een maatregel die aan meerdere kanten kan snijden. Dat je zo'n maatregel slim moet invoeren, ben ik met de heer Houwers eens. Dat vraagt maar één ding, namelijk dat ik dat niet hier ga uittekenen. Dat moeten mensen doen die daar echt verstand van hebben.

De heer **Madlener** (PVV):

Wij zijn weer helemaal terug in het verleden met de PvdA: het rekeningrijden wordt weer uit de kast getoverd. Het

wordt dan ook nog aangewend als een middel om de files te bestrijden. Wie moet er dan precies die auto laten staan in die spits? Welke mensen mogen niet meer met de auto? Wie moeten er afvallen? Voor wie wordt het door u te duur gemaakt?

De heer Hoogland (PvdA):

De vraag wie er moet afvallen, is meer een vraag die thuishoort bij de partij van de heer Madlener dan bij onze partij. Er hoeft van ons niemand af te vallen, mijnheer Madlener. Iedereen is welkom om te leven in Nederland zoals hij of zij dat wil. Het gaat hier niet om een oud voorstel. Het is een voorstel dat de PvdA al jarenlang bepleit. Het is deze kabinetsperiode alleen niet ingevoerd. Wij zijn consistent in onze lijn hoe wij aankijken tegen het gebruik van de auto. Wij zijn er voorstander van om de betaling per kilometer te laten plaatsvinden.

De heer Madlener (PVV):

Dat is nu natuurlijk ook al zo. In ons voorstel wordt de bezitsbelasting, de wegenbelasting, gehalveerd. Die wegenbelasting betaal je via de accijnzen. Als je veel rijdt, tank je meer en betaal je meer accijnzen. Dat systeem kennen wij al. U zegt: wij gaan het zo duur maken, dat wij de files ermee gaan oplossen. De mensen zouden de auto dan laten staan. Dat is het plan, dat is het beleid, dat heet rekeningrijden. Ik vraag aan u: wie moeten die auto dan laten staan? Wie zijn die automobilisten die dankzij uw beleid niet meer voor die auto kunnen kiezen?

De heer Hoogland (PvdA):

Dat is helemaal niemand. Volgens mij ben ik duidelijk geweest. Wij willen dit al heel veel jaren. Wij willen het eerlijk doen. Wij willen ervoor zorgen dat mensen die veel rijden, ook veel betalen. De gebruiker betaalt. Ik zou het niet oneens kunnen zijn met dat principe. De heer Madlener wil de autobelastingen verlagen en dat dekken door het de-islamiseren van Nederland. Het zijn keuzes die ik niet zou maken. Als ik de heer Madlener was, zou ik goed kijken naar de dekking van mijn eigen voorstel voordat hij met kritiek komt op ons voorstel. Wat wij zeggen is heel gemakkelijk. Gebruik je de auto veel, dan betaal je ook veel. Gebruik je de auto weinig, dan betaal je wat minder. Eerlijker kan het niet.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb het hier niet over het immigratiebeleid van de PvdA. Ik weet dat u het steeds drukker wilt maken in Nederland. Maar nu wilt u de files oplossen door rekeningrijden in te voeren. Ik vraag u vervolgens wie de auto dan moet laten staan. En dan zegt u: niemand. Als niemand de auto laat staan, dan verdwijnen de files natuurlijk ook niet. Het is het een of het ander: of u maakt het zo duur dat bepaalde mensen de auto laten staan, omdat ze het niet meer kunnen betalen, of u zegt dat iedereen keuzevrijheid behoudt en de auto mag pakken. In dat laatste geval zijn de files dus niet weg. Ga de mensen nu alstublieft niet voor de gek houden.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik zou willen dat de wereld zo makkelijk was als de heer Madlener die nu voorstelt. Dan heb je de keuze. Je laat de

auto staan of je laat hem niet staan en daarmee is het probleem opgelost. Je ziet dat de invoering van een heffing per kilometer invloed heeft op het gedrag van mensen: op de manier waarop ze de auto gebruiken en op de manier waarop ze reizen. Dat is een effectieve manier om reductie van het aantal files te bewerkstelligen. Soms is een extra weg aanleggen of een strook verbreden ook effectief, net als allerlei andere maatregelen die we nemen. Misschien is mijn antwoord iets te inhoudelijk, maar dit is wel hoe het zit.

De voorzitter:

Ik wijs er nogmaals op dat wij de interrupties kort zouden houden. Mevrouw Visser, ga uw gang.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ga een korte vraag stellen. Wat de heer Hoogland uitlegde, was niet zozeer een algemene kilometerheffing, maar een stedelijkecongestieheffing, zoals het zo mooi heet. Dus waar pleit de PvdA voor?

Ten tweede: geldt dat betalen naar gebruik dan niet voor de hele mobiliteitsketen, mijnheer Hoogland? U hebt het nu over de automobilist, maar als u dat principe zo omarmt, hoe ziet u dat dan in de hele mobiliteitsketen?

De heer Hoogland (PvdA):

Het is wel goed om de VVD op dit punt even bij te spijkeren. Net werd de opmerking gemaakt dat iedereen hier weleens in het ov zit, maar dat weet ik nog zo net niet. In het ov betaal je ook voor je gebruik. Je hebt een ov-chipkaart. Daarmee check je in en check je uit. Dan betaal je per gereide kilometer een bedrag. Dat begint met een starttarief. Gelukkig werken vervoerders wel samen en krijg je als je lang reist, dus niet te maken met steeds hetzelfde bedrag per kilometer. Anders zou lang reizen wel heel duur worden. Als je bijvoorbeeld een abonnement hebt, krijg je ook korting op elke reis. Dan kun je vaker reizen voor minder geld. Dat is een beetje hoe het werkt. Ik vind dat dat in Nederland redelijk geregeld is.

Mevrouw Visser (VVD):

Het verbaast de heer Hoogland misschien, maar ik reis ook weleens met het openbaar vervoer. Ik ken dus het systeem en ik ken ook het ov-chipkaartsysteem. Vandaar ook mijn oproep om dat een stuk makkelijker te maken, want gebruiksvriendelijk is het niet.

Maar ik wil even terug naar de vraag. Misschien kan de heer Hoogland ook gewoon eens even de rapporten over rekeningrijden lezen. Het Centraal Planbureau zegt namelijk dat er maar één groep betaalt naar gebruik: de automobilist. Alle andere vervoersmodaliteiten betalen helemaal niet naar gebruik. Als de heer Hoogland zo graag het principe van betalen naar gebruik omarmt, waarom geldt dat dan alleen voor de automobilist en plaatst hij dit niet in breder perspectief? Hij stelt een open vraag, dus bij dezen vraag ik hem dan ook of hij bereid is om open en breder te kijken.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Als dat echt het belangrijkste was, zouden we allemaal in de goedkoopste modaliteit moeten gaan zitten. Dan is de keuzevrijheid van de VVD ook weer weg. Het gaat erom dat je met het openbaar vervoer mensen faciliteert om van a naar b te kunnen reizen, bijvoorbeeld omdat mensen geen auto hebben, omdat het beter voor het milieu is of omdat dit ervoor zorgt dat er geen files ontstaan. Dat is een heel goede manier. Ik weet dat de VVD altijd tot op de cent wil uitrekenen wat dat dan per reiziger en per kilometer kost voor de belastingbetaler. Op zich ben ik daar niet tegen, want je moet een beetje inzicht hebben in de kosten, maar het gaat erom dat het openbaar vervoer het ook voor mensen die geen auto in hun bezit hebben, mogelijk maakt om van a naar b te komen. Dat is een heel groot deel van onze achterban.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Net als die automobilist die 's ochtends om negen uur op zijn werk moet zijn en er ook niet voor kiest om in de file aan te sluiten. Dat doen we namelijk ook niet voor de lol.

Maar ik wil toch weer terug naar de vraag. U zegt dat u het principe van betalen naar gebruik zo belangrijk vindt. Mijn concrete vraag, los van de ov-chipkaart en de vraag wat je daarvan vindt, is: als je dat principe zou toepassen, zou je dat toch ook op alle andere modaliteiten moeten toepassen? Ik heb niet over uitrekenen tot achter de komma, maar de automobilist gebruikt in totaal 6 miljard. Dan zou je er toch voor moeten pleiten om maximaal voor 6 miljard rekeningrijden in te voeren, in plaats van alle huidige belastingen? Dat hoor ik de PvdA niet zeggen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Nee, dat klopt, want dat is ook niet ons voorstel. Daarom hoort u ons dat niet zeggen. Het belangrijkste is dat de wereld helemaal plat wordt als je er alleen een rekensom van maakt. Het is hartstikke belangrijk dat wij een goed openbaar vervoer hebben. Mensen betalen daarvoor. Ze betalen ook voor het gebruik, maar als alles kostendekkend moet zijn, kan ik één ding voorspellen: dan hebben we geen openbaar vervoer meer in Nederland. Dat willen we niet. Je moet die principes dus niet te ver doorvoeren. Ergens houdt het op. Je kunt niet alles tot een rekensom maken. Je zou ervoor kunnen pleiten om ook het fijnstof uit de bovenleiding mee te nemen, net als het milieuverlies bij de auto en de milieuwinst bij de bus, die dan weer niet mee zou moeten tellen als de bus leeg rijdt. Die kosten zou je dan ook kunnen doorberekenen, maar zo kunnen we uren doorexerceren. Uiteindelijk gaat het om een combinatie van modaliteiten. Daarom stel ik voor om betalen naar gebruik voor de auto te onderzoeken. Dat is wel zo eerlijk. Mensen die veel rijden, betalen dan veel, maar mensen die weinig rijden, betalen minder. Dat is ook in het openbaar vervoer zo. Daarnaast kun je kijken naar vervoersarrangementen die onafhankelijk van de modaliteit zijn, zodat mensen afhankelijk van wat op dat moment uitkomt, een keus kunnen maken.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb niet gezegd dat je het kostendekkend moet maken. Ik vroeg naar het principe. Maar wat stelt de PvdA nu concreet voor? Het voorbeeld dat de heer Hoogland noemde, was de congestieheffing, om auto's op een bepaalde tijd niet meer toe te staan. Is dat het pleidooi dat de PvdA houdt? Of wil de PvdA een vlakke kilometerheffing? Of iets heel anders?

De **voorzitter**:

Ik heb net gezegd dat dit uw laatste interruptie is. U bent kampioen vanavond. U hebt er zes nu.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik ga mevrouw Visser teleurstellen. We hebben geen concreet voorstel. We leggen het principe neer van betalen per kilometer. Ik noem daar een voorbeeld bij dat gewerkt heeft. Als dat niet efficiënt is of niet werkt in Nederland, of als de situatie heel anders is hier, moeten we het vooral niet doen. We moeten het op een efficiënte manier doen. Betalen per kilometer staat centraal. Het privacyaspect is ook belangrijk. Daarom probeer ik de minister te verleiden om dat te gaan onderzoeken. Hoe zou dat kunnen werken in Nederland? Ik heb een voorbeeld genoemd. Misschien zijn er nog wel meer voorbeelden. Laten we ervoor gaan.

Dan kom ik op een aantal andere onderwerpen, allereerst de deeleconomie. De deeleconomie is een onderwerp dat mij zelf aan het hart gaat, omdat ik erin geloof dat het in de toekomst gebruikelijker dan nu zal zijn dat spullen gedeeld worden in plaats van alleen als bezit gelden. Ik wil daarom een voorstel doen. Dan kom ik zo meteen op de tweede afkorting die ik genoemd heb: de zedda. Ik heb gezien dat het ministerie een behoorlijk wagenpark heeft. Ik vraag mij altijd af waarom die auto's niet kunnen fungeren in een proef om ze te delen. Waarom rijdt niet een deel al elektrisch? Dat zou fantastisch zijn. Als het allemaal al gebeurt, ben ik blij dat ik ernaast zit, want voor zover ik weet, is het zelfs zo dat de dienstauto's van de staatssecretaris en de minister ook nog niet elektrisch zijn. Volgens mij zou dat een mooi voorbeeld kunnen zijn. Als het wel zo is, fantastisch. Toen dacht ik, zij moeten ook de dienstauto kunnen delen. Toen kwamen wij op het voorstel van de zedda: de zelfrijdende elektrische deeldienstauto. Het bestaat natuurlijk nog niet. Het is luchtfietsen. Maar waar het om gaat is het volgende. Zou de minister kunnen aangeven wat zij zelf kan doen op dit terrein? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het verleden tijd wordt dat de overheid zich in aanbestedingen richt op oude diesels, bijvoorbeeld bij de politie, en dat we voorop gaan lopen, en dat het kabinet daarin ook een voorbeeldfunctie vervult?

De verkeersboetes stijgen niet dit jaar, zeg ik met enig genoegen, want er wordt geen inflatiecorrectie toegepast. Dat is voor het eerst sinds tijden. Het is de PVV nooit gelukt, terwijl de heer Madlener daar toch altijd veel over spreekt. Het komt helemaal niet door ons — het is gewoon de inflatie — en toch gebeurt het. Dat is toch fantastisch? Maar er is nog wel een heel ander probleem. Als je een keer, per ongeluk, een boete krijgt, bijvoorbeeld voor door rood rijden, dan kost dat €239. Dat is heel veel geld. Als je een gewoon salaris hebt, is dat een vijfde van je inkomen. Ik vind dat onverteerbaar als iemand een keer per ongeluk een fout maakt. Dient dat nou de verkeersveiligheid in

Nederland? Wij hebben voorgesteld om er een progressief stelsel van te maken. Dat wordt onderzocht, inmiddels al ruim een jaar. Hoe staat het ermee? Wanneer krijgen wij te horen of de invoering van zo'n progressief boetestelsel er daadwerkelijk gaat komen? Meer fouten is hogere boetes. Een keer een foutje per ongeluk is gewoon een redelijke boete.

Ik kom bij de taxi's op Schiphol. Ik heb wel eens geksheerd gezegd dat het in Delhi overzichtelijker is. Ik ben daar geweest. Het is waar. Daar heb je één rij taxi's. Oké, je spreekt de taal niet en je kent de muntheenheid niet, maar hier in Nederland is dat voor toeristen hetzelfde. Die hebben dan ook nog eens het probleem dat ze aan alle kanten geronseld worden om in zo'n taxi te stappen. Ik ben er laatst zelf geweest. Het is niet prettig. Ik werd er hondsberoerd van, om eerlijk te zijn. De vraag is nu: wat gaan we daaraan doen? Waarom treedt de gemeente Haarlemmermeer niet op? Kan de staatssecretaris aangeven wat zij gaat doen en eigenlijk toch de vraag beantwoorden wanneer dit nu is geregeld? Want we hebben op dit moment geen fraai visitekaartje in Nederland.

De snorscooter gaat naar de rijbaan. We kregen daar een brief over. Daar zijn we zeer verheugd over. Op dit moment wordt er een AMvB voorgelegd ter internetconsultatie. Dat is mooi. Maar de vraag is natuurlijk wanneer het echt kan gebeuren in Amsterdam, zodat zij kunnen doen wat ze graag willen en de overlast tot de verleden tijd gaat behoren.

Tot slot, wij kregen een brief over het fietsparkeren. Daar waren we erg blij mee. Nu er extra geld komt voor het fietsparkeren bij de stations, is de vraag nog even hoeveel plekken er van dit bedrag gerealiseerd kunnen worden van de in totaal 100.000. We zijn in ieder geval erg blij dat dit nu voor een groot deel geregeld lijkt te zijn.

De voorzitter:

Dank u zeer. Dan mag ik nu het woord geven aan de heer Madlener namens de fractie van de PVV, die zich al eerder roerde hedenavond. Ga uw gang.



De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Ik zal proberen het zo kort mogelijk te houden, want er is al veel gediscussieerd en het is al laat. Maar de verkiezingen zijn in aantocht en zo te zien is er een nieuwe coalitie in de maak, de nieuwe coalitie van het rekeningrijden: SP, PvdA, D66 en GroenLinks schaar ik daar dan ook maar even bij. Wij zien hier dus een linkse coalitie van het rekeningrijden. Het gekke van rekeningrijden is dat het de bedoeling is dat mensen niet meer in de auto stappen en die file uitgaan. Dat gebeurt door het prijsmiddel. Het wordt zo duur dat sommige mensen het niet meer kunnen betalen en afvallen. Ik dacht dat die oude discussie, waar wij jaren over gedaan hebben, voorgoed en voor altijd begraven was, maar de linkse coalitie heeft weer gemeend dit te moeten opvoeren. Het is goed dat er duidelijkheid over komt, want er is weer wat te kiezen. Ik zou graag zien dat alle plannen voor het rekeningrijden weer worden uitgewerkt, want het mag ook weer geen rekeningrijden worden genoemd. Het is een beetje als het woord "allochtoon": je praat er wel over, maar je zegt eigenlijk niet wat het is.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Madlener (PVV):

Maar mevrouw Belhaj gaat vertellen wat het is.

De voorzitter:

Ja, dat weet ik wel, maar een beetje vaart erin! Mevrouw Belhaj komt vast wel aan de beurt. Gaat u gewoon door.

De heer Madlener (PVV):

Oké. Van mij mag zij interrumperen.

De voorzitter:

Even kijken wat er gebeurt. Als u nog meer over dat rekeningrijden hebt, kom ik daarna bij D66. Iedereen komt aan de beurt.

De heer Madlener (PVV):

Ik zeg al: de SP, maar ook andere partijen, heeft het liever niet over rekeningrijden. Dat is toch een vies woord geworden. Dat moet dan "betalen per kilometer" zijn en "eerlijker". Daarom zeg ik dat het woord "allochtoon" ook zo'n woord is. Dat is dan besmet. Dat moet dan anders gaan heten, maar eigenlijk weet iedereen waar wij het dan over hebben. Het is een beetje de mensen voor de gek houden. Ik hoop dat in de verkiezingsprogramma's klare taal wordt gesproken, want het gaat hier natuurlijk gewoon over het rekeningrijden en over het introduceren van een prijsprikkel om bepaalde mensen niet meer in de auto te laten stappen. Dat zijn dan mensen met een kleine beurs, mensen die naar hun werk moeten. Dat wordt te duur. Dan pest je mensen de auto uit. De PVV vindt dat echt een sociaal beleid. Het is ook gek dat ik tegen de linkse partijen moet zeggen dat een prijsprikkel om mensen uit de auto te jagen echt sociaal is. Wij staan allemaal in diezelfde file. Van directeur tot aan koffiemijnheer, om het zo maar te zeggen; iedereen staat in diezelfde file. Laten wij dat zo houden.

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj, D66. Ga uw gang.

Mevrouw Belhaj (D66):

Dank u wel. Ik vind het opmerkelijk hoe de PVV kan concluderen dat betalen naar gebruik — je betaalt voor wat je gebruikt — zo veel duurder voor iedereen zou zijn. Waar haalt de heer Madlener dat vandaan?

De heer Madlener (PVV):

Ik zeg niet per se dat het duurder is, maar het is toch de bedoeling dat mensen niet meer in de spits in de auto stappen, wat mensen nu wel doen? Autorijden in Nederland is al het duurst in heel Europa. Wij Nederlanders betalen de hoogste prijs voor onze automobilitieit van heel Europa en toch stappen nog elke dag miljoenen mensen in de auto, ondanks dat het zo duur is. En u zegt: wij gaan dat zo duur maken dat mensen dat niet meer doen. Dat is het principe van rekeningrijden. Als je rekeningrijden wilt inzetten om

de files te bestrijden in de spits, dan wil je de mensen de auto uit hebben. Dan wil je dat mensen een andere keuze maken op basis van een financiële prikkel. Ik zou niet weten hoe je het anders moet doen. Of u moet gaan verloten dat de ene dag mensen met een achternaam met een M wel mogen rijden enzovoort. Ik zou het anders niet weten, maar legt u het maar uit.

Mevrouw Belhaj (D66):

Kijk. Het werkt nu eigenlijk zo. Als je een auto hebt, dan betaal je daar sowieso voor, of je hem nu wel of niet gebruikt. Dat is eigenlijk oneerlijk. Dus je zegt: ongeacht je inkomen, op het moment dat je hem wil gebruiken, ga je ervoor betalen. Er zijn mensen die zeggen: misschien kan ik dan ook de trein nemen of een alternatief vervoersmiddel. Dat hoeft dus niet per se te betekenen dat mensen meer gaan betalen. Mensen gaan gewoon pas betalen als ze iets gaan gebruiken. Dat gebeurt wel vaker. Als u naar de supermarkt of naar de bioscoop gaat, dan betaalt u ook niet zonder dat u gebruikmaakt van een product, toch?

De heer Madlener (PVV):

Je wilt toch dat mensen niet meer in die auto stappen? Mensen betalen nu al de hoogste prijs van Europa. Plus, de meeste kosten van de auto zitten in de benzineaccijns. Als je veel rijdt, betaal je veel. Als je weinig rijdt, betaal je weinig. Als u het niet eerlijk vindt dat mensen wegenbelasting moeten betalen, dan ben ik dat met u eens. Daarom kom ik met een motie om de wegenbelasting te halveren. Dan heb je nog beter het effect dat je veel betaalt als je veel rijdt, en weinig betaalt als je weinig rijdt. Dan zit de wegenbelasting als het ware in de accijnzen. Dat is een eerlijker systeem. Maar u wilt zeggen: wij gaan ervoor zorgen dat mensen niet meer in de auto stappen in de ochtend- of avondspits. En dan ben je dus bezig met een prijs te introduceren waardoor mensen zullen zeggen: het wordt me gewoon te duur. De auto is nu al heel duur. En nog steeds hebben we files, omdat mensen massaal afhankelijk zijn van de auto. Zo simpel is het gewoon.

De voorzitter:

Ik ben voor debat, maar niet voor herhalingen. Mevrouw Belhaj, ga uw gang maar probeer herhalingen te voorkomen.

Mevrouw Belhaj (D66):

Dat ga ik zeker doen. De PVV is heel gevoelig voor wat de mensen in Nederland willen. Nu wil het toeval dat ANWB, BOVAG en RAI hebben onderzocht of de mensen in het land daarvoor open staan. De mensen in het land geven in ruime meerderheid aan dat ze daar open voor staan. Ze ervaren het niet als autootje pesten of als een manier om mensen te veel te laten betalen, maar ze begrijpen dat het iedereen de mogelijkheid biedt om op tijd op zijn werk of op een andere locatie te komen. Dus is de PVV gevoelig voor de wil van het volk als het gaat om betalen naar gebruik?

De heer Madlener (PVV):

Ja, en daarom kom ik met een motie om de wegenbelasting te halveren, want die betaal je ook als de auto niet rijdt, als

hij stilstaat voor de deur. Wij willen de wegenbelasting halveren, zodat de variabele kosten, de kosten als je veel rijdt en veel tankt, middels accijnzen worden gebruikt om de wegen te betalen. Ik zal zo dadelijk een aantal feiten noemen waar ook deze Kamer niet omheen kan, maar ik wacht eerst de interruptie van de SP op dit punt af.

De voorzitter:

Die ga ik dan verlenen.

De heer Smaling (SP):

De heer Madlener kun je alleen maar aan- of uitzetten. Als hij aanstaat is dat vaak trouwens heel onderhoudend. Mijnheer Madlener, uw grote leider maakt mensen bang, maar u houdt mensen voor de gek. Het valt me zo tegen dat u niet bereid bent om na te denken over manieren om de achterbannen van uzelf en mij, die soms een beetje bij elkaar in de buurt zitten, goed te bedienen. Wij betalen nu namelijk allemaal dezelfde motorrijtuigenbelasting. We betalen op benzinebasis alsof we allemaal 16.000 kilometer per jaar rijden. Heel veel mensen, vaak ook ouderen, die alleen privéritjes maken, rijden helemaal geen 16.000 kilometer per jaar. Die groep mensen kunnen wij bedienen door hen minder te laten betalen. Als je differentieert naar type brandstof en de weg waarop je rijdt, kom je waarschijnlijk ergens op uit waar uw achterban veel meer profijt van heeft dan nu. Waarom staat u niet open voor mogelijkheden om die mensen te bedienen? Het enige wat u zegt is dat iedereen met een afwijkend standpunt deel uitmaakt van een linkse coalitie en bezig is met automobilistje pesten. Ik vind dat een beetje zonde, want we moeten daar toch allemaal op een verstandige manier over nadenken.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben het ermee eens dat het eerlijker is als je betaalt voor het gebruik van de auto en niet als hij stilstaat. Daarom stel ik voor om de motorrijtuigenbelasting te halveren. Dat voorstel doe ik bij dezen en daarover zal ik een motie indienen. Dan wordt het namelijk goedkoper om een auto te bezitten en dan betaal je via de accijnzen. Rij je veel, dan tank je dus veel en betaal je meer accijns. Daarmee wordt het eerlijker. Ik neem aan dat de heer Smaling dat steunt. Dat is de manier waarop we dat het beste kunnen doen. Maar ik wil geen rekeningrijden zoals de heer Smaling wil, met kastjes in de auto en dus gigantische kosten en privacyproblemen. Ik wil niet dat de overheid een kastje in mijn auto inbouwt, mij volgt en mij een rekening stuurt als ik de auto pak. Via de benzineaccijns is dat prima te regelen. Daarom zijn wij voor halvering van de motorrijtuigenbelasting. Dat wil onze achterban ook. Dan blijft autorijden en -bezit betaalbaar voor de mensen en jagen wij hen niet de spits uit via de portemonnee. Dat vinden wij asociaal.

De voorzitter:

Mijnheer Smaling, kort.

De heer Smaling (SP):

We willen helemaal geen kastjes in auto's. Dat is slecht voor de privacy. Daarom hebben we dat in het verleden ook altijd afgewezen. Je kunt heel simpel een klein chipje op de voorruit plakken, dat je kunt uitlezen als je een weg

die onder de kilometerprijs valt op- of afrijdt. Het is goed in te regelen en het is betaalbaar. U hoeft daar helemaal niet de belasting voor te halveren. Dat is onnodig. Ik nodig u toch uit om daar samen naar te kijken, want de hakken gaan onmiddellijk in het zand zodra het hier gaat over auto's en belastingen. We moeten toch ergens een keer een doorbraakje zien te forceren. Ik nodig u dus nogmaals uit om daar een keer over te praten, want dat is beter dan dat we elkaar hier voor rotte vis uitmaken omdat we zogenaamd de automobilist van de weg jagen.

De voorzitter:

Nou ja, rotte vis, het valt wel mee hoor, althans vandaag.

De heer Madlener (PVV):

Ik dacht ook dat het op dat punt wel meeviel. Ik denk dat we hier een goede inhoudelijke discussie hebben. Als ik het goed begrijp, is het de bedoeling van de SP dat er een soort tolpoortjessysteem komt zodat er precies kan worden uitgerekend waar jij rijdt, en is het ook nog eens de bedoeling van de SP dat mensen daardoor niet meer de file gaan staan en dus zeggen: omdat die tolpoortjes er zijn en omdat ik die rekening daarvoor krijg, ga ik niet met de auto naar mijn werk. Dat is wat de SP zegt. Dan kan ik maar één conclusie trekken, namelijk dat de SP vindt dat je het zo duur moet maken dat mensen gaan afhaken. De SP wil kennelijk dat mensen gaan denken: het wordt mij te duur; dan ga ik maar met de fiets. Wij willen dat niet. Ik vind het asociaal om de auto alleen voor de rijke mensen beschikbaar te maken. Dat vind ik echt asociaal. Ik vind het heel vreemd dat de SP hier opnieuw met die oude discussie op de proppen komt. Dat valt mij echt tegen van de SP, want de mensen uit onze achterban — voor een deel hebben we misschien dezelfde achterban — verwachten dat autorijden betaalbaar blijft, want een auto is gewoon een onmisbaar vervoermiddel, zoals ik straks in mijn spreektijd nog zal uitleggen.

De heer Smaling (SP):

Die grote slurpers uit de wijken der rijken blijven gewoon bpm betalen. Voor schone kleine auto's schaffen we de bpm meteen af. Het is ook geen filebelasting; het is gewoon een kilometerbeprijzing die alleen geldt voor A-wegen en N-wegen van het Rijk. Daarom moet je natuurlijk wel iets hebben waardoor je uitgecheckt als je van zo'n weg afgaat. Ik zeg niet dat het allemaal zo moet, maar de SP denkt wel na over de automobieliteit van de toekomst. De PVV doet dat helemaal niet. Ik vind dat zonde, want u doet uw eigen achterban geen plezier door hier zo star in te blijven.

De heer Madlener (PVV):

Ik hoor nog steeds geen antwoord op mijn vraag. De heer Smaling zegt dat het ook bedoeld is om de files te bestrijden. Hij wil een andere manier van betalen met allemaal tolpoortjes. De heer Smaling weet ook dat dat heel ingewikkeld is. Het is technisch ingewikkeld en het is privacygevoelig. De heer Smaling weet dat allemaal, maar hij zegt: nee, het is niet alleen een ander betaalmiddel; het is ook bedoeld om de files te bestrijden. Dan vraag ik hem: wie gaat er dan niet meer in de auto stappen dankzij uw tolpoortjes? Wie zijn dat? Zijn dat die rijke mensen met die slurpers? Ik denk het niet. Ik denk dat die zeggen: we betalen gewoon.

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk.

De heer Madlener (PVV):

Nee, het zijn die arme mensen met een laag inkomen. Die zullen afvallen, want u gaat het zo duur maken dat ze ...

De voorzitter:

Mijnheer Madlener, uw punt is duidelijk.

De heer Smaling (SP):

Die arme mensen van u rijden over het algemeen veel minder dan 16.000 kilometer per jaar. Zij hebben daar dus voordeel bij. De mensen die lange afstanden rijden voor hun werk, zullen hier last van hebben. Als zij elektrisch rijden, hebben zij het voordeel van die bijtelling van maar 5%. De mensen die dat niet doen, moeten iets regelen met hun werkgever of verhuizen of de trein pakken. Dan heb je dus minder files en minder emissie. Dat bereik je namelijk als je dit op een verstandige manier invoert. Doe je dat niet, dan blijf je er tot in de lengte van dagen asfalt bijplakken. De heer Madlener kan dan lekker doorrijden, maar het land, het klimaat en de mensen met die kleine portemonnee hebben daar helemaal niets aan. De heer Madlener moet stoppen met die mensen voor de gek te houden.

De voorzitter:

Er komt vast nog een keer een concreet plan. U kunt dan nog van gedachten wisselen daarover.

De heer Madlener (PVV):

Ik wacht dat concrete plan af, maar als het niet duurder en zelfs goedkoper voor mensen wordt om de auto te nemen, zoals de heer Smaling zegt, dan zullen de files daardoor ook niet verdwijnen. Dat is toch logisch?

De heer Hoogland (PvdA):

De heer Madlener zegt dat hij een motie gaat indienen waarmee hij de motorrijtuigenbelasting halveert. Een motie is een mening of een uitspraak. De vraag is natuurlijk: waar gaat de heer Madlener geld weghalen? Normaal gesproken verplaats je geld op een begroting niet met een motie, maar met een amendement.

De heer Madlener (PVV):

Ik doe dat met een motie, want ik vind het een belangrijke uitspraak dat we dat willen. Ik verwijs daarvoor naar ons verkiezingsprogramma. Daarin is dat keurig gedekt. Die dekking komt vooral op buitenlanduitgaven te staan. Wij vinden dat het geld in Nederland moet worden besteed en dat wij de Nederlander belastingverlichting moeten geven. De PvdA heeft de belasting alleen maar opgeschroefd in de afgelopen jaren. Het wordt tijd voor een koopkrachtverbetering. Die zouden we kunnen realiseren door de motorrijtuigenbelasting te halveren. Het voordeel daarvan is dat het ook nog eens eerlijker wordt, want dan wordt het bezit van de auto niet belast, maar alleen het gebruik via de accijnzen. Ik zal u straks vertellen dat Nederlanders al meer dan genoeg betalen voor die auto. We zijn kampioen in het

gebruiken van de auto als melkkoe. De PVV vindt dat dat eens moet stoppen.

De heer Hoogland (PvdA):

De tap met gratis bier is zojuist geopend door de heer Madlener. Ik heb nog wel een vraag: komt de dekking uit een onderwerp uit het verkiezingsprogramma, dat ik heb gelezen? Gaat hij het dus dekken uit de extra investeringen in defensie, uit het verlagen van de AOW of uit het verbieden van de Koran? Dat zijn zo'n beetje de voorstellen in het PVV-verkiezingsprogramma. Gaat de PVV de verlaging van de wegenbelasting betalen uit het verbieden van de Koran, uit het investeren in defensie of uit het verlagen van de AOW?

De heer Madlener (PVV):

Ik verwijs naar ons verkiezingsprogramma. Dat is voor iedereen leesbaar. Wij hebben het meest leesbare verkiezingsprogramma van Nederland. Als het aan mij ligt, zou het vooral moeten komen uit het beperken van de kostbare immigratie. Ik weet dat u bent van de partij van "kom allemaal maar naar Nederland en laat die Nederlanders maar betalen". Wij zijn dat niet. Wij kiezen voor Nederland.

Ik kan nu aan mijn spreektekst beginnen. Ik begin met een aantal feiten. Wij, automobilisten, betalen ieder jaar bijna 20 miljard aan belastingen. En hoeveel gaat er naar het onderhoud en de aanleg van rijkswegen? Ongeveer 2,5 miljard. Dus slechts een achtste deel van wat we met zijn allen betalen, gaat naar de weg. De rest gaat naar de linkse hobby's van het kabinet, inclusief de linkse hobby's van de PvdA.

De auto's worden steeds schoner en de luchtkwaliteit wordt steeds beter, ondanks dieselgate. Moderne auto's vervuilen steeds minder door technische maatregelen. Maar, helaas, Nederland rijdt in een relatief verouderd wagenpark rond doordat de autobelastingen zo ontzettend hoog zijn. Dat is dan ook weer het resultaat van het prachtige — maar niet heus — beleid.

Volgens het ministerie blijkt de auto in maar liefst 95% van de gevallen sneller te zijn dan het openbaar vervoer. Alle mensen die thuis luisteren, weten dat natuurlijk allang, maar de mensen in deze zaal schijnen dat nog steeds niet door te hebben.

Ik kom op de reiskilometers die Nederlandse burgers afleggen. Voor de trein kom je op 19 miljard kilometer. Dan denk je: dat is best wel veel. Maar bij de auto kom je op 136 miljard kilometer. Dat is zeven keer zoveel als met de trein. De trein zit nu al overvol. Wat zou er gebeuren als 10% van de automobilisten met de trein zou gaan? Dan zou het hele openbaar vervoer vastlopen. Het is ondoenlijk om een substantieel deel van al dat autoverkeer te laten vervangen door treinverkeer. Dat kan gewoon niet. Dat is onmogelijk. Ik wil hiermee duidelijk maken dat die eeuwige discussie van "trein vs. auto" totaal achterhaald is. Overigens hebben ook elektrische auto's wegen nodig. Misschien rijden we over tien jaar wel in elektrische auto's — wie zal het zeggen? — als die betaalbaar worden. Die auto's rijden dan ook op de weg. Dat lijkt GroenLinks soms ook niet helemaal te begrijpen.

Investeren in goede, veilige wegen blijft noodzakelijk. Daarom vinden we het zo jammer dat dit kabinet zo veel wegenprojecten op de lange baan heeft geschoven. De aanleg van nieuwe weginfrastructuur moet weer topprioriteit worden, als het aan de PVV ligt. Dat moet dan ook bij een volgend kabinet het geval zijn. Is het kabinet bereid om hier extra geld voor vrij te maken?

Ik kom op nog een belangrijk punt. Vorig jaar heb ik gevraagd om een meldpunt voor eenvoudige wegaanpassingen, voor verbeterpunten. Dat heeft de steun van een aantal partijen gekregen, maar niet van de regeringspartijen. Nu is de ANWB met hetzelfde plan gekomen. Laat de mensen hun ervaringen delen, want er zijn slimme aanpassingen mogelijk, ook als de middelen beperkt zijn. Ik heb vorig jaar de aanpassing van het Prins Clausplein genoemd, een goed idee van Henk Sijtsling. Dat was relatief goedkoop en goed voor de doorstroming. Er is veel winst te behalen. De ANWB heeft nu zo'n 4.000 knelpunten benoemd. De aanpak daarvan kan zowel voor veiligheid als voor doorstroming zorgen. Doe dat nou eens! Ik vraag ook de PvdA en de VVD om dit te steunen. Vorig jaar hebben ze dit niet willen steunen. Ik hoop dat ze het nu, nu de ANWB en zijn leden daarachter staan, wel willen steunen. Het is namelijk gewoon een goed idee. We moeten luisteren naar slimme burgers met eenvoudig uitvoerbare plannen. Gaan we hiermee aan de slag?

Ik ga heel snel door met files, ongevallen en vrachtwagens. Ik heb in de vragen van de heer Hoogland gelezen dat een op de vijf vrachtwagens technisch niet deugt. Mijn subjectieve waarneming is dat er steeds meer ongevallen met vrachtwagens zijn. Ik zie ook allemaal van die banden, van die klapbanden langs de weg liggen. Een vrachtwagen die niet deugt of die omvalt, veroorzaakt een enorme file. Ik vraag me af of ook dat niet een oorzaak is van de toeneemende files.

Dan ga ik snel door met de Belgische tolheffing voor vrachtwagens. Die leidt tot problemen in Zuid-Nederland. Wat gaat de minister hieraan doen?

Ik zie heel veel Duitse en Poolse kentekens in Nederland. Zij zouden belasting moeten betalen. De Rekenkamer doet hier onderzoek naar. Wanneer komen de resultaten van dit onderzoek? Heeft de minister hier al iets over gehoord en wanneer gaan we daarover debatteren?

Wij willen dat er minder geflitst wordt om de staatskas te spekken, maar dat er meer controles plaatsvinden op echt gevaarlijke plekken. Gaat de minister dat eindelijk eens doen en komen er weer politiecontroles in plaats van dat domme geflits? Zeker die kleine boetes zijn een bron van ergernis. Ook op kruispunten bijvoorbeeld staat zo'n flitskast voor rood licht en tegenwoordig zit er ook vaak een 50 km/u-flitser in. Sorry hoor, je zit op zo'n kruispunt en je moet erlangs. Voor je het weet, rijd je iets te hard en heb je een prent. Dat gebeurt met heel normale, goedwillende burgers die net iets te hard rijden. Het is werkelijk een schande. Ik hoop echt dat dit eindelijk eens aangepakt wordt. Ik kan een aantal plekken noemen, maar ze hebben ook in de krant gestaan.

Mijn laatste vraag is wanneer we nu 100 km/u en 130 km/u kunnen rijden in plaats van al die 80 km/u- en 110 km/u-snelheden te moeten aanhouden?



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Nederlanders staan per jaar zo ongeveer een volledige werkweek in de file. De praktijk heeft inmiddels uitgewezen dat meer asfalt lang niet overal een structurele oplossing is. We hebben behoefte aan structurele oplossingen, aan nieuwe concepten waarin niet of het spoor of de weg centraal staat, maar bereikbaarheid. Bereikbaarheid wordt wat D66 betreft de kern van de toekomstige investeringsagenda. Als we het hebben over reizen met de trein, dan moet die niet alleen betrouwbaar en comfortabel zijn, maar ook veilig. D66 was heel blij dat de staatssecretaris in 2016 10 miljoen extra heeft vrijgemaakt voor die veiligheid. Alleen konden we dat geld op de begroting niet vinden. Wat is nu uitgegeven en waaraan? Graag ontvang ik hier de cijfers over.

Ook na 2016 moet hier geld voor zijn. Natuurlijk moet de NS het stap voor stap op de eigen begroting gaan overnemen, maar we bieden haar graag wat tijd om daartoe de overgang te maken. Daarom wil D66 nog 5 miljoen vrijmaken. Zo kunnen die extra conducteurs die we allemaal zo belangrijk vinden, ook echt aan blijven en kunnen we zelfs op termijn uitbreiden, zodat alle avonddiensten uiteindelijk met twee personen gedraaid kunnen worden. Wij hebben daartoe een amendement voorbereid.

Dan de fiets. Samen met decentrale overheden pakt het kabinet het grote tekort aan fietsenstallingen op stations aan. Complimenten. We zijn er nog niet helemaal met dit bedrag en er zal de komende jaren nog meer nodig zijn, maar dit is hartstikke goed. Daarnaast wil D66 het fietsen van en naar ov-voorzieningen ook stimuleren en daarvoor hebben we een aanvullend voorstel, namelijk voor de ov-fiets. Je komt vaak op een station waar mensen in de rij staan voor zo'n ov-fiets staan. Ook daartoe hebben wij een amendement in voorbereiding, want we zouden graag willen dat de grootste tekorten aan ov-fietsen opgelost worden en dat er ook kinderfietsen of kinderzitjes komen en wellicht zelfs e-bikes. Laten we eens kijken naar waaraan behoefte is en daarin voorzien. Het moet makkelijker worden om de ov-fiets op een andere plek in te leveren en het moet mogelijk zijn om meerdere ov-fietsen te lenen op één abonnement. Allemaal opties.

Ik kom op de inspecties. D66 hecht aan goede inspecties. Naar aanleiding van de motie van D66 en de SP is er een brede strategische analyse gemaakt. Daar ben ik blij mee, maar de vraag die onbeantwoord blijft, is of we na alle analyses genoeg geld hebben. Met name de handhaving van de Wet milieubeheer is voor mijn fractie echt een prioriteit. Hoe wordt de prioriteitstelling verder aangebracht? Het lijkt een beetje alsof het allemaal onder het plafond moet, maar wat is dan de posterioriteit? Wie bepaalt dat?

D66 wil gezonde lucht voor iedereen. Mevrouw Visser zei straks nog dat we er eigenlijk al zijn en dat we klaar zijn. Nu mevrouw Visser, uw collega's zijn het er niet mee eens, want die stellen in Amsterdam voor om barbecueën te verbieden. Wat D66 betreft, volgen we de hartenkreet van het Longfonds van vandaag en gaan we echt naar gezonde lucht, naar een nieuw politiek commitment voor gezonde lucht in Nederland. Daar zal ik in de tweede termijn ook een voorstel voor doen. Geef gemeenten de ruimte en vertrouw op de lokale democratie, zo zou ik tegen de VVD willen zeggen.

Ik sluit af met het klimaat.

De voorzitter:

Ik geloof dat mevrouw Ouwehand op een van uw vorige punten wil ingaan.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dit zijn mijn laatste zinnen. Misschien is het prettig als ik mijn betoeg even afrond?

De voorzitter:

Toen ik dit net aan iemand anders voorstelde, zag ik u nog kijken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat vond ik toen ook van harte, voorzitter.

Wat betreft het klimaat hoop ik van harte dat we deze staatssecretaris met de ratificatie namens Nederland op pad kunnen sturen naar Marrakesh om ervoor te zorgen dat we met elkaar hard aan de slag gaan om al die belangrijke doelstellingen echt te verwezenlijken.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Misschien vindt de voorzitter het geruststellend om te horen dat er na het geruzie van net een momentje is waarop ik kan zeggen dat ik het erg eens ben met de inbreng van D66. Ik heb nog een vraag over de luchtkwaliteit. Dit onderwerp is ook mij uit het hart gegrepen. De luchtkwaliteit moet echt beter. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft gezegd dat de Europese normen eigenlijk nog veel te hoog zijn en dat de luchtkwaliteit nog veel scherper bewaakt moet worden. Die normen moeten dus worden bijgesteld. Steunt D66 de Partij voor de Dieren in de strijd daarvoor?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik vroeg net om een nieuw politiek commitment. Dat moet ver voorbij de papieren werkelijkheid van de Europese normen gaan. We moeten echt naar gezondheidsnormen gaan. Die moeten centraal staan. Ik ben heel blij dat de staatssecretaris hard werkt aan het advies van de Gezondheidsraad, dat eind dit jaar komt. Ik deel dus helemaal met de Partij voor de Dieren dat de gezondheidsnormen de stip op de horizon moeten zijn voor dat nieuwe politieke commitment. We zullen daar niet in één jaar zijn. We moeten bekijken waar we iets kunnen doen en welke dingen via bronbeleid gedaan kunnen worden. Het zal dus een pakket aan maatregelen zijn, maar die stip op de horizon moeten we met elkaar zetten. Ook het Rijk moet in financiële zin zijn verantwoordelijkheid gaan nemen, ook na afloop van het huidige Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. We zijn er echt niet als we die 12 kilometer in Nederland hebben opgelost. Dan hebben we voldaan aan het papieren maximum, maar hebben we geen gezonde lucht in Nederland. Daarvoor moeten we nog veel meer doen. Daar werk ik heel graag, ook samen met mevrouw Ouwehand, aan verder.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Fijn. Dank. Dat is goed om te horen. Ik ben erg benieuwd naar het amendement over de ov-fietsen, want dat plan klonk goed.

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

D66, ChristenUnie, GroenLinks en de Partij voor de Dieren trekken altijd goed samen op in het toewerken naar een circulaire economie. Mijn fractie heeft vorig jaar bij de begrotingsbehandeling ingezoomd op ons btw-instrumentarium. D66 heeft dat ook gedaan. Hierover is vandaag ook een motie aangenomen. Dat was een motie van D66 en de Partij van de Arbeid samen; laten we dan iedereen maar de eer geven. Wanneer zou wat D66 betreft die stap gezet moeten worden? We zitten nu vlak voor de verkiezingen. Vindt D66 het ook belangrijk dat het onderzoek van de SER zo snel mogelijk naar de Kamer komt, zodat we in de volgende kabinetsperiode met elkaar stappen kunnen zetten?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben heel erg blij met deze vraag van mevrouw Dik-Faber, want de spreektijd is altijd heel beperkt. Als ik nog meer tijd had gehad, had ik dit punt graag gemaakt. Inderdaad, met de coalitie die zij noemde — ChristenUnie, Partij van de Arbeid, GroenLinks, Partij voor de Dieren en SP — trekken we al jarenlang heel hard op om die circulaire economie te realiseren. Ik ben ook echt blij dat de VVD — laat ik ook een compliment uitdelen aan Remco Dijkstra — zich het afgelopen jaar daarbij heeft gevoegd. Dat rapport gaat handvatten geven om ook in fiscale zin boter bij de vis te doen. Ik hoop heel erg met mevrouw Dik-Faber dat het er voor de verkiezingen is, zodat het allemaal kan worden meegenomen in een nieuwe periode. Dan hebben we echt genoeg handvatten en weten we wat we kunnen aanpassen. Ik hoop dus van harte dat het rapport er snel is.

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

Ik hoop dat met mevrouw Van Veldhoven. Laten we bekijken wat het kabinet kan doen om dat te bespoedigen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Precies. Laten we samen de vraag of dat rapport snel kan komen, doorgeleiden naar de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil nog even ingaan op de handhaving van de Wet milieubeheer. We hebben daar al vaker met minister Kamp over gedebatteerd. Meerdere partijen willen dat er beter gehandhaafd wordt. Ik hoorde er wat over in haar bijdrage, maar wat zou mevrouw Van Veldhoven concreet willen dat er gaat gebeuren, het liefst zo snel mogelijk?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb volgens mij twee begrotingsbehandelingen geleden al een keer een amendement ingediend voor extra inspecteurs bij de ILT. De minister zei destijds: of ze zijn niet nodig of we kunnen het niet vinden, maar wij kijken daarnaar. Toen kwamen er toch wat inspecteurs bij. Inmiddels is het zo ver dat er echt een strategische analyse is gemaakt. Maar als ik dan het rapport lees, stel ik vast dat er eigenlijk wordt

gesteld dat men prioriteiten en postprioriteiten moet stellen. Dat is altijd belangrijk voor elke organisatie. Als wij tot de conclusie zouden komen dat er überhaupt onvoldoende inspecteurs zijn om de taken die wij daar neerleggen, goed uit te voeren, kan het echter niet zo zijn dat er wordt gezegd dat iets anders belangrijks dan maar postprioriteit moet worden. Desnoods moet daar dus extra geld bij.

Ik heb begrepen dat het kabinet ook extra geld wil uittrekken om inspecteurs via de omgevingsdiensten ter beschikking te stellen aan de gemeenten om de Wet milieubeheer extra te handhaven. Ik hoor graag hoe het daarmee staat. Als de strategische analyse laat zien dat er te weinig gehandhaafd wordt — dat hebben wij eigenlijk allemaal gezien — wil ik weten of dat probleem opgelost is met het extra geld dat het kabinet heeft uitgetrokken. Anders moet daar gewoon geld bij. Wij maken geen wetgeving om die een dode letter te laten zijn. Als er extra capaciteit nodig is voor de handhaving, zijn we dat ook aan de bedrijven verplicht. Een bedrijf heeft ook recht op goede handhaving.

De **voorzitter**:

Is dat duidelijk?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Daar is vandaag ook een motie over aangenomen. Er moet verplicht energie bespaard worden bij de zware industrie. Daar is die handhaving bij nodig. Wij kijken dus samen uit naar de beantwoording. Anders zou ik graag samen optrekken om een voorstel te doen om ervoor te zorgen dat er voldoende handhaving capaciteit is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Absoluut. Mevrouw Van Tongeren noemt een belangrijk punt. Wij hebben een extra taak bij de inspectie neergelegd, want er moet ook echt goed worden toegezien op de handhaving van de 9 petajoule. Dat zal ook weer extra capaciteit vragen. Ik vraag het kabinet om ook dat mee te nemen in de analyse over de vraag of wij überhaupt genoeg capaciteit hebben om al die belangrijke taken uit te voeren.

De **voorzitter**:

Kort, mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Mevrouw Van Veldhoven stipt gezonde lucht aan. Ik denk dat het belangrijk is om daarover te debatteren, want volgens mij verschillen wij allen niet van mening over de doelstelling. Het gaat erom wat wij willen bereiken. Ik hoor mevrouw Van Veldhoven pleiten voor het streven naar de gezondheidswaarde. Wat voor perspectief ziet zij daarin? Ik vraag dit vooral omdat in kabinetsbrieven staat dat voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit een verlaging van de achtergrondconcentratie nodig is, hetgeen alleen mogelijk is als in heel Europa de emissies van luchtverontreinigende stoffen worden verminderd. Dit vereist een internationale aanpak. Mijn vraag is wat mevrouw Van Veldhoven beoogt of wil voorstellen bij het streven naar de gezondheidswaarde. Ziet zij dat los van de Europese aanpak, als ze weet dat de Europese aanpak de enige manier is om dat te realiseren? Naar welke waarde streeft zij? Gaat

het haar alleen om de WHO-normen? Wij weten namelijk dat iedere uitstoot gezondheidsschade veroorzaakt. Waar streeft mevrouw Van Veldhoven dus naar?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat is een heldere vraag. De WHO zegt niet dat er geen enkele gezondheidsschade meer is bij een bepaalde uitstoot, maar geeft aan wat een acceptabele gezondheidsschade is. Je zou kunnen zeggen dat elke bonbon die je eet, invloed heeft op je gewicht, maar pas als je meer dan een bepaalde hoeveelheid bonbons eet, kan het zijn dat je er echt last van krijgt. Elke uitstoot heeft natuurlijk een effect. Ik baseer me graag op de Wereldgezondheidsorganisatie, want daar zitten de experts. In een motie die de VVD volgens mij niet heeft gesteund, hebben wij zelf gevraagd om in Nederland een advies te krijgen over de waarden die je in de Nederlandse situatie zou moeten hanteren. Dat is zelfs een vraag om een vertaling van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie. Ik vind dat dat de stip op de horizon moet zijn. Ik wil niet blijven bij de papieren werkelijkheid van de maximale norm die in Europa is afgesproken, omdat die niet gebaseerd is op medische gegevens en gezondheid. Dus dat wil ik. Wellicht wil mevrouw Visser dat ook. Ik heb haar echter nog niet horen zeggen dat zij bereid is om echt voor de gezondheid te gaan, want dan moet de VVD bereid zijn om een kop op Europees beleid te zetten. D66 is bereid om dat te doen, omdat D66 de gezondheid van mensen echt centraal wil stellen en de Europese normen niet over gezondheid gaan. De achtergrondconcentratie is Europees beleid. Die is hartstikke belangrijk en dat moeten wij zeker doen; absoluut. Maar daarnaast moet je ook bekijken welke lokale maatregelen je kunt treffen om bijvoorbeeld de gezondheid van de mensen in de stad te verbeteren. Want daar zitten wij heel dicht tegen de maximale waarden aan en dus nog ver van de gezondheidsnorm af. De luchtkwaliteit moet voor de mensen in de stad worden verbeterd. Ik wil gemeenten daar ruimte voor bieden, maar ik vind het jammer dat ik elke keer de VVD tegenkom die dan zegt: nee, die ruimte willen wij gemeenten niet bieden.

Mevrouw Visser (VVD):

Het gaat erom op welke manier je het meeste effect bereikt. Ik heb bewust iets over de internationale aanpak voorgelezen, omdat het daar heel helder wordt geformuleerd. Ik hoor mevrouw Van Veldhoven ook niet zeggen dat zij een bepaald jaartal in gedachten heeft. Wij weten dat met het voorgenomen beleid in 2030 de WHO-normen in Europa gehaald kunnen worden. Zegt mevrouw Van Veldhoven: dat is prima, daar gaan we voor? Of zegt mevrouw Van Veldhoven: nee, ik wil los van wat er in Europa gebeurt, wetende dat het die internationale aanpak vereist, andere normen gaan vaststellen in Nederland? Dat is de concrete vraag. Zo ja, dan is mijn vraag welke consequenties zij daaraan verbindt. Hoe ziet zij dat dan voor zich, gelet op die internationale aanpak, als je het echt wilt verbeteren? Wij delen de doelstelling voor schone lucht, maar dan is dat dus nodig.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Pleit mevrouw Visser er nou voor om de komende vijftien jaar die gezondheidsschade, waarvan we weten dat die zich voordoet, maar gewoon te laten voortduren omdat we op Bulgarije wachten? Daarover verschillen we echt van

mening. Over bepaalde achtergrondconcentraties moet je internationale afspraken maken. We kunnen niet in ons eentje het probleem van de scheepvaart in Europa oplossen. Dat gaan we dus ook niet doen. Daar gaan we in Europa hard aan werken, maar daarnaast kun je als het gaat om luchtkwaliteit, heel goed lokale maatregelen nemen die heel veel effect hebben.

Ik noemde het voorbeeld van het kruispunt dat werd vervangen door een tunnel. Ik wil dat we een top tien gaan maken van de meest vuile plekken in Nederland, want die top tien is te maken. En dan wil ik dat we daarmee aan de slag gaan en dat we niet zeggen dat het de verantwoordelijkheid is van de gemeenten en als een plek op die top tien toevallig buiten Rotterdam of Amsterdam ligt, is er geen rijksgeld meer voor. Ik vind dat we die plekken serieus moeten nemen. Het Rijk en de regio's moeten samen bekijken wat we kunnen doen. Niet elke maatregel is effectief, dat ben ik met mevrouw Visser eens, maar laten we dan de maatregelen nemen die er wel aan bijdragen om de komende vijftien jaar te werken aan het verbeteren van de gezondheid en niet zeggen: ach, de toekomst lost het wel voor ons op, want zo simpel is het ook niet.

Mevrouw Visser (VVD):

Soms werkt de technologie heel erg met je mee. Laat D66 nou ook voor innovatie zijn. Misschien kunnen wij elkaar daar vinden. De staatssecretaris heeft net nieuwe afspraken gemaakt in Europa over zaken als luchtkwaliteit. Volgens mij heeft zij er hard voor gevochten om die te verbeteren. Dat probeerde ik helder te stellen. Nu wordt de suggestie gewekt dat ik zeg: laat maar waaien. De staatssecretaris heeft duidelijke afspraken gemaakt. De VVD heeft gezegd: dat is duidelijk. Mijn concrete vraag was wat het voorstel van mevrouw Van Veldhoven is, los van die Europese afspraken. Wil zij strengere Nederlandse normen er bovenop of wil zij een aantal lokale knelpunten oplossen? Dat is nogal een verschil. Dit is een verduidelijkende vraag, want dan weet ik waar mevrouw Van Veldhoven mee komt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik wil strengere normen in Nederland dan de Europese normen. Ik wil echt op basis van het advies van de Gezondheidsraad weten waar we in Nederland naartoe moeten werken. Ik deel de opvatting van mevrouw Visser dat we dat niet morgen bereikt hebben en dat Europees beleid daarbij een belangrijke rol speelt, maar we moeten bereid zijn om in Nederland ook de komende jaren verder te gaan dan die Europese papieren normen, die niets met gezondheid te maken hebben. Ik hoop dat mevrouw Visser bereid is om dat te doen en dat zij daarbij ook een rijksverantwoordelijkheid ziet. Ik wil concreet de komende jaren aan de slag met de top tien van de meest vervuilde plekken in Nederland, zodat het Rijk en de regio's die samen gaan aanpakken, om de komende vijftien jaar zo veel mogelijk gezondheidsschade te voorkomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. D66 vindt dat er een einde moet komen aan de waterscheiding tussen Rijk, provincie en gemeente, en aan

de scheiding tussen wegen, water en spoor. Verschillende overheden, bedrijven, wetenschappelijke instellingen en inwoners moeten samenwerken en kijken wat de beste manier is om van A naar B te komen, waarbij zij zich niet blindstaren op asfalt, een treinverbinding of een busbaan aan zich. Vervang het Infrastructuurfonds door een bereikbaarheidsfonds dat uitgaat van kwalitatief hoogwaardige, landelijke hoofdverbindingen en optimale regionale netwerken. Intelligente vervoerscombinaties die soepel op elkaar aansluiten worden zo een nog aantrekkelijker alternatief voor de auto. Wat vindt de minister hiervan?

Eerder heeft het CDA de discussie opgebracht over bruggen slaan. Recentelijk gaat de discussie over het acuut sluiten van de Merwedebrug voor het vrachtverkeer. Bij mijn fractie zijn er grote vragen gerezen over de informatievoorziening bij Rijkswaterstaat, want hoe heeft dit kunnen gebeuren? Uiteraard hebben we de antwoorden op de schriftelijke vragen van mevrouw Visser gezien, maar toch hebben wij nog een aantal wat gerichtere vragen. Is er nu wel of niet voldoende kennis in huis over de structuur en het onderhoud van onze kunstwerken? Wat gaat de minister doen met deze specifieke opmerking van de Rekenkamer om de informatievoorziening op zeer korte termijn op orde te hebben? Voor D66 is het enorm belangrijk dat de betrouwbaarheid van Nederland als transportland wordt gewaarborgd. Deskundigen vertellen mij dat de nadeelcompensatie van het sluiten van de Merwedebrug inmiddels op €500.000 per dag uitkomt voor alle transportbedrijven en gelieerde bedrijven die schade ondervinden door de sluiting van die brug. Als je minimaal twintig dagen verder telt, zouden we dus zo'n 10 miljoen aan schade hebben. Wij dachten: waarom zou je dat geld willen besteden aan schadevergoedingen als je het ook in onderhoud zou kunnen steken? Voorkomen is beter dan genezen. Ik vrees dan ook dat het laatste woord hierover nog niet is gezegd, maar voor nu zou ik hier graag een reactie op willen van de minister.

Ik kom op verkeersveiligheid. Gisteren werden we weer onaangenaam verrast, dit keer door een rapport van de verzekeraars waarin staat dat het aantal aanrijdingen is toegenomen met 8%. Wanneer gaat de minister signalen eens serieus nemen? In reactie op mijn aangenomen motie (29398, nr. 509), waarin wordt gevraagd om een plan van aanpak voor een sluitende registratie van ongelukken, heeft de minister in een brief aan de Kamer nog eens haar maatregelen opgesomd, maar dat was de vraag niet. Zonder sluitende registratie kunnen de oorzaken van verkeersongelukken niet aangepakt worden. Ik doe een dwingend beroep op de minister om mijn motie uit te voeren en een plan van aanpak op te stellen voor een sluitende registratie. Dat redt immers mensenlevens.

Veel verkeersknelpunten en files worden veroorzaakt door de rijstijl van individuele bestuurders. Is de minister bereid om onderzoek te laten doen naar effectieve gedragsbeïnvloedende maatregelen om congestie te voorkomen?

Het klimaatakkoord van Parijs is geen eindpunt, maar een beginpunt. De daad moet nu bij het woord worden gevoegd. Ook in de scheepvaart moeten echt meters worden gemaakt. D66 agendeerde samen met andere partijen al eerder de documentaire Seablind, die getoond werd in de Kamer. Sinds vorige week zijn er nieuwe afspraken. Maar liefst zeven jaar heeft de scheepvaart nodig om tot een ambitieus CO₂-reductieplan te komen. Dit is volgens D66 niet Parijswaardig. Wij vragen ons dan ook af wat er is

misgegaan. Ik vraag de staatssecretaris wat precies de Nederlandse inzet is geweest en wat Nederland in de tussentijd gaat doen. Hoe staat het met de uitvoering van de D66-motie over de controles in de scheepvaartsector?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoorde een eindje terug in het betoog van mevrouw Belhaj dat ook D66 belangstelling heeft voor de rijstijl van automobilisten. Dat was in de context van veiligheid, maar GroenLinks heeft met enige regelmaat aandacht gevraagd voor het nieuwe rijden, de moderne, energiezuinige rijstijl. Daarna sprak mevrouw Belhaj over Parijs, dus daar sluit het mooi bij aan. Deelt D66 de inzet van GroenLinks om ervoor te zorgen dat die moderne energie-efficiënte rijstijl wordt aangeleerd aan alle bestuurders, dus zowel aan nieuwe bestuurders die nu afrijden, als aan bestuurders die al lang hun rijbewijs hebben?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dit is waarschijnlijk een discussie die niet helemaal op mijn terrein ligt, maar op dat van mijn collega, mevrouw Van Veldhoven. Ik kan er nu eigenlijk geen antwoord op geven. Ik kom er in tweede termijn graag op terug.

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

Ik hoorde D66 spreken over scheepvaart. Dat is een onderwerp waarvan u veel afweet. Volgens mij komt u ook uit Rotterdam. Ik verwacht dat u nu heel consequent zult zijn en dat u zult zeggen dat het niet voldoende is wat de scheepvaart doet. U gaat nu consequent zijn door te pleiten voor koppen op beleid, neem ik aan.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Sorry, voor wat voor beleid?

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

U zegt dat de scheepvaart moet leveren. Hiervoor hadden we ook een debat, waarin uw collega pleitte voor nationale koppen op beleid. Als D66 consequent is, gaat u nu pleiten voor nationale koppen op het scheepvaartbeleid, dat internationaal is. Is dat correct of niet?

De **voorzitter**:

Voor de paar mensen die thuis nog met ons meekijken: "koppen op beleid" is jargon voor ...?

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

Dat we als Nederland strengere regels stellen dan in al die andere landen in de hele wereld.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ook dit zou een vraag zijn aan mijn collega, die heel bekend is met het thema duurzaamheid. Zoals ook de staatssecretaris heeft aangegeven, is het belangrijk dat hierover in de scheepvaart internationale afspraken worden gemaakt.

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

Ah, hier dus geen kop op beleid. Voor de auto's en de milieuzones moeten we koppen op het beleid doen. Voor de scheepvaart, waar één schip meer uitstoot dan 17 miljoen auto's, is D66 ineens niet consequent meer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter, een punt van orde. Als de heer Dijkstra zo veel vragen aan mij heeft, had hij die net kunnen stellen. Ik stel voor dat wij hierover na de vergadering nog wat helderheid geven.

De **voorzitter**:

Dit is een punt van orde. U richt zich dus tot mij. Als voorzitter hoor ik de spreker over scheepvaart praten. De vraag van de heer Dijkstra gaat over scheepvaart, dus die laat ik gewoon toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil ook iets zeggen over dit punt van orde. Bij de EZ-begroting heb ik vragen gesteld aan de VVD-woordvoerder, die vervolgens zei uitsluitend te spreken over het mkb-beleid. Op vragen over alle andere onderwerpen op EZ-gebied wilde hij geen antwoord geven. Dat vond hij ook totaal niet relevant. Ik wil ondersteunen dat D66 hier een duidelijke splitsing hanteert in de woordvoering en dat deze vragen natuurlijk bij mevrouw Van Veldhoven thuishoren.

De **voorzitter**:

Ik laat de vraag gewoon toe, omdat er over het onderwerp wordt gesproken. Klaar.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dan zeg ik hetzelfde als net, namelijk dat ik er graag in mijn tweede termijn op terugkom, zodat de heer Dijkstra er een volstrekt helder en eenduidig antwoord op krijgt.

De **voorzitter**:

Dat is ook een helder antwoord. U vervolgt, mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik sluit af met de kwaliteit van de begroting. I en M heeft voor 2017 te kampen met een fikse ruilvoetgevaller, waarvan de effecten voor de verschillende beleidsartikelen onvoldoende worden toegelicht. D66 hoort graag van de minister wat de beleidsinhoudelijke gevolgen zijn van deze ruilvoetgevaller.

□

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

Voorzitter. Vorige week was de Nationale Klimaatop in Rotterdam, in de Van Nellefabriek, icoon van het nieuwe werken en van vooruitgang. Het was een ontmoeting van 1.700 mensen van overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, die samen de schouders willen zetten onder de uitvoering van het klimaatakkoord van Parijs. Dat is natuurlijk heel mooi. Ik ben blij met het initiatief, maar

wat gaat er nu uiteindelijk veranderen? Aan het einde van de klimaatop was iedereen zelf erg tevreden, zo kopte een van de landelijke dagbladen. Een van de nieuwszenders noemde het zelfs een lieve klimaatop.

Ik was erbij toen de staatssecretaris in Parijs knokte voor het klimaatakkoord. Toen was zij helemaal niet lief — gelukkig maar — maar toonde zij juist heel veel lef. Wat gaat er veranderen in het overheidsbeleid na de klimaatop van de afgelopen week? Wat zijn de plannen van de staatssecretaris in de resterende maanden van deze kabinetsperiode? De ChristenUnie wil het in Parijs gesloten klimaatverdrag zo snel mogelijk ratificeren. Wat ons betreft wordt het verdrag geratificeerd voordat de staatssecretaris naar Marrakesh gaat. We willen dat het klimaatverdrag wordt uitgevoerd en dat dit wordt vastgelegd in een klimaatwet.

De ChristenUnie kiest voor een schone toekomst voor onze kinderen. Voor hen willen we investeren in schone energie en in een circulaire economie. Dit zorgt ook voor nieuwe werkgelegenheid. Het zal onze economie sterker maken. We hebben alles in huis om koploper te zijn. Laten we dan ook koploper zijn.

Het klimaatvraagstuk is eigenlijk te groot om politiek te maken. Het vraagt om een langetermijnvisie over kabinetsperiodes heen. Het vraagt commitment van alle overheden maar ook van maatschappelijke organisaties en van het bedrijfsleven. Daarom stellen wij voor dat er een deltacommissaris klimaat en energie komt. Wil het kabinet dat ook?

Wat mijn fractie betreft kunnen we niet wachten totdat het Europese emissiehandelssysteem eindelijk werkt en gaan we aan de slag met een minimum-CO₂-prijs of met een CO₂-heffing met heffingvrije voet voor elektriciteitsproductie. Het is goed om te zien dat het ook in het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid is opgenomen. Dat biedt weer kansen. Zo'n instrument kan nationaal en eventueel met omringende landen worden ingezet. Wil de staatssecretaris dit uitwerken?

Hoe staat het met de uitvoering van mijn motie waarin het kabinet wordt opgeroepen om in gesprek te gaan met de financiële sector over hun investeringen in fossiele energiebronnen? We zouden er eigenlijk mee moeten stoppen. Ik snap dat de financiële sector een eigen verantwoordelijkheid heeft, maar we kunnen wel het gesprek erover aangaan. Er zijn ook publieke investeerders. Die zouden daar toch ook hun verantwoordelijkheid in moeten nemen?

Onze manier van produceren en consumeren moet circulair worden. Laten we niet langer steeds nieuwe grondstoffen winnen en de schepping uitputten, maar laten we materialen terugwinnen en verwerken tot nieuwe producten. De overheid kan hierbij het goede voorbeeld geven en fungeren als launching customer. Het plan van aanpak voor duurzaam inkopen ligt er, maar het bedrijfsleven merkt er nog helemaal niets van. Wat de ChristenUnie betreft gaat Nederland het EU-pakket Circulaire Economie voortvarend en op een ambitieuze wijze implementeren. Ik heb echter begrepen dat ook het Europese traject nog niet goed genoeg loopt. De Commissie aarzelt over het nemen van concrete maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van ecodesign, en het aanpassen van de btw-richtlijn ten behoeve van circulariteit. Wat kan de staatssecretaris doen om hier beweging in te krijgen?

Ik wil inzoomen op een aantal specifieke stromen. Allereerst kom ik op textiel. Vorig jaar haalde mijn amendement het niet, maar met een EU-subsidie is er toch een installatie voor fibre sorting gekomen. Met deze installatie is het mogelijk om afgedankte kleding om te zetten in hoogwaardige vezels waar weer nieuwe kleding van geproduceerd kan worden. Om hergebruik en recycling echt goed van de grond te krijgen, is echter meer nodig, namelijk een nieuwe green deal textiel, waarbij de nadruk niet alleen ligt op de eerste stap van inzameling maar ook op de vervolgstappen hergebruik en recycling. Dat laatste is nu economisch niet rendabel. Daarvoor is ook meer nodig dan alleen statiegeld. Ik noem bijvoorbeeld een recyclingbijdrage van importeurs of producenten. Wil de staatssecretaris dit onderzoeken en een nieuwe green deal opstarten?

De ChristenUnie ziet ook graag een uitbreiding van statiegeld naar kleine plastic flesjes. Waarom zouden we dit nog onderzoeken? Laat het niet zo zijn dat de Plastic Soup Surfer voor niets de oversteek naar Engeland heeft gemaakt.

Bedrijven en organisaties die veel afval verwerken dat strikt genomen van consumenten afkomstig is — denk bijvoorbeeld aan campings of het openbaar vervoer — zouden net als gemeenten gebruik moeten kunnen maken van het Afvalfonds. Is de staatssecretaris bereid om te bekijken hoe dit georganiseerd kan worden? Ik heb hierover nog een aangehouden motie.

Ook anderen hebben erover gesproken: de lucht die we inademen, moet schoon zijn. De regels zijn nu gericht op het behalen van de normen in plaats van op het behalen van gezondheidswinst. Vanmiddag hebben we een petitie in ontvangst genomen. Tientallen kinderen gaven ons de boodschap mee: wij willen schone lucht. De ChristenUnie ziet graag een verlenging van het bestaande programma voor luchtkwaliteit waarin de WHO-normen een stip op de horizon zijn en gezondheid leidend wordt. Gaat de staatssecretaris daarmee aan de slag?

Al in 2008 bracht de Fietsersbond in samenwerking met de Universiteit Utrecht naar buiten dat brommers meer ultrafijnstof uitstoten dan vrachtwagens en dat ze twee keer zoveel uitstoten als de gemiddelde auto. We zijn nu acht jaar verder. In de tussentijd heeft een volwaardig alternatief voor dit vervoersmiddel een hoge vlucht genomen en kunnen de elektrische scooter en de e-bike ook op prijs de concurrentie aan. Wat onze fractie betreft is het dan ook hoog tijd om afscheid te nemen van de benzinebrommer of in ieder geval van de tweetaktvariant. Wil de staatssecretaris hier ook in Europees verband werk van maken?

Gisteren won de MDV1 Immanuel, een vissersschip, de prestigieuze Maritime Award 2016. Ook vanaf deze plek onze felicitaties. Dit vissersschip won het van luxejachten, maar ook dit is een belangrijke economische sector voor Nederland. Waar de bouw plaatsvindt in Nederland, gebeurt het onderhoud met alle werkgelegenheid vaak elders. Dat moet anders. Wij vragen de minister de nodige capaciteit en prioriteit toe te kennen aan de laatste uitwerking en implementatie van wat nodig is om onder Nederlandse vlag Commercial Cruising Vessels te opereren, en hiertoe samen met de HISWA een taskforce in te stellen.

Gisteren werden wij opgeschrikt door het bericht dat de verkeersveiligheid in ons land afneemt. De ChristenUnie pleit voor een actieplan om het aantal doden en gewonden

door het verkeer in 2027 te halveren. Dit plan moet zich met name richten op de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen, en op het tegengaan van huftergedrag van mensen die verkeersregels structureel negeren. Gaat het kabinet in de laatste maanden zo'n actieplan in de steigers zetten? Ik sluit mij aan bij alle vragen die hierover gesteld zijn door VVD en D66.

Ik rond af. Het is de laatste begrotingsbehandeling van dit kabinet. Er is veel in gang gezet, maar is het genoeg? Kunnen wij onze kinderen later recht in de ogen kijken en zeggen dat wij alles, echt alles hebben gedaan wat wij konden? "Politieke grandeur manifesteert zich wanneer men op moeilijke ogenblikken handelt op basis van grootse beginselen en denkend aan het algemeen welzijn op lange termijn." Met deze woorden van de paus sluit ik af.

De voorzitter:

Dank u zeer. Die paus overrompelde me. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Minister Schultz is bezig met haar laatste begrotingsbehandeling. Dat is een goed moment om te zeggen hoe wij deze minister hebben ervaren. Zij is een enthousiast pleitbezorger voor de dingen waar zij echt achter staat. Met vrolijkheid is zij met de zaken bezig die haar aan het hart gaan. Dat siert haar. Helaas zijn het vaak niet de dingen waar GroenLinks heel enthousiast over wordt, behalve bij Ruimte voor de Rivier. De belangrijkste strijdtonelen waren: bouwen aan de kust, de verhoging van de maximumsnelheid, de luchtvaart en de Omgevingswet. Terugkijkend komen wij tot de volgende conclusie. Alles waar de minister zich op die terreinen voor heeft ingezet, druist lijnrecht in tegen wat nodig is om klimaatverandering tegen te gaan. Wie zegt broeikasgassen te willen bestrijden, wie Parijs ondertekent, wie zegt schone lucht te willen, die verhoogt de snelheid niet naar 130 km/u, die moedigt de groei van de luchtvaart niet aan, maar die zou juist lokale initiatieven als het instellen van milieuzones en het tegengaan van scooters moeten aanmoedigen.

Dan hebben wij een staatssecretaris die met haar charme de hele Kamer van links tot rechts weet in te pakken, die met haar enthousiasme op het spoor durft in te grijpen en die met vasthoudendheid in Parijs een mooi klimaatakkoord in de wacht heeft weten te slepen. Ik heb precies hetzelfde citaat als de ChristenUnie in mijn tekst staan over de lieve klimaatop. Ik vind dat dat ook weleens mag. Wij mogen weleens in een warm bad baden van goede wil van bedrijven, organisaties, gemeentes en burgers die zich daarvoor inzetten. Zo'n feestdag mag, maar daarna moet er natuurlijk wel besloten worden wat wij in de werkelijkheid echt gaan doen.

Vandaag las ik dat er al een land is waar besloten is dat 8% van de nieuw te verkopen auto's in 2018 emissieloos moet zijn. Dat land — de staatssecretaris knikt — is China. China haalt ons nu dus alweer links in. Dat kunnen wij toch niet op ons laten zitten? Wij moeten zorgen voor een snelle uitvoering van de mooie motie van de Partij van de Arbeid.

Een ander ding dat wij dringend moeten doen is stap voor stap onze burgers eerlijk vertellen hoe groot de verandering

is waarvoor wij staan. Aan de rechterkant van de Kamer zien wij hoe groot de weerstand is tegen elektrische auto's, tegen het afscheid nemen van koken op gas, tegen het voor de korte afstand pakken van de trein in plaats van het vliegtuig. Dat weet je wat voor enorme uitdaging wij in deze maatschappij hebben. Verrassend genoeg was ik het heel even eens met Schipholtopman Nijhuis, die vindt dat het maatschappelijk onverantwoord is om voor €30 naar Barcelona op en neer te vliegen. Hij wil het liefst af van prijsvechters die die prijzen bieden. Ik ben benieuwd wat de reactie van het kabinet daarop is. Helaas zei hij daarna dat hij die ruimte op Schiphol wilde om meer langeafstandsvluchten in te kunnen plannen. Dat vonden we nou weer net een fractie minder maatschappelijk verantwoord!

Fossiele mobiliteit is een belangrijke bron van broeikasgasen. Ooit was het een verheffingsideaal dat elke arbeider een auto kon bezitten. Vandaag de dag kampt bijna elke woonwijk met parkeeruitbrek en nemen de files weer toe. Juist ook waar die arbeiders wonen, neemt de luchtkwaliteit zienderogen af. De verschuiving naar emissieloze mobiliteit wordt schuchter ingezet, maar wel heel mooi met regionaal busvervoer. Hoe kan dat meer ondersteund worden? Deskundigen zijn het erover eens dat meer asfalt geen oplossing is en snelheidsverhogingen ook niet. Is de minister bereid om op MIRT-terrein ...? De besluiten liggen inmiddels blijkbaar tot na 2030 vast. Snelheidsverhogingen worden omliggende gemeenten door de strot geduwd. We hadden het eerder al over snelheidsverhoging op de A2, maar nu gaat het ook over de A28. De Bilt, Zeist, Amersfoort en Leusden hebben het besluit van de minister blijkbaar uit de Staatscourant moeten vernemen. De Omgevingsdienst regio Utrecht maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit. Wat is daarop de reactie van deze bewindspersonen? Zijn zij bereid om een pas op de plaats te maken met die snelheidsverhogingen, ook binnen het MIRT? We zitten nu aan het einde van een kabinetsperiode en een nieuw kabinet, hopelijk met een progressief links motorblok erin, zal waarschijnlijk andere beslissingen willen nemen.

Ook Het Nieuwe Rijden is een van de onderwerpen die GroenLinks al tijdenlang propageert. Het is namelijk leren om op een goede wijze om te gaan met een duurzaam product, de elektrische of de hybride auto.

De heer Houwers (Houwers):

Ik wil even terug naar het begin van het betoog van mevrouw Van Tongeren. Als ik haar goed verstaan heb, noemde zij vier voorbeelden waarin zij niet met de minister mee kon gaan. Daarbij was onder andere de Omgevingswet. Kan zij mij uitleggen waarom die Omgevingswet niet helpt om klimaatdoelen te halen? Ik zou denken dat de Omgevingswet lagere overheden juist allerlei ruimte geeft. Daar is zij het toch ook mee eens? Waarom heeft zij geen vertrouwen in die lagere overheden voor het halen van klimaatdoelen? Kan zij mij dat verband nog eens uitleggen? Dat snap ik namelijk niet. Het moest eerst even indalen, voorzitter.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat doe ik graag. In de huidige wetgeving, die opgaat in de Omgevingswet, zitten op een heleboel gebieden harde normen. De heer Houwers vroeg naar klimaatverandering; in die wetgeving zitten bijvoorbeeld normen voor het exploiteren van fossiele bronnen, gas en olie. In de Omgevingswet worden een heleboel zaken bij AMvB geregeld.

Dat betekent ten eerste dat er geen wetgeving door de Eerste en Tweede Kamer goedgekeurd moet worden. Het gaat via AMvB, en de heer Houwers weet hoe dat werkt. Vervolgens kan het een afweging van zo'n provincie of gemeente zijn, afhankelijk van de vraag wie het bevoegd gezag is, of die vergunning er moet komen. Onder de Omgevingswet wordt het dus een stuk makkelijker om bijvoorbeeld een opsporingsboring voor schaliegas te krijgen of om op een Waddeneiland een gasboring te doen. Dat is iets wat het klimaat zeker niet ten goede komt, want van alle bekende fossiele bronnen die we nu hebben, moet 80% onder de grond blijven, willen wij deze aarde behoeden voor extreme klimaatverandering.

De heer Houwers (Houwers):

Dan constateer ik dat GroenLinks dus geen vertrouwen in de provincies en in de gemeentes heeft. Die kunnen blijkbaar niet omgaan met de klimaatdoelen. Dat zegt u.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Nee, dat is een verkeerde constatering. Onder de Mijnbouwwet komt een vergunning voor de ondergrond van het ministerie van Economische Zaken. Daar gaan gemeentes en provincies namelijk niet over, hoewel ze dat dolgraag zouden willen. De PvdA en GroenLinks hebben geprobeerd om dat in de wet te amenderen, maar dat is er door minister Kamp weer uit gehaald. Voor de bovengrond moet er een vergunning van een gemeente of een provincie, maar als EZ de exploratievergunning al gegeven heeft, is het voor een gemeente bijna niet meer mogelijk om het tegen te houden. Op dit moment kan dat wel. De provincie Brabant heeft bijvoorbeeld in haar milieuverordening opgenomen dat er in de hele provincie geen schaliegas gewonnen mag worden. Dat soort mogelijkheden voor de gemeente of provincie om het te stoppen, worden er met de Omgevingswet uitgehaald. Dus ja, er zitten verbeteringen in voor gemeentes en provincies, voor uitbreiding van een klein wijkje, een kinderboerderij, een bedrijventerrein. Maar op de heel grote thema's is het een verslechtering, omdat er geen absolute normen meer in die wet staan.

Dan ga ik verder met het spoor. GroenLinks wil graag meer spanning op het spoor. Het is nu in Nederland op 1.500 volt. Er zijn mooie plannen gemaakt. Daar is ook het ministerie van I en M bij betrokken geweest. Ik heb eigenlijk maar een vraag aan de staatssecretaris. Wanneer beginnen we ermee? Dat scheelt de energie die je nu op kunt wekken met 40 grote windmolens. Dan zouden we die energie dus voor iets anders kunnen inzetten, de treinen gaan sneller, de capaciteit kan uitgebreid worden, en ik heb mij laten vertellen dat het een rendabele investering is.

De gezonde stad. De meeste Nederlanders brengen veel van hun tijd door in een stedelijke omgeving. In die stedelijke omgeving is de luchtkwaliteit op het randje of zelfs te slecht volgens de huidige normen. Als je langs de snelweg woont, rook je eigenlijk vijf sigaretten per dag. Ook de meeste verkeersslachtoffers vallen in de stedelijke omgeving. In de stedelijke omgeving hebben we scooters, die echt fijnstofkanonnen zijn. Gemeentebesturen hebben weinig invloed op de bronnen hiervan. Als zij hun burgers een gezonde, prettige leefomgeving willen bieden, waarom worden de bijbehorende mogelijkheden voor maatregelen zoals de milieuzone, dan niet aan gemeentes gegeven? Heel

veel andere mogelijkheden worden naar de steden doorgeleide. GroenLinks heeft daar in vele debatten een pleidooi voor gehouden en doet dat nu weer.

Hetzelfde geldt voor de handhaving van de milieuvoorschriften. Gemeentes en provincies komen er niet aan toe. We hadden er in het interruptiedebatje met D66 over. Zij komen er niet aan toe om andere dingen die ook belangrijk zijn, te inspecteren als ze veel in het kader van de Wet milieubeheer doen.

Ik heb een vrij specifieke vraag over nucleaire veiligheid. Er is een bedrijf, Stable Isotopes, en dat is een dochter URENCO in Almelo. Er zijn meerdere mensen in het ziekenhuis beland door een bedrijfsongeval. Vervolgens kon niemand vaststellen wie daar het bevoegd gezag is en de handhaving moet doen. Iedereen zit elkaar daar aan te kijken. Ik ga ervan uit dat onze minister een antwoord heeft. Een handhavingstekort is wat GroenLinks betreft onaanvaardbaar bij een bedrijf dat met radioactieve isotopen werkt.

Wat zouden de bewindsvrouwen ervan vinden om provincies en gemeentes meer experimenteervrijheid te gunnen om op hun eigen wijze de stap naar, in eerste instantie, een emissiearme en vervolgens een emissievrije stad en provincie te vinden? Op landelijk niveau zien we hoe ongelooflijk moeilijk het is, bijvoorbeeld met het energieakkoord, om te komen tot vermindering van de emissies. Er zijn meerdere mooie rapporten gekomen over hoe een verbond van steden daaraan zou kunnen bijdragen. Een daarvan heet *Wedging the Gap*. Hoe kijken de bewindsvrouwen daar tegenaan? Zouden zij de provincies en gemeentes die dit willen doen, wat experimenteeruimte willen geven?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

We hadden in mijn termijn al een interruptiedebatje over de handhaving. Ik noemde daar in het bijzonder de Wet milieubeheer. Ik hoor nu mevrouw Van Tongeren een ander aandachtspunt noemen. Wat zijn voor haar de belangrijkste aandachtspunten als het gaat om het handhavingstekort? Wat zou zij de bewindspersonen daarover concreet willen voorleggen? Wat wil GroenLinks concreet op dit punt?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat is een heel goede vraag. We hebben hier sinds Moerdijk aanhoudend discussie over. Inspectievakanties moeten verleden tijd zijn. Er moet geen onderhandeltoezicht zijn wat betreft GroenLinks. Het moeten ook geen papieren inspecties zijn, waarbij alleen gekeken wordt of op papier wordt voldaan aan de norm. Wij vinden het ook heel belangrijk dat er voldoende jonge inspecteurs opgeleid worden die daartoe in staat zijn. Wij zijn niet zo ver dat we zeggen dat het één grote landelijke inspectie moet worden. De RUD-vorming (regionale uitvoeringsdienst) zijn we gestart. Zet die door en kijk ernaar. Ook wij vinden: of je stelt de juiste prioriteiten, of er moet geld bij. Ik denk dat dat laatste bijna onoverkomelijk is. Dit zijn dingen die alleen de overheid kan doen. De veiligheid van burgers garanderen kun je zelf niet doen. Als je naast Odfjell of naast een rangeerterrein woont, kun je er zelf echt niet op letten of dat veilig is.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Helder. Als mevrouw Van Tongeren het heeft over "geen onderhandeltoezicht", dan weten wij allemaal welke extremen je niet moet willen. Aan de andere kant is het belangrijk dat bedrijven inspecteurs hebben die met hen meedenken over hoe ze zaken kunnen oplossen en zaken met een en ander in lijn kunnen brengen. Ik neem aan dat dat, wat mevrouw Van Tongeren betreft, niet onder haar verbod op onderhandeltoezicht valt. Inspecteurs mogen toch wel meedenken over hoe het veilig zou moeten en kunnen worden?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Zeker. Wij hebben in Nederland vrij ingewikkelde wetgeving, die soms ook enigszins conflicteert. Ik heb al eens eerder een bonus-malussysteem voorgesteld: als een goedwillend bedrijf een aantal jaren geen enkele overtreding begaat, wordt er minder geïnspecteerd; ga je vaker in de fout, dan wordt er vaker geïnspecteerd. Ik vind ook dat bedrijven daar dan aan moeten bijdragen. Wij zijn ook nog niet uit die discussie. Ik ben ook benieuwd naar het antwoord van de staatssecretaris op het voorstel voor een eigen bijdrage van bedrijven aan de inspectie.

Dan ben ik bijna aan het eind van de tijd die mij toegewezen is. Ik kom op het Kustpact. Wij hebben gisterennacht nog een antwoord daaromtrent gekregen. Ik waardeer de poging van de minister om het kustlandschap te beschermen, maar uit de beantwoording van mijn vragen maak ik op dat wij nog niet veel verder zijn. Ik ben er erg benauwd voor dat het Kustpact zal blijven steken in goede intenties. De schamele werkelijkheid blijft dat die uitbreiding nog steeds plaatsvindt waar gemeentes en projectontwikkelaars hun zinnen op het strand en de duinen gezet hebben. Je kunt wel zeggen dat er meer gebouwd mag worden waar al gebouwd is. Mijn vraag is nog steeds: hoe is het met de oude, wat versleten vakantiewoningen en vakantieparkjes net achter de duinen? Zouden wij die niet eerst moeten opknappen en gebruiken voordat er überhaupt in zo'n provincie nieuwbouw mag komen?

Mijn allerlaatste vraag gaat over giftreinen. Ik heb mij vanuit Limburg laten vertellen dat er totale onduidelijkheid is over het aantal giftreinen in Zuid-Nederland. Zij hadden gehoord dat het er twee waren. Later hoorden zij dat het er vijf per dag waren. Er is ook een verschil tussen een lege en een volle trein. Een lege trein levert natuurlijk minder gevaar op maar niet "nul" gevaar. Voor de omwonenden voelt dat ongelooflijk oncomfortabel.

□

De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter. Ik dacht: laat ik eens een originele invalshoek kiezen; laat ik eens beginnen over files. Tenslotte is het weer dringen geblazen op de Nederlandse wegen, maar helaas, die originaliteit is er al een beetje van af. Wat ik wel origineel vond, is de bijdrage van collega Van Helvert. Hij wist met het feit dat zich vanavond onverwacht weer de allergrootste file sinds tijden gemeld had, vier jaar kabinetsbeleid af te serveren. Dat was een buitengewoon krachtige benadering.

Wij hebben met die files wel een probleem te pakken. De stukken geven dat ook aan. In circa vijf jaar tijd zal het

reistijdverlies naar verwachting met ongeveer 40% toemen. De investeringen in wegverbreding, -aanleg en -uitbreiding kunnen dat niet bijbenen. Tegelijkertijd maakt een onderzoek onder automobilisten van de ANWB duidelijk dat er verschillende knelpunten zijn die bij het ministerie nog onvoldoende in beeld zijn. Het knooppunt A1/A30, waar vaker aandacht voor is gevraagd, staat in de top vijf knelpunten volgens weggebruikers, maar bungelt bij de minister ergens onderaan. Wij onderstrepen nogmaals dat dat knooppunt aandacht verdient.

Verder is het ook op het spoor dringen geblazen. Het kabinet kiest voor verlenging van het Infrastructuurfonds. Uitstekend. Een groot deel van de nieuwe investeringsruimte gaat echter al op aan onderhoudsbudget en ramingsbijstelling. Dat onderhoudsgeld blijkt ook echt nodig te zijn. De Algemene Rekenkamer waarschuwt al langer voor tekorten. Het rapport spreekt inderdaad niet over desolate toestanden en dat soort dingen — het gebruik van dat soort woorden hoort ook een beetje bij het politieke bedrijf — maar waarschuwt wel al langer voor tekorten, omdat veel bruggen zo langzamerhand aan het eind van hun levensduur zijn. Dit is recentelijk onderstreept door de onverwachtse scheurtjes in de Merwedebrug, waardoor transportbedrijven nu het haasje zijn. Dat roept de volgende, indringende vraag op aan de minister. Heeft Rijkswaterstaat alles wel goed in beeld? Anders geformuleerd: wat dient er volgens de minister te gebeuren om de risico's ten aanzien van het onderhoud van bruggen, viaducten, tunnels en dat soort kunstwerken compleet en helder te krijgen? Tot zover het onderwerp budget rondom de infra.

Dan kom ik bij de binnenvaart, waar ook al vaker aandacht voor is gevraagd. Veel files zijn deels te voorkomen door meer binnenvaart. Daarvan zijn we vast overtuigd. Ik sluit me graag aan bij de collega van naar ik meen de VVD die daar ook op gewezen heeft. Sprekend voorbeeld vind ik altijd de A15 met zijn rijen vrachtwagens, bumper aan bumper, van Rotterdam tot Valburg, met regelmatig files. Terwijl daarnaast de Merwede, de Waal, stroomt met gestaag opstomende en afstomende binnenvaarschepen en tientallen procenten onbenutte transportcapaciteit. Is de minister bereid om te inventariseren waar en hoe de binnenvaart benut zou kunnen worden om filegevoelige trajecten te omzeilen? Collega's hebben gepleit voor een integrale benadering van het hele mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstuk. Ik denk echt dat we die weg op moeten. Binnenvaart is daarbij nog te vaak een ondergeschoven kindje. Dat geldt breder. Zo worden er miljoenen euro's uitgetrokken voor spooraanpassingen in verband met meer vervoer van gevaarlijke stoffen over andere sporen dan de Betuweroute. Waarom is daarbij niet eerst naar de binnenvaart gekeken? De maritieme sector heeft een plan gepresenteerd voor een veel energiezuinigere binnenvaartvloot; dat is een vele malen goedkopere vorm van CO₂-emissiereductie dan windmolenparken op zee. Zijn de bewindslieden bereid om dit op te pakken? Tot slot op dit punt wijs ik op het project Covadem dat wordt uitgewerkt. Dat staat voor het continue meten van de vaarwegdiepte door binnenvaartschepen. De bedoeling is dat deze data worden benut voor actuele vaarkaarten, zodat schepen beter afgeladen kunnen worden en Rijkswaterstaat het vaarwegonderhoud beter kan uitvoeren. Voor implementatie in de praktijk is echter nog een klein aanvullend budget nodig. Ik heb hiervoor een amendement ingediend en vraag de minister om daar welwillend naar te kijken.

Ik vraag ook aandacht voor de verkeersveiligheid. Ik sluit aan bij de opmerkingen die collega's op dit punt hebben gemaakt. Op welke wijze kan de verkeersonveiligheid bestreden worden? Ik vestig met name de aandacht op het feit dat er in 2007, een kleine tien jaar geleden, nog anderhalf miljoen staandehoudingen plaatsvonden, waarbij dus automobilisten van de weg werden gehaald, terwijl dat aantal in 2015 verminderd was tot een kwart miljoen. Dat is niet omdat men zoveel voorzichtiger was gaan rijden maar omdat er minder aandacht aan was besteed. Ik vraag de minister om dit in samenwerking met de minister van Veiligheid en Justitie, die inmiddels een handreiking heeft gedaan om hieraan meer aandacht te besteden, zodanig in te vullen dat verkeersshuften en mensen die het verkeer in gevaar brengen, ook daadwerkelijk aangepakt kunnen worden.

Wat het milieu betreft beperk ik me tot twee kleine punten. In het kader van de milieuzonering zou er een subsidieregeling komen voor vervanging van oude dieselauto's en vrachtwagens. Er lag een conceptregeling met een budget van bijna 4 miljoen euro klaar. In de voorliggende begroting is een groot deel van het budget verdampt. Ondernemers zitten nog steeds in duidelijkheid. Op welke wijze willen de bewindslieden het oorspronkelijke budget en de voorgenomen regeling doorzetten?

Tot slot wil ik aandacht vragen voor de asbestsanering, waarmee ik aansluit bij een van de collega's die dit punt al benoemd heeft. Het gaat om een immense opgave. Er is sprake van een versnellingsaanpak, waarbij ook extra subsidiegeld beschikbaar wordt gesteld, maar tegelijkertijd valt asbestsanering buiten bepaalde belastingaftrekvoordelen. Denk aan de milieu-investeringsaftrek en het vervroegd afschrijven van milieu-investeringen. Dat is dan weer een tegenstrijdige ontwikkeling. Daarmee blokkeer je in feite een voorspoedige en voortvarende aanpak van het asbestverwijderingsprobleem. Kan de staatssecretaris in dit opzicht wat meer uit de kast halen om deze sanering te stimuleren?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De SGP en de VVD delen heel veel punten, zeker als het gaat om het agrarische platteland, waar veel van die asbest zit. Ik zie nog een andere belemmering, namelijk dat je moet betalen als je asbest kwijt wilt. Je krijgt dan te maken met een stortbelasting. Hoe denkt de SGP daarover?

De heer Bisschop (SGP):

Ook op dat punt zijn er instrumenten te bedenken die je zou kunnen inzetten om de voor 2024 gestelde ambitie te bereiken. Als je de financiële drempels die daaraan verbonden zijn en die niet laag zijn, wegneemt zowel in de fiscale sfeer als in de sfeer van afvoer en vernietiging, dan draag je als overheid actief bij aan de realisatie van dat doel zonder dat het je heel veel kost. Je kunt dan bijvoorbeeld denken aan een lager btw-tarief en meer van dat soort dingen. Ik ben dus gaarne bereid om mee te denken over instrumenten die dit proces zouden kunnen stimuleren.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een aanvullende vraag. Veehouders hebben die middelen vaak niet. Er zijn inderdaad veel kosten mee gemoeid. Het moet dus sneller, eenvoudiger en goedkoper

gebeuren, maar wel veilig natuurlijk. Maar wat als het op een gegeven moment neerkomt op een koude sanering van de veesector? Het kan toch niet zo zijn dat je op een gegeven moment koeien, varkens of kippen hebt, maar geen dak meer boven je hoofd? Hoe denkt de SGP daarover?

De heer **Bisschop** (SGP):

Nee, het mag niet zo zijn dit soort verplichtingen leidt tot koude saneringen. Ik hoop dat de staatssecretaris het breed wil opvatten en dat zij zal uitgaan van een totaalbenadering. Ook hiervoor kan ik mij oplossingen voorstellen die een bedrijf niet bedreigen in zijn levensvatbaarheid. Ik kan mij voorstellen dat je als overheid bepaalde faciliteiten op dat punt mogelijk maakt of biedt of wat dan ook. Ik zou het zeer op prijs stellen als de staatssecretaris met creatieve ideeën daarvoor komt. Ik heb daar heel veel vertrouwen in. Ik zie dat hunkerend tegemoet.

□

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. Het is verreweg de grootste uitdaging waar onze generatie voor staat: het leefbaar houden van de aarde. Wie denkt dat economie belangrijker is dan milieu, moet eens proberen zijn geld te tellen terwijl hij onder water zit. De aarde is de basis van ons bestaan. Ze voorziet ons van schone lucht om te ademen, van schoon water om te drinken, van een gezonde bodem om voedsel op te verbouwen en van alle middelen die we nodig hebben om te kunnen leven zoals we doen. Het is pure rijkdom. Jammer dat we zo dom waren om deze rijkdom te verkwanselen.

Het is vijf voor twaalf voor het klimaat. Het goede nieuws — daar hoeft je eigenlijk niemand meer van te overtuigen — is: er is een lange weg bewandeld van Kyoto tot Parijs, maar wereldwijd zijn naties en leiders ervan doordrongen dat de opwarming van de aarde beteugeld moet worden in het belang van ons allen, maar vooral in het belang van de armsten van de wereld, die nu al hard worden geraakt door klimaatverandering, en in het belang van onze kinderen en kleinkinderen. We mogen simpelweg niet kapotmaken wat niet van ons is.

Het minder goede nieuws is: er is veel, heel veel kostbare tijd verspild. Hoe langer je wacht, hoe moeilijker het wordt.

Gelukkig is daar wel staatssecretaris Dijkema. Je merkt aan alles: ze weet dit en ze snapt dit. Ze organiseerde vorige week een prachtige klimaatop in Rotterdam, waar ze zich samen met de minister-president ontpopte als een volleerd gespreksleider en inspirator. Ze tikte er ook mooi 9% CO₂-reductie per 2030 binnen. Dat is een mooi resultaat. Ze organiseerde daar de Nederlandse première van de indrukwekkende klimaatfilm van Leonardo DiCaprio en sprak wijze, stevige woorden. We hoorden haar zeggen: we moeten anders gaan leven. We hoorden haar zeggen: drastische keuzes. We hoorden haar praten over een oerinstinct dat los moet komen, de wil om te overleven en voor onze toekomst te vechten. Kortom, de staatssecretaris straalt uit dat het alle hens aan dek is voor het klimaat: we moeten allemaal meedoen om de klimaatverandering te stoppen, er zijn geen taboes en ik ben er klaar voor. Zo kennen we haar ook. We hebben al wel wat berichten gezien van mensen en organisaties die bang zijn dat de klimaatop een wassen neus zou zijn, maar ik denk dat het de eer van

de staatssecretaris te na is om dat bewaarheid te laten worden.

Een van de dingen die ze zei, triggerde de Partij voor de Dieren in het bijzonder, namelijk: we hebben elke denkbare maatregel nodig om de mondiale opwarming tegen te gaan. Kijk, dat vatten we op als een uitnodiging. Daar gaan we heel graag op in, want zo kent de staatssecretaris de Partij voor de Dieren dan wel weer. Ze zit nog vijf maanden op deze post. De Partij voor de Dieren heeft voor haar vijf pijlers voor het klimaatbeleid.

De eerste pijler is: weg met het taboe op de discussie over consumptie. Klimaatverandering is vaak ontmoedigend. Dat probleem is heel groot. Wat kun je er nou aan doen als individu? Dat kan je soms de moed in de schoenen laten zinken. Het is ook ernstig, maar er is ook buitengewoon hoopgevend en goed nieuws. Het enige wat de staatssecretaris hoeft te doen, is een taboetje doorbreken: durf de discussie over consumptie aan.

Voor het gevecht tegen de klimaatverandering hebben we twee eenvoudige wapens. Ze kosten geen geld en leveren toch het meeste op voor het klimaat. Die wapens heten "mes" en "vork". De staatssecretaris weet het zelf ook. Op de klimaatop zagen we bordjes met wist-u-datjes. Een van die wist-u-datjes was: wist u dat er door vegetarisch of veganistisch te eten minder boskap nodig is? Ten behoeve van het voer van onze kippen, koeien en varkens worden immers kilometers tropisch oerwoud gekapt voor sojaplantages. Ook het Voedingscentrum informeert mensen wel over de duurzaamheidsaspecten en de milieu-impact van ons voedsel. Als je echt zoekt, vind je het. Maar het is — echt, echt waar — tijd voor de volgende stap. Je kunt dit duurzaamheidsverhaal niet alleen blijven preken in de eigen kerk, waar de mensen het allemaal al weten, en dan verwachten dat de klimaatverandering stopt. We kunnen niet langer weglopen voor die discussie met dooddoeners als "ik ben toch zeker niet voor een verbod op vlees". We zijn niet van de VVD, dacht ik. Duurzame keuzes faciliteren, daar is moed voor nodig, maar het kan.

James Garvey schreef een interessant boek over de verleidingsindustrie. Ook de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, bij monde van Henriëtte Prast, wijst erop dat de vrijheid, waar de VVD zo graag op trommelt, eigenlijk maar heel beperkt is. Dat is natuurlijk een eeuwenoude filosofische discussie, maar vertaald naar de huidige praktijk moeten we constateren dat de manier waarop onze omgeving is ingericht, ons gedrag stuurt. Zo eenvoudig is het. Er zijn enorme initiatieven en ontwikkelingen geweest in de marketing. Supermarkten zijn zo ingericht dat 80% van de mensen koopt wat de supermarkt ongeveer van tevoren had bedacht. De neuromarketing wordt hoog ingezet. Wat zetten wij daartegenover? De discussie over de consumptie moet echt worden gevoerd. Henriëtte Prast van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft daar goede dingen over gezegd. Je kunt mensen in vrijheid stimuleren om duurzamere keuzes te maken, bijvoorbeeld wat betreft vleesconsumptie. Daar liggen echt goede plannen voor. Ik daag de staatssecretaris uit: durf dat taboe te doorbreken en ga die discussie aan.

De tweede pijler voor het klimaat is uiteraard langetermijnbeleid. Moeder Aarde is niet van gisteren. Het klimaat schreeuwt om duurzame plannen voor de lange termijn en de staatssecretaris heeft eigenlijk een gouden kans. Er ligt

al twee jaar een aangenomen motie van de Partij voor de Dieren die vraagt om een samenhangende strategie voor het doorvoeren van de systeemveranderingen die nu eenmaal nodig zijn om de samenleving fundamenteel te verduurzamen. Het Planbureau voor de Leefomgeving wijst erop dat het nodig is, de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid spoort het kabinet hiertoe aan en de termijn van deze staatssecretaris loopt af op 15 maart 2017. Wat zou nu een mooiere nalatenschap zijn dan een uitgewerkt langetermijnplan voor een volgend kabinet? Beste opvolger, ik heb je wat werk uit handen genomen. Om het klimaat op lange termijn veilig te stellen, moet het volgende gebeuren. Natuurlijk wordt de VVD laaiend, maar de coalitie valt uit elkaar op 15 maart. Nieuwe ronde, nieuwe kansen. Het klimaat verdient het wel.

De derde pijler is duurzaam onderwijs. Ook dit weet de staatssecretaris al heel goed. Kinderen zijn onmisbaar voor het oplossen van het klimaatprobleem. De kinderklimaattop was een goed idee. Nog veel beter is duurzaamheid als vast onderdeel van het lespakket op school. Het moet een mindset worden die in alle vakken een rol speelt, zo zegt hoogleraar sociaal leren en duurzame ontwikkeling Arjen Wals. 40 jongerenorganisaties sloten met Den Haag een verdrag voor duurzaam onderwijs. De motie van de Partij voor de Dieren heeft ervoor gezorgd dat het ook daadwerkelijk is bekrachtigd hier in de Kamer.

Er liggen hoopvolle initiatieven. Een inventarisatie van het groene brein wijst uit dat er in Nederland veel gebeurt, maar dat er te weinig aansluiting is tussen het onderwijs en de uitdagingen van morgen. Een rondetafelgesprek dat de Partij voor de Dieren heeft georganiseerd, wijst hetzelfde uit. Er gebeurt ongelooflijk veel. Er zijn veel enthousiaste mensen bezig met inspirerende initiatieven en het enige wat mist is de verbinding tussen de scholen en de initiatiefnemers. Het enige wat er dus ook hoeft te gebeuren, is die verbinding mogelijk maken. Ook daarbij hebben de jongeren ons geholpen. Zij hebben van het verdrag naar een plan een uitwerking geschreven die ik graag de staatssecretaris wil overhandigen.

De voorzitter:

Dat gaat hier altijd via de bode.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dat doe ik bij dezen. Ik praat intussen door. Op het fotootje staat de minister van Onderwijs. Zij heeft dat verdrag ook aangeboden gekregen, maar het is de staatssecretaris van I en M die met de motie aan de slag is gegaan. Deze staatssecretaris was ook staatssecretaris van Onderwijs. Ik herinner me dat debat nog goed, toen ik haar probeerde te bewegen tot duurzaamheid als vast onderdeel van het lespakket. Ze zei: nou, mevrouw Ouwehand is natuurlijk niet snel tevreden, want zij wil graag dat het partijprogramma van de Partij voor de Dieren in de klas wordt onderwezen. Dat zou een mooi begin zijn, maar uitwerking van dit plan is ook goed. Zij herinnert het zich misschien niet meer helemaal, maar het klinkt wel als iets wat zij gezegd zou kunnen hebben.

Ik heb daar wel twee vragen over. We hadden ook een motie ingediend voor het doorzetten van het programma Duurzaam door na 2016. De staatssecretaris zei toen daar wel voor te voelen. Zij was van zins om daar positief over te

besluiten en vroeg mij die motie nog even aan te houden. We zijn echter verbaasd over de begroting. We zien dat het ministerie van Economische Zaken wel investeert in Duurzaam door maar het ministerie van I en M eigenlijk niet. Hoe zit dat? Komt er ook budget uit dit ministerie voor Duurzaam door? Is de staatssecretaris bereid om het plan dat ik haar zojuist heb overhandigd namens de jongerenorganisaties ook te ondersteunen, al is het maar met een pilot? Deze hoopvolle volgende stap zouden wij ook moeten kunnen zetten.

Er zijn nog twee pijlers. De vierde pijler voor het klimaat is dat fossiele energie verleden tijd is. Terwijl het NOS Journaal afgelopen zondag opende met een juichend hoera-item dat het CETA-verdrag — het vrijhandelsverdrag tussen Canada en de Europese Unie — eindelijk is ondertekend, keken kritische burgers diezelfde avond op National Geographic naar de nieuwe klimaatfilm van Leonardo DiCaprio. Van bovenaf gefilmd, konden we meteen zien waar we onze handtekening onder hadden gezet: de verwoesting van kostbare natuur voor de winning van teerzandolie. Bestemming? Europa. DiCaprio was ontzet bij de aanblik. Hij zei dat het op Mordor leek, de donkerste plek die de beste fantasyschrijver van de vorige eeuw in onze verbeelding wist op te roepen. Het is nu en het is echt. De winning van teerzandolie verjaagt inheemse first nations van hun land en verwoest op grote schaal de natuur. Bos wordt gekapt, water en grond worden vervuild en het geeft de hoogste CO₂-uitstoot. Het is nog veel schadelijker voor het klimaat dan andere brandstoffen. Deze Kamer heeft gezegd dat Europa zijn grenzen moet sluiten voor deze verwoestende vorm van fossiele brandstof. Het kabinet heeft die motie niet uitgevoerd en tekende het CETA-verdrag, waardoor het nog veel moeilijker wordt om deze fossiele brandstof van onze markt te houden. Wat heeft de staatssecretaris gedaan met de belofte om dit aan de orde te stellen in de gesprekken met Canada? Is de staatssecretaris dan toch minstens bereid om te gaan voor labelling van brandstof, zodat consumenten zelf kunnen zien waaraan ze niet willen meewerken? Die troep moet echt van de markt af. Aan fossiele energie in zijn algemeenheid moet een einde worden gemaakt.

Ik kom bij de laatste pijler voor een stevig klimaatbeleid: gezonde natuur is een gezond klimaat. Niet voor niets is Willem Ferwerda het afgelopen jaar de aanvoerder van de Duurzame 100. Hij is een ecooloog die zich inzet voor herstel van natuurgebieden wereldwijd. Natuur is namelijk de beste buffer voor klimaatverandering. De veerkracht van natuur neemt echter drastisch af. Er is een limiet aan het vermogen van de natuur om de impact van de mens op te vangen. Die limiet blijkt helaas bijna bereikt. Deze staatssecretaris is in Nederland niet verantwoordelijk voor het natuurbeleid, maar ze gaat wel over het biodiversiteitsbeleid in Europees verband. Wat ons betreft gaat ze ook over het naleven van de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het biodiversiteitsverdrag. Deze staatssecretaris zou zich verantwoordelijk moeten voelen voor natuurgebieden wereldwijd waaraan onze consumptie een einde maakt. De palmolieproductie is razend populair. Het is een heel goedkope grondstof. De keerzijde is dat voor de aanleg van grote oliepalmlantages Indonesisch regenwoud wordt platgebrand. Die ontbossing heeft een enorme impact op de klimaatverandering. We kunnen het niet aan Indonesië overlaten. Het is onze consumptie die dit veroorzaakt. Ik vind dat de staatssecretaris die gaat over het klimaat, daar beleid op moet zetten. Het is niet oké dat alleen de minister voor Buitenlandse

Handel zich hiermee denkt te kunnen bemoeien. Deze staatssecretaris moet met haar plannen voor een langetermijnbeleid voor een gezond klimaat ook de impact van onze consumptie op natuur elders aanpakken.

De voorzitter:

De heer Madlener heeft nog een vraag. Vermoedelijk gaat u het niet eens worden, dus misschien kan hij zijn vraag een beetje indikken.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb vijf redenen gehoord waarom het allemaal heel erg is. Maar ik heb de Partij voor de Dieren niets horen zeggen over de explosieve groei van de wereldbevolking, de overbevolking. Er komen miljarden mensen bij. Dat gaat sneller dan ooit. Zou daar iets aan gedaan moeten worden?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

We kunnen met het huidige landbouwareaal drie keer zoveel mensen voeden als nu het geval is. Dat zal de heer Madlener geruststellen, want ik zie dat hij zich grote zorgen maakt om de impact van de groei van de wereldbevolking. Het enige wat we hoeven te doen, is overschakelen naar een plantaardig dieet. Dan kunnen we ook nog landbouwgrond teruggeven aan de natuur. Als dat geen hoop en geen kans is voor het duurzaam houden van de wereld en het leefbaar houden van de aarde, dan weet ik het niet meer.

De heer Madlener (PVV):

Als voeding het enige was wat mensen nodig hebben, dan was dat zo. Maar mensen willen ook allemaal autorijden, op vakantie gaan, zich verplaatsen, zich kleden en in huizen wonen. Mensen willen natuurlijk veel meer dan zich voeden. Ik ben bang dat de Partij voor de Dieren toch een beetje miscalculeert.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Nee, ik ben me zeer bewust van wat we allemaal willen. Daarom heb ik de staatssecretaris ook gevraagd om lef te tonen en het taboe te doorbreken op de discussie over consumptie. Als we allemaal gaan leven zoals we hier doen — ik weet niet in welke auto u rijdt, maar ik rijd op de fiets — dan redden we het niet. Dat kunnen we wel met zijn allen vaststellen. Dan zijn er drie aardbollen nodig. Ik weet niet waar u die vandaan zou willen toveren, maar ik geloof niet dat we die zomaar op bestelling erbij kunnen krijgen. Als je weet dat we het met deze aarde moeten doen en dat onze consumptie verspreid over de rest van de wereld tot heel grote problemen leidt, dan zullen we moeten beginnen bij de grootste vervuilers. En het is niet anders: daar horen wij bij. Amerika staat nog een stukje hoger, maar Nederland kan er ook wat van.

De heer Madlener (PVV):

Als de Partij voor de Dieren echt denkt dat die miljarden mensen die extra op de aarde gaan komen, allemaal sojabonen gaan eten en niet met vakantie gaan, ben ik bang dat mevrouw Ouwehand zich toch een beetje in een droomwereld bevindt.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Laten we hopen dat de wereld een beetje leefbaar blijft. Daar zetten wij ons voor in.

De voorzitter:

Tot slot geef ik in deze termijn van de zijde van de Kamer het woord aan het lid Houwers.



De heer Houwers (Houwers):

Voorzitter. Mevrouw Ouwehand sprak vooral de staatssecretaris aan. Ik zal het evenwicht weer wat herstellen en dus beginnen over de infrastructuur.

Nederland heeft een prachtige infrastructuur. Alleen Singapore en Hongkong schijnen een betere infrastructuur te hebben. Maar volgens mij is dat nog maar voor korte tijd het geval. Als wij in Nederland blijven investeren in nieuwe, slimme en duurzame wegen en als wij ruim baan maken voor technologische ontwikkelingen, zoals de zelfrijdende auto, ben ik ervan overtuigd dat wij in ons land de beste infrastructuur van de wereld kunnen hebben. Maar dan moeten wij wel blijven investeren in bereikbaarheid. Het aantal files zal de komende tijd weer snel toenemen en met enkel en alleen nieuw asfalt gaan wij dat probleem niet oplossen. Ik moedig de minister dan ook aan om in de komende maanden niet stil te zitten, maar zich vooral in te blijven zetten op langetermijnagenda's die wat aan die files kunnen doen.

Gezien mijn beperkte spreektijd ga ik eerst in op een hoofdonderwerp en daarna stel ik een paar losse vragen. Het eerste onderwerp is wat mij betreft de verkeersveiligheid. Ik wil het daar vandaag over hebben, want als wij de beste infrastructuur van de wereld willen hebben, moeten wij er natuurlijk ook voor zorgen dat die infrastructuur veilig is. Vorig jaar hebben wij ook gesproken over de veiligheid en de toename van het aantal verkeersslachtoffers. Toen heb ik al mijn zorgen geuit over de vraag of we dat aantal wel omlaag zouden krijgen met de toen voorgestelde middelen. Ik vroeg mij af of wij de gestelde doelen wel zouden halen. Nu ik zie dat er een stijging is, ben ik van mening dat de minister haar inzet op dit terrein sterk zou moeten vergroten. De minister heeft diverse keren toegezegd dat zij beter zal onderzoeken — ik heb mevrouw Belhaj daar ook over gehoord — wat de oorzaken van de ongevallen zijn. Kan de minister aangeven hoe ver zij is met die onderzoeken? Heeft zij al beter zicht op de oorzaken van ongevallen? Kan zij ook al aangeven hoe zij dit toenemende probleem gaat aanpakken?

Ik ben van mening dat wij wat meer moeten doen dan alleen onderzoeken. Volgens Veilig Verkeer Nederland is de smartphone steeds vaker de oorzaak van een ongeval. Daarom vraag ik mij af of er bij ongevallen niet achteraf gecontroleerd zou kunnen worden op het gebruik van de smartphone. Je onderzoekt namelijk of er sprake is geweest van alcohol- of drugsgebruik. Ik kan mij voorstellen dat je ook gaat bekijken of de betrokken bestuurder kort voor het ongeval gebruikgemaakt heeft van zijn smartphone. Kan de minister aangeven of dat een goed idee vindt? Is zij bereid om te onderzoeken of dat een uitvoerbaar idee kan zijn waarmee wij in de praktijk de verkeersveiligheid wellicht kunnen dienen? Ik ben mij ervan bewust dat dit een inzet

achteraf is en dat de veiligheid daardoor niet direct wordt vergroot. Maar het werkt misschien wel preventief doordat mensen toch begrijpen dat er achteraf controle zal plaatsvinden. Op die manier wordt het onrechtmatige gebruik van de telefoon aangepakt. Dat is wellicht een afschrikwekkend voorbeeld.

Daarnaast zouden wij het ook moeten hebben over de files. Anderen hebben daar ook al over gesproken. Je kunt het in dit verband hebben over meer wegen of over gedragsbeïnvloeding. Dat werkt soms wel en soms wat minder. Er zijn gevallen waarin blijkt dat mensen daar toch op een creatieve manier mee omgaan. Dat is natuurlijk niet helemaal de bedoeling. Maar ik denk dat er toch mogelijkheden zijn om iets te doen met gedragsbeïnvloeding. Ik denk dan niet aan rekeningrijden, mijnheer Hoogland, omdat je dan per kilometer betaalt. Het gaat niet altijd om de kilometers, maar om het moment waarop je rijdt. Ik denk dat wij zouden moeten streven naar meer tijdsspreiding op dat gebied. Wellicht kunnen wij daar creatief in zijn.

Wij zouden ook kunnen denken aan een andere organisatie van het vrachtvervoer. Wij zouden meer vrachten via de binnenwateren kunnen laten vervoeren. De heer Bisschop sprak daar ook over. Het zou bijvoorbeeld ook per trein kunnen. Hierover heb ik de volgende vraag: in hoeverre is het mogelijk om na te denken over een verlaging van de vergoeding die wordt betaald voor het gebruik van spoorrails voor vrachtvervoer? Dat zou wellicht toch een stimulans kunnen zijn.

Dan heb ik nog een aantal losse vragen over de kust. Er is sprake van een Kustpact, maar ik vind dat we moeten voorkomen dat dit helemaal verlamd werkt. Wat is de visie van de minister op de kust? Ik ben van mening dat we moeten uitkijken dat we de zaak niet helemaal klem zetten en op slot gooien. Goede initiatieven moeten naar mijn smaak nog altijd ruimte krijgen, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Is de minister dat met mij eens?

Dan een vraag over de lokale ruimtelijke opgaven. Hoe gaat de minister de diverse ruimtelijke opgaves in samenhang met elkaar verbinden? In de begroting bestaat dat de minister voornemens is dit te regelen via gebiedsagenda's. Hoe zullen deze er in de praktijk uitzien? Is dat niet veel meer een taak voor de provincies dan voor het Rijk?

Ik heb ook een vraag over het meerjarenplan voor de topsector transport. De minister heeft samen met de topsector transport een tiental acties opgesteld voor het meerjarenplan 2015-2020. Haar voornemen is om deze acties in 2017 verder aan te scherpen. Is het niet meer tijd voor actie in plaats van het aanscherpen van doelen? In hoeverre ziet de minister ook dat daar actie nodig is? In hoeverre worden die acties ook daadwerkelijk ingevuld?

Dan heb ik nog een vraag over het spoor, want ik zal de staatssecretaris ook aanspreken, anders zou de verdeling wellicht onjuist worden. Welke besluiten gaat de staatssecretaris in deze kabinetsperiode, die niet zo lang meer is, nog nemen op het gebied van spoor en openbaar vervoer? Dan heb ik het vooral over het beleidsthema sociale veiligheid. We zijn hiermee een stuk op weg. Daar is al het nodige over gezegd. Komt er nog meer of moeten we eerst bekijken of dit gaat werken? Wat gaat de staatssecretaris doen aan de drukte in de treinen? We hebben gezien dat je mag staan in de eerste klasse, als het te druk is in de tweede, maar

gaat er nog meer gebeuren? Ik denk dat we onze tijd vooral aan praktische dingen moeten besteden in plaats van aan een volgens mij onnodige structuurwijziging bij ProRail, waar de staatssecretaris vast ook de nodige tijd aan zal besteden. Ik zou graag in de praktijk ook wat dingen zien. Wat gaat de staatssecretaris doen om het voor de klant of de reiziger uiteindelijk goed te maken?

De staatssecretaris is bezig met het opstellen van het landelijk afvalplan. Met welke partijen gaat zij daarover overleggen? Hoe gaat zij dat verder vorm geven? Hoe omvattend wordt dat plan? Is asbest ook een onderdeel van dat afvalplan? Ik denk dat asbest een serieus probleem is voor velen en dat we daar iets aan zouden moeten doen.

Daarmee ben ik ruim binnen mijn tijd gebleven en heb ik de wens van de voorzitter vervuld om het allemaal kort te houden, dus dank voor de aandacht.

De voorzitter:
Dank u zeer.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:
Inmiddels heeft de Kamerbewaarder toch de historische handeling verricht van het afscheuren van het kalenderblaadje. We hebben het tijdstip van middernacht net overschreden. Ik dank de collegae voor de inbreng. Ik dank uiteraard de bewindslieden voor hun aandacht. Gepland is dat wij donderdagochtend Deo volente — dat zeg ik omdat de heer Bisschop er nog bij is — dit debat zullen voortzetten.