

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014 (33750-XII).**

De voorzitter:

Ik heet de minister en de staatssecretaris, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat thuis of ergens anders volgen van harte welkom, en natuurlijk ook de veertien woordvoerders die aan dit debat deelnemen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Ik heb een cadeautje meegenomen voor de staatssecretaris, namelijk het boek *De 24 wetten van het verleiden*. Het is een dik boek van 490 pagina's en dat komt goed uit, want de staatssecretaris kan wel wat tips gebruiken als het om verleiden gaat. Wellicht kan ik het boek via de bode overhandigen.

De voorzitter:

Dat kan. Ga uw gang.

De heer Bashir (SP):

De staatssecretaris probeert namelijk de reiziger het openbaar vervoer in te verleiden, en dat gaat nog niet al te best. Zo wordt reizen met de trein alleen maar duurder. Nu betaal je, als je met zijn tweeën van Amsterdam naar Rotterdam wilt, voor een treinretourtje al €56. Hetzelfde ritje met de auto is veel goedkoper. Als je al een auto voor de deur hebt, kost dit ritje je maar een derde van de kosten van een treinkaartje. Uiteraard moet je bij de auto ook andere kosten meerekenen, bijvoorbeeld voor afschrijving, belasting, verzekering en onderhoud, maar zelfs als ik met een kilometerprijs van €0,30 reken — dat is vrij fors — is de auto stukken goedkoper. Best bizar toch, staatssecretaris? En volgend jaar gaat de prijs van een treinkaartje nog eens met 3,4% omhoog. Dat doet NS vooruitlopend op de hogere gebruiksvergoeding in 2015. Kan de staatssecretaris mij dus uitleggen hoe zij mensen het openbaar vervoer in wil verleiden als de prijzen ook nog eens continu verhoogd worden? Ik vraag haar dan ook om een stokje te steken voor die prijsverhogingen. Ik krijg daarop graag een reactie, want de gebruiksvergoeding gaat in 2015 omhoog en NS verhoogt de prijzen volgend jaar al. Het zou natuurlijk nog mooier zijn als we de gebruiksvergoeding helemaal niet verhogen, maar daar hebben we het volgend jaar over, bij de volgende begrotingsbehandeling.

Eerder heeft de Tweede Kamer met de minister afspraken gemaakt over de toiletten in de trein. NS zou in 2015 starten met het ombouwen van de sprinters. Nu blijkt dit ineens pas in 2018 te gaan gebeuren. Waarom start NS daarmee niet gewoon in 2015? Het geld voor de ombouw is NS immers toch al kwijt. In de brief van 6 april 2011 over dit onderwerp heeft de minister een aantal toezeggingen

gedaan. Ik wil dat de staatssecretaris toeziet op die afspraken. Kan de staatssecretaris dat bevestigen? En als er eenmaal toiletten in de trein zijn, dan moeten die natuurlijk ook schoon worden gehouden. Dat geldt overigens ook voor de treinen zelf, want met vieze treinen en vieze toiletten kun je reizigers niet verleiden. Waarom zijn die toiletten zo vaak vies? Hoe kun je mensen de trein in verleiden als de treinen en de toiletten onvoldoende worden schoongemaakt?

Stel dat je je door de staatssecretaris hebt laten verleiden om de trein te nemen. Dan is het wel zo fijn als je je fiets kwijt kunt bij het station. Vooral in grote steden is dit een probleem en dan met name in Amsterdam. Het geld hiervoor is al gereserveerd. Vorig jaar vroeg de SP hier ook al aandacht voor en het kabinet beloofde toen de fietsenstallingen in Amsterdam dit jaar nog aan te pakken. We zijn nu bijna aan het eind van 2013 en er is nog steeds niets gebeurd. Waarom duurt dit zo lang? Ik wil dat het kabinet hieraan prioriteit geeft, want dit moet snel kunnen worden opgelost.

Nederland is internationaal fietsland nummer één. Uit de hele wereld komen delegaties dit bestuderen. Dit moeten we dan ook stimuleren. Het Fietsplatform en Wandelnet zijn twee voortreffelijke en uiterst efficiënte organisaties. De provincies zijn bereid om de financiering van de regionale activiteiten op zich te nemen, maar zij willen dat niet doen voor de landelijke netwerktaken. Door het schrappen van zes ton budget dreigt daar een enorme kapitaalvernietiging. De SP-fractie verzoekt de minister hiervoor een oplossing te vinden. Anders zullen we hiervoor samen met de PvdA en het CDA een oplossing proberen aan te dragen.

Ik heb overwogen om voor de minister een boek over stoppen met pesten mee te nemen. Zij pest de automobilist namelijk flink. De minister doet dat door hem op kosten te jagen met onnodige en onverstandige asfaltprojecten zoals de A27 bij Utrecht, maar ook met de onnodige Blankenburgtunnel die geen oplossing is voor de huidige problemen. En dat terwijl er genoeg alternatieven zijn. Waarom maakt het kabinet bijvoorbeeld het openbaar vervoer niet goedkoper? Waarom wordt niet op de fiets ingezet? Waarom kunnen we niet goedkoper vervoeren over water? Waarom wil het kabinet de binnenvaart niet redden? Het pesten van de automobilist gebeurt ook door van de A15 en de Blankenburgtunnel tolprojecten te maken, zodat de automobilist nogmaals de portemonnee moet trekken. Alsof de automobilist niet al genoeg betaalt! Is dat nou nodig?

De betalingen lopen overigens niet alleen via belastingen en tol, maar ook via boetes. De snelheidsverhogingen werden gebracht als iets fantastisch voor de automobilist, maar eigenlijk waren ze nog beter voor de staatskas. Door alle onduidelijkheden snappen mensen geen jota meer van waar zij welke snelheid mogen rijden. Dat levert een regen aan bonnen op voor mensen die naar eer en geweten dachten dat zij niet te hard reden. Wanneer wordt er iets gedaan aan die onduidelijke borden?

Ik sluit af met de vrachtwagenchauffeurs die zich compleet in de kou gezet voelen door deze regering. Eerst heeft het veel te lang geduurd voordat de cabotageregels eindelijk in de wet werden vastgelegd. Cabotageregels zijn regels waardoor buitenlandse vervoerders eindelijk niet meer onbepakt vracht in Nederland mogen vervoeren. Nu is er

een tweede probleem: de handhaving daarvan. Of eigenlijk moet ik spreken over het gebrek aan handhaving. Erkent de minister dit probleem ook? Is zij bereid haar nek uit te steken voor de Nederlandse wegtransporteurs? Hoe gaat zij voorkomen dat binnenlandse ritten worden uitgevoerd door Europese bedrijven en chauffeurs die dit wettelijk niet mogen doen? Kan de minister aangeven hoeveel mensen er momenteel ingezet worden voor controles op cabotage? Het is in ieder geval duidelijk dat dit niet voldoende is, anders was er natuurlijk niet zo'n groot probleem. Is de minister bereid om de capaciteit bij de inspectie op te voeren door meer inspecteurs in dienst te nemen, zodat bedrijven die hier niet aan het werk mogen zijn, dat werk niet meer kunnen doen?

□

De heer Van Gerven (SP):

Voorzitter. Wij hebben de begrotingsbehandeling de afgelopen jaren gebruikt voor onze algemene kritiek op de droevige staat van het Nederland beleid op het gebied van milieu, duurzaamheid en klimaat. We staan onderaan op de lijstjes en we hebben een minister die bagatelliseert. De afbraak van wetten, regels en toezicht is in volle gang. De nieuwe regering presenteerde trots het groenste regeerakkoord in jaren, maar een echte trendbreuk die de afbraak stopt hebben we als SP nog niet gezien. Zo hangt de Omgevingswet als een zwaard van Damocles boven de markt. Het toezicht schiet aan alle kanten tekort. De doelen voor luchtkwaliteit worden niet gehaald. Er is nog steeds geen zicht op een definitieve aanpak van het asbestprobleem.

Ik heb mijn hoop daarom een beetje gevestigd op de staatssecretaris. Ik ben benieuwd wat zij de komende tijd weet te bewerkstelligen. Er tekent zich namelijk een teloorgang af op het ministerie. Van de SP is bekend dat zij kritisch is, maar de Algemene Rekenkamer is dat ook. Die signaleert ook een probleem, namelijk kennisverlies. Wat is de reactie van het kabinet op de constatering dat in de situatie van overwaardering van de werking van markt, de ambtenaren op het ministerie het onderspit delven als het aankomt op complexe, unieke en omvangrijke projecten? Wat gaat de minister doen om te voorkomen dat er minder kennis, kunde en ervaring dan voorheen beschikbaar is op het ministerie door taakstellingen, uitstroom van werknemers en toegenomen arbeidsmobiliteit? De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid concludeert in zijn rapport "Toezien op publieke belangen. Naar een verruimd perspectief op rijkstoezicht" dat het overheidstoezicht steeds meer verwordt tot het handhaven van regeltjes in de engste zin van het woord, zonder te onderzoeken of de doelen die de overheid met die regels nastreeft, wel gehaald worden. Met andere woorden: diensten zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn tandeloze papieren tijgers geworden. Dat een VVD-minister, die bagatelliseert, dit accepteert is ons bekend. Maar wat vindt de staatssecretaris van Milieu daarvan? Blijft toezicht en handhaving onder haar bewind verder achteruithollen of komt er eindelijk een broodnodige kentering in de visie op de rol van de inspecties? Moeten de inspecties niet actiever worden en meer toegerust met kennis?

Per 2016 wil de regering miljoenen auto's, pardon euro's — auto's; was het maar waar — weghalen uit de begroting voor de asbestaanpak. Dat is niet verstandig zolang er jaarlijks meer dan duizend mensen een pijnlijke dood ster-

ven aan asbest. Het gestelde doel is om alle asbest opgeruimd te hebben in 2024. Gaan wij dat halen? Vorige week donderdag was de Nationale Asbest Conferentie 2013. Daar presenteerde de branche het rapport De uitdaging. De conclusie daarin was dat het nieuwe beleid voor 2014 de asbestproblematiek alleen maar groter maakt in plaats van kleiner. De oplossingen die de branche voorstaat, lijken verdomd veel op voorstellen die de SP al een paar maal aan de regering heeft voorgelegd. Dit jaar deed zij dat nog in het rapport Doorpakken op asbest. Moet er niet in plaats van bezuinigen op de asbestaanpak geïnvesteerd worden in het opruimen van asbest? Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris op het rapport De uitdaging. Ook verneem ik graag een laatste stand van zaken van de acties naar aanleiding van het SP-rapport Doorpakken op asbest. Ik overweeg een motie op dat punt.

Dan kom ik op de luchtkwaliteit in met name de grote steden. Die heeft een slechte uitwerking op de luchtwegen en vooral op patiënten met luchtwegaandoeningen zoals astma en COPD. In totaal overlijden in Nederland zo'n 18.000 mensen voortijdig daaraan. De schattingen variëren tussen de 12.000 en 24.000 en wij hebben het gemiddelde genomen. Je kunt wel zeggen: dan kopen wij de mensen uit die langs de ringwegen in Nederland wonen en die met name daaraan blootgesteld worden. Dat kost echter miljarden. Ik denk niet dat die miljarden er zijn en dat wij er zomaar een Kamermeerderheid voor hebben om dat te doen. De SP ziet liever maatregelen bij de bron, zoals schonere auto's. De lobbyist Merkel — die van BMW en Mercedes uit Duitsland, u weet wel — houdt in Brussel allerlei maatregelen tegen om normen aan te scherpen. Wat is de inzet van het kabinet op dat punt in Europees verband? Wat gaan wij in Nederland zelf doen?

Wij zijn opgeschrikt door het bericht dat de vervuiling tweeënhalve maal hoger was dan verwacht, bijvoorbeeld in Rotterdam op de A13. Het antwoord van de minister was heel teleurstellend. Ik heb dit in het begin al bagatelliserend genoemd en zo noem ik het ook nu weer. Ik heb toch een vraag in dit verband. Moeten wij niet terug naar 80 km/u? Wat doen wij met het vraagstuk dat 8.500 mensen — als wij het over Rotterdam hebben — direct schade ondervinden van de weg die daar loopt en de auto's die daar rijden? Gemeenten schieten nu in een kramp en komen met milieuzones, maar dat is volgens mij niet de goede oplossing. Wij moeten naar nationale sturing. Wij moeten proberen om lappendekens in gemeenten te voorkomen. Hoe gaat het kabinet dit doen? Gaat het dit doen via het stimuleren van transferia in combinatie met goed openbaar vervoer aan de randen van steden? Ziet het kabinet, de minister of de staatssecretaris iets in strengere APK voor de uitstoot van auto's? Wat doen zij aan die ontiegelijk smerige bromscootertjes, die afgeknepen lawaaimachines die een aanzienlijke bron van vervuiling zijn in de stad? Moet er niet een soort uitsterfbeleid komen voor die mobieltjes? Zij veroorzaken veel overlast en zijn schadelijk voor het milieu.

Tot slot vraag ik aandacht voor de export van teerhoudend kankerverwekkend asfalt. Dit probleem is nog altijd niet opgelost. Wij hebben een rapport gemaakt en wij spreken de verwerkers, de inzamelaars en de gemeenten daarop aan. Het is ontluisterend dat tien jaar nadat een landelijk afvalplan is gemaakt, nog steeds de helft van de gemeenten het asfalt laat exporteren naar de Baltische staten en dat het daar wordt gedumpt. Wij hebben het rapport aangeboden aan de VNG en ik zou het nu via de voorzitter willen

aanbieden aan de staatssecretaris. Ik krijg graag een reactie op dit rapport. Het probleem kan simpel worden opgelost: zet dwingend in het bestek dat teerhoudend asfalt thermisch gereinigd moet worden en dicht ook de maas dat teerhoudend asfalt niet meer geëxporteerd mag worden tenzij het thermisch is verwerkt.

De voorzitter:

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)



De heer Elias (VVD):

Mevrouw de voorzitter. Een goede bereikbaarheid per weg, spoor, water en door de lucht is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling en internationale concurrentiepositie van ons land. Goede infrastructuur en economische groei zijn daarom onlosmakelijk met elkaar verbonden. De jaarlijkse omzet in de transportsector bedraagt 30 miljard euro en daarmee zijn 620.000 arbeidsplaatsen gemoed.

In het afgelopen jaar is het de weggebruiker niet altijd gemakkelijk gemaakt door bezuinigingen op het infrastructuurbudget. Dit is een kwestie die mijn fractie zwaar op de maag ligt; daar zal ik niet omheen draaien. Ik stel echter ook vast dat alle prioriteiten die ik vorig jaar namens de VVD stelde, worden uitgevoerd. Ik zal ze nog een keer herhalen: de Blankenburgtunnel, de A27, de A15 doortrekken naar de A12, A1-A6-A9 Schiphol-Amsterdam-Almere — zij het iets vertraagd — A13-A16 Rotterdam, A28-A1 knooppunt Hoevelaken en de N35. De asfaltwals zal ook de komende jaren iedere dag de weg opgaan om wegen te verbeteren, aan te leggen en te verbreden.

De heer De Rouwe (CDA):
Voorzitter.

De heer Elias (VVD):
U bent er vroeg bij.

De voorzitter:
Het woord is aan de heer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA):
Dank u, mevrouw de voorzitter. Ik zou graag van de heer Elias willen horen of hij vanavond namens de VVD in dit debat excuses zal aanbieden aan de automobilist.

De heer Elias (VVD):
Ik ben dat absoluut niet van plan. Ik ben van plan om toe te lichten en uit te leggen waarom wij met bepaalde maatregelen hebben ingestemd. Als dit in een interruptie kan, zal ik dit met plezier doen. Er is namelijk geen enkel departement dat aan de bezuinigingen ontkomt. De automobilist is niet alleen maar automobilist, hij is eerst en vooral ook

inwoner van dit prachtig land met een groot belang bij goede betaalbare gezondheidszorg voor zichzelf en zijn dierbaren, met een realistisch sociaal vangnet voor als hij onverhoopt zonder werk komt te zitten en een toekomst die dezelfde kansen biedt aan zijn kinderen en kleinkinderen als hij eerder heeft gehad. Dit alles zonder dat een ontembare staatsschuld het overheidsbudget opslokt en deze kansen wegneemt. Het is dus ook in het belang van de automobilist dat Nederland er financieel weer bovenop komt en dat er orde op zaken wordt gesteld. Daarmee is de VVD dag en nacht bezig. Daarvoor sluit de VVD soms pijnlijke compromissen. Dat is onze inzet. Dat kunnen wij prima uitleggen en daarbij passen absoluut geen excuses. Nederland uit het moeras trekken, is een opgave die moeilijk is, die pijnlijk is en die wij wel voor onze rekening nemen, maar het CDA niet.

De voorzitter:

Meneer De Rouwe, ik was vergeten om het aan het begin van het debat te zeggen, maar interrupties doen we in tweeën.

De heer De Rouwe (CDA):

U had er meerdere verwacht? Nou ja, dan doen we het in tweeën, mevrouw de voorzitter.

De automobilist staat bij de VVD in de wei, want de automobilist is voor de VVD niks anders dan een uitgemolken melkkoe. Daarom vandaag van mijn kant de zeer reële vraag aan de VVD, op een hoffelijke manier, om haar excuses aan de automobilist aan te bieden, omdat deze onder de VVD wordt uitgemolken en omdat de VVD, met haar eigen VVD-premier en haar eigen VVD-minister, nog nooit zo veel heeft bezuinigd op infrastructuur en nog nooit zo veel belastingen heeft gevraagd van de automobilist. De VVD zou zich echt voor dit beleid moeten schamen. Daarom nog één keer de simpele vraag, die heel veel mensen zich stellen, ook in de komende jaren wanneer ze weer finaal vaststaan in de file dankzij de VVD: is de VVD bereid om haar excuses aan te bieden, en wel voor alle gebroken verkiezingsbeloftes van de afgelopen jaren? Er zouden namelijk meer wegen komen en er zou minder worden betaald, maar het tegenovergestelde is waar.

De heer Elias (VVD):

Ik heb het antwoord al gegeven, maar ik wil het in andere woorden ook wel wat scherper formuleren. Wij zijn dat zeker niet van plan. Wij gaan Nederland uit het slop trekken. Wij zijn bezig met ervoor te zorgen dat de begroting op orde komt. Dat vergt pijnlijke maatregelen. U loopt daarvoor weg. U tekent mede ongedekte cheques. U gaat het land in met beloften die u niet kunt betalen. Het CDA heeft die gewoonte. Dat is uw goed recht, maar het is mijn goed recht om daarvan te vinden dat het buitengewoon merkwaardig is en dat het ook niet strookt met de CDA-bestuurstraditie. Wij zorgen er gewoon voor dat in Nederland wordt doorgepakt. Vergeet u niet dat er ieder jaar, van nu tot 2028, door de jaren heen gemiddeld nog 6,5 miljard wordt uitgetrokken voor infrastructuur. Wat er moet gebeuren, is pijnlijk. Dat is absoluut waar en daar draai ik ook niet omheen, maar de karikatuur die u en anderen ervan maken, alsof er in dit land geen meter asfalt meer zou worden aangelegd, is klinkklare nonsens.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De heer Elias walst graag over het een en ander heen: over asfalt, misschien ook over de collega van het CDA als hij de kans krijgt. Ik denk dat we met elkaar moeten constateren — want dat zijn gewoon de feiten — dat er zwaar is bezuinigd op het infrastructuurfonds. Dat betekent dat bepaalde projecten niet door kunnen gaan. Is de heer Elias met D66 van mening dat aan de projecten die eventueel wel kunnen doorgaan, een deugdelijke mobiliteitsanalyse ten grondslag moet liggen, om te kunnen beoordelen of het geld op een zorgvuldige manier wordt besteed, juist in deze tijden van financiële krapte?

De heer Elias (VVD):

Als dat betekent dat u met betrekking tot de projecten waarover de besluitvorming is afgerond en waarmee we doorgaan, probeert terug te onderhandelen, vindt u mij niet aan uw zijde.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter, volgens mij verzoekt ...

De voorzitter:

Nee, nee, we doen dit om de beurt. U was net aan de beurt, nu is de heer Elias even aan de beurt en daarna mag u weer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter, het was een punt van orde, omdat de heer Elias het over "u" had. Volgens mij doet u dat helemaal niet, voorzitter.

De heer Elias (VVD):

O ja, ik vergeet dat af en toe, sorry.

Voorzitter. Als mevrouw Van Veldhoven daarmee zegt — maar ik kom daar nog over te spreken — dat wij in de toekomst bij nieuwe wegen niet meer allerlei onnodige inpassingsmaatregelen moeten gaan toepassen, ben ik het daar helemaal mee eens. Maar een aantal van die dingen staan al vast en daar blijven we gewoon bij. Wat ik u zeg, is dat wij gewoon doorgaan met het aanleggen van de wegen die zijn afgesproken en vastgetikt in wat wij hier in huis het "MIRT" noemen, het meerjarenprogramma infra. Die afspraken zijn gemaakt en die gaan we gewoon nakomen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, bedankt dat u voor mij bent opgekomen. Ga uw gang.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Met veel plezier, voorzitter. Het is duidelijk dat de VVD zegt: in de toekomst gaan we alleen nog maar op basis van deugdelijke mobiliteitsanalyses nieuwe projecten financieren, maar we blijven staan voor wat er in het verleden is gebeurd, ook al zijn of blijken de analyses ondeugdelijk. Dat is een keuze, maar in dat geval neem ik aan dat deze "afspraak is afspraak"-houding van de VVD ook geldt voor de inpassingsmaatregelen, want anders zou er wel erg met twee maten worden gemeten.

De heer Elias (VVD):

Maar natuurlijk is dat zo. Ik kom daar nog over te spreken. Als in onze ogen overdreven en niet nuttige inpassingsmaatregelen zijn getroffen, bijvoorbeeld bij de A27, komen we die uiteraard gewoon na. Iets anders is dat u — ik bedoel mevrouw Van Veldhoven — mijn woorden verdraait. Dat is misschien iets te scherp gezegd, maar zij interpreteert ze in ieder geval anders dan ik bedoel. Over het nut en de noodzaak van wegen kunnen onze meningen verschillen. Zij moet er echter niet van maken dat wij haar eerdere visie dat die wegen onnodig zijn, moeten omhelzen. Dat gaat mij iets te ver.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De VVD is er trots op dat er 760 kilometer extra asfalt komt. Dat asfalt wordt echter alleen tijdens weekdays en in de spits gebruikt, dus twintig uur per week. De rest van de week ligt dat dure asfalt daar te glinsteren en niks te doen. Ik had een sprankje hoop bij het optreden van de minister bij Buitenhof, waar de VVD voor het eerst erkende dat lang niet alles op te lossen is met asfalt. Nu ben ik echter weer geheel bedroefd door het betoog van mijn collega van de VVD. Ik probeer heel erg het woord "u" te vermijden. Steunt de VVD het dat er creatiever en handiger gekeken wordt naar mobiliteit? Of zijn we weer terug bij de asfaltwals die heel Nederland door gaat? Welke VVD is het? Is het de VVD van de minister, die zegt dat we er verstandiger over kunnen nadenken? Of zijn we trots op al dat dure asfalt dat het grootste deel van de week niks ligt te doen?

De heer Elias (VVD):

Ik heb 1 minuut en 12 seconden kunnen spreken en nu wordt mij op hoge toon verweten dat ik niet allerlei dingen al naar voren heb gebracht. Ik ben het volstrekt eens met wat de minister heeft gezegd op zondag bij het programma Buitenhof. Ik kom daar nog uitgebreid over te spreken, maar ik was pas een minuut bezig. Ik ben namens mijn fractie een groot voorstander van innovatie, van het beter benutten van wegen en het openbaar vervoer. Noem het allemaal maar op. Het is echter en-en. De filedruk zal weer oplopen. We moeten wegen blijven aanleggen. Een en ander gaat met 2,5% omhoog. We zijn niet zozeer trots op die 760 kilometer die volgend jaar wordt aangelegd, maar we vinden dit noodzakelijk voor het goed functioneren van onze economie. Dat was de eerste zin die ik heb uitgesproken. Het is en-en. U zult mij niets horen afdoen aan wat de minister heeft gezegd over innovatie, andere mogelijkheden en beter gebruik van de weg. Tegelijkertijd heb ik haar overigens ook nadrukkelijk horen zeggen dat we doorgaan met het uitvoeren van het programma. Het is en-en.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, de heer Elias heeft beloofd dat hij veertien minuten zal spreken, misschien moet u dat even afwachten. U mag uiteraard uw vraag stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als er accurate, nieuwe cijfers komen, waaronder verkeersprognoses, die aangeven dat niet alle 760 kilometers nodig zijn, omdat er ook creatievere manieren zijn, is de VVD dan bereid om een en ander te herzien? Of staan die 760 kilometers gewoon vast, omdat het een afspraak is?

De heer **Elias** (VVD):

Die staan vast, omdat ze noodzakelijk zijn. De minister heeft al uitgelegd en zal nog uitleggen dat de filedruk in 2015 en 2016 weer met 2,5% per jaar zal oplopen. We moeten allerlei knelpunten oplossen en verbredingen doorzetten. De toekomstvisie van de minister wordt door mij volstrekt gedeeld, zoals ook verderop in mijn betoog zal blijken, als ik daar tenminste aan toekom.

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

Onlangs is besloten om de tol voor de A13/A16 eraf te halen, omdat anders geen auto van die nieuwe weg gebruik zal maken. Hoe urgent vindt de heer Elias dan de aanleg van de A13/A16?

De heer **Elias** (VVD):

Dat geen auto van die weg gebruik zou maken, is een kariatuur. Dat is helemaal niet waar. Er is alleen vastgesteld dat er een te grote druk op het uitwijkende wegennet komt. Zo heb ik het begrepen, maar de minister zal dit ongetwijfeld nog toelichten. Daarom is het verstandiger om het zonder tol te doen. In zijn algemeenheid is het standpunt van mijn fractie dat tol pas in uiterste noodzaak moet worden toegepast. Dat hebben we hier al meermalen toegelicht. Pas als zo'n weg er niet zou komen zonder tol, is tol iets om serieus te overwegen. Dat de tol er hier weer afgaat, lijkt mij alleen maar toe te juichen.

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

Als de urgentie van het project toch wat minder groot is, zou het dan niet fantastisch zijn om het geld in te zetten voor nieuw asfalt in de regio's buiten de Randstad waar juist zo'n enorme behoefte is aan betere provinciale wegen, dan wel om het geld in te zetten voor de P&R-zones bij stations waar wij vorig jaar samen nog zo'n mooie motie voor hebben ingediend?

De heer **Elias** (VVD):

Wij blijven daar samen over de brug stampen. Maakt u zich daar geen zorgen over. Nee, deze weg beschouwen wij als buitengewoon belangrijk.

De heer **Bashir** (SP):

Er wordt weleens gezegd dat de SP tegen asfalt is, maar wij zijn niet tegen asfalt, wij zijn tegen onnodig asfalt, dom asfalt. Bijvoorbeeld het verbreden van de A2 is een zegen voor het land. Dat zal niemand ontkennen. Echter, het aanleggen van bijvoorbeeld de Blankenburgtunnel, het verbreden van de A27 bij Utrecht en het doortrekken van de A15 zijn projecten waar niemand op zit te wachten. Het meest bizarre is dan ook dat de VVD ook nog eens tol wil gaan heffen op die wegen. Wegenbelasting, aanschafbelasting, accijnzen en ook nog eens tol. Is dat nu het nieuwe beleid van de VVD, dus voor de belastingen en tegen de automobilist?

De heer **Elias** (VVD):

Nee. U zegt een heleboel en dat maakt — het spijt me, mevrouw de voorzitter — dat ik daar toch ook op in moet gaan. Als u zegt dat niemand zit te wachten op die A27, dan

is dat een ernstige misvatting. Er is een aantal omwonenden dat al sinds 1971 of zoiets protest aantekent. Dat is het goed recht van die mensen maar wij wegen hier en maken hier een andere afweging. Die weg is nuttig en nodig. Daarover zijn talloze rapporten verschenen, teveel zelfs. Het laatste rapport van de commissie-Schoof uit maart is er ondubbelzinnig over dat het nuttig en nodig is en dat de procedures naar behoren zijn gevolgd.

Verder kan ik alleen maar herhalen wat ik al, ik weet niet hoe vaak sinds ik deze portefeuille beheer, naar voren heb gebracht: wegen, ja graag en als een weg alleen aangelegd kan worden door er in laatste instantie tol voor te heffen, dan moet dat maar. Zo heb ik dat ook letterlijk al een aantal keren gezegd. Ik ben niet een groot voorstander van tolwegen, integendeel, maar als die weg er anders niet zou komen vind ik het bespreekbaar. In dit geval is het alleen maar nuttig en goed dat die tol er weer af gaat.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de heer Bashir. Ik heb het net ook geprobeerd bij mevrouw Van Tongeren. Er komt nog zeker 13 minuten.

De heer **Bashir** (SP):

We gaan zeker naar die 13 minuten luisteren maar ik heb nog een aanvullende vraag. Als je het hebt over de A27 is het niet zo dat er geen alternatieven zijn. Wat betreft de Blankenburgtunnel zijn er ook alternatieven, bijvoorbeeld de Oranjetunnel. Het is dus niet zo dat iedereen meteen tegen is. Er zijn altijd alternatieven die ook nog eens beter zijn voor de mensen.

De heer **Elias** (VVD):

Die Oranjetunnel is weer een stuk duurder.

De heer **Bashir** (SP):

Mijn vraag is dan ook wat het nut ervan is dat mensen al heel veel verschillende belastingen betalen en ze ook nog eens van de VVD tol moeten gaan betalen. Ik dacht dat de VVD tegen belastingen was en voor de automobilist, maar blijkbaar heeft zij een nieuw beleid ingezet.

De heer **Elias** (VVD):

Het spijt me maar ik kan alleen maar herhalen wat ik al heb gezegd. Wij hebben een aantal keren naar voren gebracht dat als een weg die wij nuttig achten er alleen kan komen wanneer je er ook tol heft, dit als ultimatum remedium, als allerlaatste mogelijkheid en redmiddel mogelijk zou moeten zijn.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Elias** (VVD):

Heel graag.

Wij zijn nog altijd een partij die ondanks het feit dat er lastige bezuinigingen noodzakelijk zijn, niet alleen in woord

maar ook in gebaar opkomt voor de automobilist. De fil-ezwaarte is dit jaar maar liefst gehalveerd ten opzichte van zes jaar geleden, van bijna 16 miljoen naar 8 miljoen voertuigkilometers. Nee, dit komt niet door de crisis want het aantal afgelegde kilometers steeg in diezelfde periode ook. Men kan het allemaal nalezen in de tweede publieksrapportage Rijkswegennet. Het beter benutten van onze wegen en voornamelijk het verbreden van bestaande wegen en het in straf tempo aanleggen van nieuwe wegen hebben daarvoor gezorgd.

De heer De Graaf (PVV):

Ik heb het een tijdje aan zitten kijken en luisteren, inclusief de interruptiedebatjes, maar ik word er niet vrolijk van. Na de laatste interruptie is de eerste opmerking van de heer Elias meteen weer: wij komen nog steeds op voor de automobilist. Maar de heer Elias, koning proefballon van morgen in de kranten en op internet — van de maar liefst vier proefballonnen werd er een meteen door de mister afgeschoten — staat hier en komt niet op voor de automobilist. Hij heeft vier keer zitten snurken: bij het Kunduzakkoord, bij het regeerakkoord, bij de vorige begroting en bij het Herfstakkoord. Hij heeft vier keer zitten snurken en de automobilist gaat er keihard aan. We behoeven geen excuses, zoals de heer De Rouwe zegt, want daar schiet de automobilist niets mee op. De heer Elias is wel verantwoordelijk voor het feit dat de automobilist wordt uitgekleeft, nou ja, medeverantwoordelijk, laat ik het iets milder stellen. De enige manier waarop de heer Elias namens de VVD zijn geloofwaardigheid kan terugkrijgen, is niet door het aanbieden van excuses, maar door de PvdA keihard terug te roepen aan de onderhandelingstafel en op te komen voor de automobilist. Is de heer Elias daartoe bereid?

De heer Elias (VVD):

Nee. Ten eerste ga ik er niet over, want ik ben een eenvoudig verkeerswoordvoerder en niet degene die de onderhandelingen voert. Ten tweede: met wie zou ik die onderhandelingen moeten voeren? Met de PVV, die wegloupt als het lastig wordt, zoals bij het Catshuisakkoord? Dat maakt het allemaal een beetje ingewikkeld. Los daarvan heb ik niet vier keer zitten snurken. Ik heb vier keer, bij vier verschillende akkoorden, met pijn in het hart vastgesteld dat het nodig was, gezien de politieke verhoudingen en gezien de noodzaak om de overheidsfinanciën op orde te brengen, om lastige offers te vragen aan doelgroepen, aan mensen in Nederland, die wij nog steeds een warm hart toedragen, maar aan wie wij denken te kunnen uitleggen dat het hogere belang van het op orde brengen van Nederland en het er weer in krijgen van de vaart, voorrang moet hebben. Daar denkt de heer De Graaf anders over. Hij laat allerlei andere proefballonnen op: dit gaan we doen, dat gaan we doen, daar gaan we een aquaduct bouwen. Geld leveren de heer De Graaf en de PVV er niet bij. Zij staan aan de zijkant een beetje te schreeuwen en dat is het dan. Wij hebben een andere keus gemaakt.

De heer De Graaf (PVV):

Wat een ongelooflijk slap verhaal! De heer Elias mag van mij het aquaduct noemen waar ik mij zo hard voor heb gemaakt, of dat ik zelfs zou willen bouwen. Het kan zijn dat ik een plan gesteund heb, bijvoorbeeld voor Scharsterrijn. Dat zou kunnen, maar dat is het steunen van een plan en

niet het zelf met een proefballon komen. Ik heb deze keer geen proefballonnen opgelaten; dat laat ik dan aan de heer Elias. Ik vind het een slap verhaal, een slap verweer, het gaat weer over het wegloupen uit het Catshuis. Na het mislukken van het Catshuisoverleg hebben wij laten zien dat wij het goed voor hebben met Nederland; vele miljoenen Nederlanders steunen ons daarin. Wij willen accijnsverlaging en belastingverlaging. De heer Elias zegt dat hij niet onderhandelt, maar ik mag toch verwachten dat hij zijn partij en de ministers van zijn partij voedt?

De voorzitter:

Gaat u een vraag stellen?

De heer De Graaf (PVV):

Ik begrijp niet dat de VVD het destructieve beleid van belastingverhogingen steunt, waardoor de automobilist, en niet alleen hij of zij, de klos is.

De heer Elias (VVD):

Dat is een verschil van opvatting. Er is een verschil tussen wat wij voor Nederland willen bereiken in de huidige politieke constellatie en wat wel en niet haalbaar is. Nogmaals: wij hebben ervoor gekozen om onze handen vuil te maken en de klus te klaren en u staat aan de zijkant en heeft daar veel kritiek op. Dat is uw goed recht, maar wij doen ons uiterste best om ervoor te zorgen dat het in orde komt. Wij denken dat wij dat buitengewoon goed aan de Nederlandse kiezers, automobilisten en wie dan ook kunnen uitleggen. Daar zullen wij dan ook ons stinkende best voor doen.

Voorzitter. De economische realiteit gebiedt de minister en de staatssecretaris, maar ook de bestuurders van provincies en gemeenten en in mijn visie zelfs de woordvoerders infrastructuur in de Kamer, om in de komende jaren meer te doen voor minder geld. Daarom wil ik in de mij toegewezen spreektijd allereerst aandacht vragen voor een aantal zaken die weinig geld kosten, helemaal geen geld kosten of zelfs geld opleveren.

Sinds ik woordvoerder ben op dit terrein, verbaas ik mij in niet geringe mate over het klaarblijkelijk geaccepteerde gebruik in ons land om bij het starten van infrastructuurprojecten de verontwaardiging bij tal van partijen en actiegroepen af te kopen door soms onnodig veel geld vrij te maken voor maatregelen die de natuur en leefomgeving bij die projecten zouden moeten verbeteren. Iedereen kent de voorbeelden. Bij de A27 rond Utrecht wordt een substantieel deel van de 15 miljoen extra uitgegeven aan het verplaatsen van bomen. Dit gebeurt nadat al 60 miljoen extra was toegezegd voor een eigenlijk onnodig milieudak bovenop de weg. En dat alles komt bovenop de wettelijk verplichte inpassingsmaatregelen à 140 miljoen euro, die strikt genomen ook niet allemaal even noodzakelijk zijn. Ik zie mevrouw Van Veldhoven naar de interruptiemicrofoon lopen, dus ik zeg meteen: ja, die afspraken hebben wij medeondertekend, dus daar zullen wij ons aan houden en daar zullen wij niet van wegloupen. Het is echter wel een heel rare gewoonte en daar wijs ik op. Die gewoonte moet volgens de VVD dan ook stoppen. Mensen werken niet de hele week hard om vervolgens de overheid grote hoeveelheden geld in het water te laten gooien voor de aanleg van een paddenpoel of de verplaatsing van een paar oude bomen met hun eigen

verhaal. Hiervoor is de huidige crisis te ingrijpend en zijn de overheidsfinanciën niet langer toereikend, zo zij daarvoor ooit al hadden moeten worden ingezet. Deelt de minister deze analyse en ziet zij mogelijkheden om dit eventueel wettelijk in te perken?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik heb mijn iPad bij mij omdat ik het artikel er even bij wilde pakken, maar de heer Elias heeft het artikel waarin hij deze uitspraken deed, zojuist voorgelezen. Ik neem aan dat hij er bijzonder trots op is. Wij hebben eerder gezien dat hij met uitgesproken dedain de mensen benadert die vechten voor het behoud van Amelisweerd. Dat hij ook zo neerkijkt op het intellect van zijn eigen kiezers, had ik echter niet gedacht. Ik kan het mij niet voorstellen dat de heer Elias echt niet weet dat de bescherming van de ehs in veel gevallen wettelijk geregeld is en dat je dus wettelijk gezien moet compenseren als je in een ehs-gebied een aantasting pleegt. Is de heer Elias echt niet op de hoogte van de wet of kijkt hij zo neer op zijn kiezers dat hij erop gokt dat ze niet in de gaten hebben dat dit een plofplan is dat nooit werkelijkheid zal worden?

De heer Elias (VVD):

Wij kijken uiteraard niet neer op onze kiezers, maar ik heb wel een mening over mensen die zich 40 jaar lang druk kunnen maken over een strook bomen. Daar heb ik wel een mening over: dat vind ik zwaar overdreven. Dat is al helemaal zo als zij voor elkaar weten te krijgen dat er overheids-geld voor onnodige dingen wordt ingezet. Ik heb het niet over wettelijke maatregelen die genomen moeten worden in het kader van de ecologische hoofdstructuur, die overigens wat ons betreft wel enige insnoeiing zou kunnen ondergaan. Ik heb het over de extra's, de extra's bovenop de extra's en de extra's bovenop die extra's. In het huidige financiële tijdsgewricht is daarvoor geen geld meer aanwezig. Ik vraag de minister of zij het hiermee eens is en, zo ja, wat zij eraan zou willen doen. Ik ga niks voorschrijven, ik stel een vraag en ik vind het van belang om die vraag bij een begrotingsbehandeling te stellen.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dan zou het fijn zijn als de heer Elias de Kamer duidelijk zou kunnen maken waar hij precies al die extra's ziet in die afschuwelijke natuurcompensatie die wij laten plaatsvinden als er wordt gesneden in de ehs. De heer Elias heeft daarnet al een deel van zijn stoere taal teruggetrokken door in een interruptiedebat met mevrouw Van Veldhoven toe te geven dat datgene wat is afgesproken, blijft staan. Maar wat gaan wij in de toekomst zien? Er zijn allerlei beschermd gebieden. De heer Elias wil daar het liefst zo veel mogelijk asfalt doorheen hebben. Wij hebben een wettelijke verplichting om dat te compenseren als het door de ehs gaat. Waar ziet hij de extra's waar hij nu wettelijk vanaf wil? De minister moet straks een beetje normaal kunnen reageren op het plannetje dat de heer Elias hier lanceert.

De heer Elias (VVD):

In die veertien minuten kan ik niet alle voorbeelden noemen. Ik heb er één uitgewerkt. Bovenop allerlei wettelijk noodzakelijke maatregelen die bij de A27 zijn genomen, is een aantal dingen extra en extra gedaan. Die dingen heb ik bij

name genoemd als voorbeeld om aan te geven dat ik voor toekomstige projecten zou wensen dat wij mogelijkheden zien om die voor de komende jaren in te perken, niet meer en niet minder. Dat is mijn politieke opvatting. Die staat diametraal tegenover die van mevrouw Ouwehand. Dat is haar goed recht, zoals het mijn goed recht is om mijn opvattingen te hebben.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Zien wij hier niet gewoon een staaltje van het bedienen van het rechtse electoraat? Wij hoorden net de PVV vragen om excuses. De excuses kwamen niet, maar de frontale aanval op de natuur is nu wel door mijn collega van de VVD ingezet. Is het nu afspraak is afspraak? Volgen wij de planningsregelingen die wij in onze wet hebben vastgelegd, waarbij omwonenden betrokken worden? Kan er met de VVD gepolderd worden, zoals bij het Herfstakkoord ook gebeurd is? Ik neem aan dat de VVD ook de waterbelasting niet geheel voor haar rekening neemt. Gaan wij polderen en is afspraak afspraak? Of worden wel afspraken gemaakt, maar wordt de natuur geofferd als de VVD het niet meer leuk vindt?

De heer Elias (VVD):

Het is precies wat ik zei. Kunnen wij voor de toekomst van de grootste gekte afkomen?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik denk dat wij een kleine definitiekwestie hebben over wat "de grootste gekte" is. De grootste gekte in Nederland is dat wij nog 6% natuur hebben en dat daarop bezuinigd wordt. Er worden elke keer weer inbreuken op gemaakt, onder andere door het onderhoud van wegen. Dat zal de heer Elias ook enorm toejuichen. Moet er een weg onderhouden worden, dan wordt er gewoon een stuk bos naast de weg gekapt. Dan kunnen daar tijdelijk die asfaltermachines staan, waar hij zo dol op is. En dan zijn wij weer een stukje groen kwijt. Is de toekomstvisie van de VVD dat Nederland gewoon geen natuur meer heeft?

De heer Elias (VVD):

Het wordt langzamerhand wat lastig om op dit soort stompzinige karikaturen te reageren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter, ik wil een persoonlijk feit maken.

De voorzitter:

Ik geef u zo meteen het woord, mevrouw Van Tongeren. Mijnheer Elias, u mag van mij op het scherp van de snede debatteren, maar wij moeten wel proberen om het een beetje netjes en gezellig te houden met elkaar. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren.

De heer Elias (VVD):

Ik wil een punt van orde maken.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren is eerst aan de beurt.

De heer Elias (VVD):

Daarna wil ik graag een punt van orde maken.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik werd persoonlijk aangevallen en kreeg een aantal persoonlijke kwalificaties naar mijn hoofd geslingerd. Ik heb dat niet gedaan. Ik heb het beleid omschreven zoals ik dat zie en ik heb daar vragen over gesteld. Als antwoord kreeg ik een frontale persoonlijke aanval. Dat vind ik geen goede manier van debatteren.

De voorzitter:

Waarvan akte. Het wordt opgenomen in de Handelingen.

De heer Elias (VVD):

Ik vind de term "stompzinnige karikaturen" niet buiten de orde, nadat het beleid dat wij voorstaan op zo'n onheuse manier van karikaturen is voorzien. Ik denk dat er in deze Kamer wel zwaardere uitlatingen zijn gedaan, die echter niet werden gecorrigeerd. Ik maak daar bezwaar tegen.

De voorzitter:

Mijnheer Elias, het volgende moet mij van het hart. U hebt nog heel veel minuten te gaan. Wij moeten dan ook proberen om op een aardige manier met elkaar te debatteren. Dat mag van mij scherp, maar laten wij met elkaar, allemaal, erop letten dat de goede toon wordt gezet. Dan hebben wij aan het einde van het debat ook het gevoel dat alles gezegd is wat er gezegd is, zonder dat wij met gemengde gevoelens vertrekken. Dat zijn de enige waarschuwendende woorden die ik heb willen uitspreken. Het betreft u, maar ook anderen in het debat. Ik zie gelukkig instemmend geknik in de zaal. Ik hoop dat wij nu verder kunnen gaan.

De heer Elias (VVD):

Ja! Ik ben het in algemene zin zeer met u eens, maar niet voor wat betreft mijn opmerking over een stompzinnige karikatuur. Als dat hier niet meer gezegd kan worden, kunnen wij inderdaad geen debat op het scherp van de snede voeren.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik moet zeggen dat de heer Elias mij bijna verlokt om toch door te gaan op de karikaturen, voorzitter, maar gelet op uw interventie zal ik dat niet doen. Dank u wel daarvoor.

De heer Elias neemt stelling tegen natuurcompensatie. Ik heb daarover drie korte vragen voor hem. Welke wetgeving wil hij precies schrappen? Welke partners denkt hij daar in de Tweede Kamer voor te vinden? En betekent dit dan ook dat wij allerlei andere vormen van compensatie niet meer uitvoeren? Doen wij dat ook niet als dat misschien de enige manier is om in een bepaalde gemeente draagvlak te creëren, bijvoorbeeld in de gemeente Wassenaar, waar een dergelijk project moet worden uitgevoerd waardoor de bevolking geraakt wordt?

De heer Elias (VVD):

Ik heb naar aanleiding van een aantal voorbeelden namens de VVD-fractie gezegd dat een overdreven vorm van natuurcompensatie in de toekomst moet worden vermeden, in relatie tot de toestand van 's lands financiën. Ik heb niets meer en niets minder gedaan dan letterlijk aan de minister te vragen of zij deze analyse deelt en of zij mogelijkheden ziet om het eventueel wettelijk in te perken. Daarom voeren wij hier een debat. Ik stelde een vraag aan de minister en ik wacht het antwoord daarop af. De vragen van mevrouw Van Veldhoven zijn dus prematuur.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik kan alleen maar constateren dat de heer Elias een proefballonnetje oplaait, terwijl hij zelf nog geen enkel idee heeft waar het over gaat. Volgens mij is de discussie dan ook klaar. Ik neem namelijk aan dat deze minister van VVD-huize altijd heel goed op de centen let en dat er dus in geen enkel geval sprake is van een situatie waaraan de heer Elias refereerde. Volgens mij zijn we dus gewoon klaar en kunnen we doorgaan op dezelfde weg. Misschien kan de heer Elias nu verder met een wat meer concreet deel van zijn inbreng.

De heer Elias (VVD):

Als mevrouw Van Veldhoven het niet erg vindt, bepaal ik zelf mijn inbreng in dit debat. Zij miskent de kern van een parlementair debat. Ik stel vragen aan de minister aan de hand van rariteiten — laat ik het maar heel voorzichtig formuleren — in het beleid dat wij hier in de afgelopen twintig tot dertig jaar hebben vormgegeven. Als onomstotelijk vaststaat dat wij daar niks aan kunnen veranderen, dan moet ik mijn verlies nemen. Ik mag het echter raar vinden, en volgens mij heel veel Nederlanders met mij, dat er een paar miljoen wordt uitgetrokken om een paar bomen te verplaatsen om mensen te contenteren die al veertig jaar bezig zijn met die ene boomstrook langs de weg. Dat is mijn politieke opvatting. Die mag ik hebben, dacht ik. Ik stel er een vraag over aan de minister, niet meer en niet minder.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Even heel kort. Uiteraard heeft de heer Elias alle recht om vragen te stellen aan de minister, net zo goed als ik het recht heb om vragen te stellen over de reden dat de heer Elias met zo'n voorstel komt. Ik kan alleen maar constateren dat het op weinig gebaseerd is. Die constatering mag ik ook doen, het is mijn analyse van hetgeen de heer Elias inbrengt. Hij gooit iets in de lucht, maar heeft eigenlijk geen idee waarover het gaat, want hij weet niet eens welke wetgeving ermee is gemeoid.

De heer Elias (VVD):

Dit zijn dus karikaturen, want ik meld u "een" voorbeeld. Een willekeurig voorbeeld, waarvan ik zegt dat het raar is. Het is raar dat wij het gewoon zijn gaan vinden in Nederland om naast een weg en naast ehs-verplichtingen en naast dit en naast dat, er op het einde nog even een potje smeergeld tegenaan te zetten. Dat is raar. Daar stel ik een vraag over. Ik wil ook graag ...

De voorzitter:

Mevrouw Dik.

De heer **Elias** (VVD):
Pardon, voorzitter.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik hoor woorden als "rariteiten" en "smeergeld". Heeft de heer Elias het dan over de wettelijke maatregelen die we met elkaar hebben afgesproken voor natuurcompensatie op het moment dat er ergens asfalt wordt aangelegd? Is dat voor hem ook een rareitje?

De heer **Elias** (VVD):
Nee, ik heb het over allemaal extraatjes die strikt genomen niet nodig zijn om de weg tot stand te brengen. Die vind ik onjuist en daar stel ik dus een vraag over. Als de minister met een antwoord komt waarvan ik moet vaststellen dat ik er niet verder mee kom, moet ik proberen om daar een wetswijzing op te regelen of wat dan ook. Dat zien we dan wel weer. Maar debat is dat je als volksvertegenwoordiger iets tegenkomt in het land, daar iets van vindt en aan de minister vraagt of die er iets aan zou willen en kunnen doen. Het antwoord op die vraag wacht ik met belangstelling af, zonder dat ik hier meteen tot in de zevende variant van amendementen weet hoe het geregeld moet worden. Zó hoort politiek debat te gaan in mijn opinie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dit schept iets meer duidelijkheid, maar toch nog de volgende vraag. Ik begrijp dat de heer Elias het heeft over extra investeringen, maar is de VVD-fractie het met mij eens dat die extra investeringen voor de leefkwaliteit en voor onze omgeving ook economische investeringen kunnen zijn? Het is bijvoorbeeld voor het bedrijfsleven enorm aantrekkelijk als de ruimtelijke kwaliteit op orde is.

De heer **Elias** (VVD):
Oh, u bedoelt de andere situatie. Als het andersom zou gebeuren, dus overdreven extra lussen of weet ik wat om daarmee de omgeving te contenteren en blij te maken, zou ik daar ook bezwaar tegen maken. Als dat is wat u bedoelt, mevrouw Dik.

De **voorzitter**:
Nee, mevrouw Dik, twee interrupties is eigenlijk de norm. Mevrouw Van Veldhoven heeft net een derde gekregen maar als ik daaraan begin, hebben we aan het einde van de avond alleen de inbreng van de heer Elias gehad. Ik kijk ook naar mevrouw Ouwehand, die nu ook bij de interruptiemicrofoon staat. U was degene die dit rondje opende. De heer Elias is nog maar 3.47 minuten aan het woord geweest. Laat hem nou eerst even een stukje in zijn verhaal komen, dan kunt u straks weer een vraag stellen. Anders komt er nooit iets van het betoog van de heer Elias en mag hij alleen vragen beantwoorden. Bij de begrotingsbehandeling heeft ieder Kamerlid, ook van de coalitie, gewoon de kans om zijn eigen verhaal te vertellen. Straks komen we weer bij u terug.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):
Voorzitter, ik begrijp het. Dan wil ik alleen even opkomen voor de heer Elias als hij zegt dat de kern van het debat is

dat iedereen het recht heeft om vragen te stellen en dat domme vragen niet bestaan. De heer Elias illustreert dat vanavond prachtig.

De **voorzitter**:
Mijnheer Elias, u wilt hierop reageren, neem ik aan.

De heer **Elias** (VVD):
Nee, ik incasseer het dubieuze compliment.

De **voorzitter**:
Dan gaat u verder.

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Ook wil ik graag een andere storende gewoonte in infraland op de schop nemen, te weten het voortdurende gepalaver tussen Rijk, provincies, gemeenten, belangengroepen, natuurclubs en wat al niet bij de aanleg van infrastructurele projecten. Dit heeft een aantal in het oog springende nadelige gevolgen. Door alle compromissen komt de kwaliteit onder druk te staan, worden projecten veel duurder, wordt de aanleg ernstig vertraagd en worden burgers in de waan gelaten dat zij mogen meepraten over de aanleg van een weg tot zo ongeveer nadat de wegmarkering is aangebracht, met veel maatschappelijke weerstand tot gevolgd als dat een illusie blijkt. Onder een dergelijk poldermodel zou er nooit ook maar één enkele polder tot stand zijn gekomen.

Uit beschikbare rapporten, zoals dat van de commissie-Elverding over het sneller en beter aanleggen van infrastructuurprojecten in Nederland en dat van de commissie-Schoof over de soap rond het verbreden van de A27, blijkt glashelder hoe dit te ondervangen is. Besluiten worden door bestuurders genomen en wanneer een besluit eenmaal is genomen, wordt er ook aan vastgehouden. Is de minister dit met mij eens? Hoe gaat zij dat uitdragen en tot norm verheffen? In het verlengde hiervan ligt het volgende. Door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse — wij noemen dat hier in de Kamer vaak een MKBA — wordt het maatschappelijk nut van een infrastructureel project bepaald. Zo'n analyse kan, door het objectieve karakter ervan, een goede rol spelen bij bijvoorbeeld de prioritering van rijkswegenprojecten. Momenteel valt echter op dat regionale en lokale overheden zelf als tegengeluid nogal eens een eigen MKBA opstellen die, verbazingwekkend genoeg, vrijwel altijd positiever uitpakt. Daarom moet wat mij betreft voortaan op het niveau van Rijkswaterstaat een standaard-MKBA worden gehanteerd voor alle projecten. We moeten dus niet meer voor iedere gemeente en voor ieder project een MKBA op bestelling leveren. Graag hoor ik van de minister of zij dit standpunt wil overnemen bij de vernieuwing van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, die zij in de begroting op pagina 9 aankondigt.

Gisteren ontvingen wij het programma Beter geïnformeerd op weg. Dat is prima. Wat de VVD betreft dienen zo veel mogelijk gegevens over verkeer en reismogelijkheden als open data — daarover gaat dit programma — vrij beschikbaar te zijn. Dit geldt dus ook voor data van gemeenten en provincies. Ik vraag extra aandacht voor dit laatste. Het is van belang dat allerlei gebruiksvriendelijke apps als

marktiniciatief kunnen worden ontwikkeld. Data worden niet voor niets "het goud van de eenentwintigste eeuw" genoemd. De ontwikkeling van allerlei logge overheidsinstrumenten om reizigers te bedienen, wordt hiermee overbodig. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om handige apps waarmee je parkeergarages kunt vinden, wat leidt tot minder verkeer in de stad.

Een andere kant hiervan is de nutteloze en vaak achterhaalde informatie die nog steeds wordt verspreid via de zogenaamde GRIP-borden, de grafische route-informatiepanelen langs de weg. Iedereen heeft tegenwoordig wel een tomtom in de buurt of zo'n ding in zijn auto zitten. Wat ons betreft kunnen we met deze informatiepanelen versneld stoppen. Alle kleine beetjes helpen immers. Ik hoor graag een reactie van de minister.

Automobilisten stellen regelmatig tot hun ergernis vast dat vanwege wegwerkzaamheden weggedelen zijn afgesloten en de maximumsnelheid sterk is teruggebracht, zonder dat er op dat moment daadwerkelijk werkzaamheden plaatsvinden. Ik heb dit zelf ook regelmatig kunnen vaststellen.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik wil nog een vraag stellen over het vorige onderwerp. In rap tempo noemde de heer Elias even wat onderwerpen. Hij pleitte er ook voor om alle data maar vrij beschikbaar te stellen. De VVD heeft zich in het verleden nogal boos en driftig gemaakt over het vermaledijde kastje in de auto. Ik doel natuurlijk op de kilometerheffing. Het grootste bezwaar tegen dat systeem was de inbreuk op de privacy die het zou maken. Nu houdt de heer Elias een warm pleidooi voor het vrijgeven van alles. Is het argument van de privacy inmiddels overboord gekieperd door de VVD? Begrijp ik dat goed?

De heer Elias (VVD):

Nee, ik heb het over wat door kenners "open source" wordt genoemd. De overheid geeft gegevens vrij, bijvoorbeeld over wegverkeer, over de vulling van parkeergarages en noem maar op. Met apps op hun telefoon kunnen mensen daarna die informatie heel gemakkelijk opzoeken en gebruiken. Sinds een halfjaar loopt er bijvoorbeeld een proef waarbij mensen via naar ik meen hun tomtom kunnen uitzoeken of zij beter de trein of de auto kunnen nemen. Die apps werken het beste als de informatie up-to-date en goed is, en snel wordt geleverd. Op zulke dingen doel ik dus.

De heer De Rouwe (CDA):

Daarin zitten inderdaad heel veel mogelijkheden. Ik stel echter vast dat de VVD dus ook privacygevoelige informatie wil vrijgeven. De informatie waarop de heer Elias doelt, bevat immers ook gegevens over waar iemand zich bevindt. De VVD gooit het argument over privacygevoelige informatie nu dus overboord. Er is volgens mij dus maar één conclusie mogelijk. De VVD schaart zich nu al achter een minister die zegt: ik heb geen geld meer, maar met mobiliteitsmanagement kunnen we nog heel veel doen. Ik weet daarom één ding nu al zeker: het duurt geen twaalf maanden meer voordat de VVD ook nog voor een kilometerheffing gaat pleiten. Het moet met de VVD volgens mij niet veel gekker worden. Het geld is bij het ministerie van Infrastructuur volledig op. Opeens wordt, om heel andere

redenen, verkeersmanagement omarmd. Kan de VVD in ieder geval de belofte overeind houden dat zij tegen de kilometerheffing zal blijven?

De heer Elias (VVD):

De heer De Rouwe zal mij niet voor een kilometerheffing horen pleiten. Ik hield een eenvoudig pleidooi om het voor de automobilist eenvoudiger te maken, gebruik te maken van moderne, nog te ontwikkelen apps. Die kunnen gemakkelijker worden ontwikkeld als gegevens vrij worden gegeven als open data. Wat de heer De Rouwe er verder allemaal bijhaalt, is zijn zaak. Ik heb dat in ieder geval niet beoogd, en al helemaal niet gezegd.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog, mijnheer Elias.

De heer Elias (VVD):

Ik zei dus dat veel automobilisten zich wild ergeren aan het feit dat zij langzaam moeten rijden zonder dat er echt aan de weg wordt gewerkt. Soms kun je als automobilist ook niet weten wat er gebeurt, bijvoorbeeld wanneer asfalt moet drogen. Maar waarom communiceren wij dan niet veel duidelijker over werkzaamheden? Wij hebben al die matrixborden en borden die je aan de kant van de weg kunt zetten. Die hebben wij niet voor niks. En regelmatig wordt er ook niet aan de weg gewerkt terwijl er wel een afzetting is en er enorm veel langzamer gereden moet worden. Het is mij en vele automobilisten volstrekt onduidelijk waarom dat steeds maar blijft plaatsvinden.

Onze zuiderburen lossen zo'n kwestie pragmatisch op door simpelweg een vuilniszak over het bord in kwestie te trekken aan het begin van het weekend. Oplossingen zijn soms veel eenvoudiger dan weleens gedacht wordt. Ik zou daar wat meer aandacht voor willen. Is de minister het met mij erover eens dat wij betere informatie moeten verstrekken over werkzaamheden die niet plaatsvinden? Natuurlijk moeten wij er altijd goed op letten dat de veiligheid van wegwerkers gegarandeerd is, maar als die er niet zijn in het weekend, zou je niet langzaam moeten blijven rijden.

Daar horen ook irrealistische geboden bij. Om maar één voorbeeldje te noemen: op alle vijf de rijstroken van de A4 mag maximaal maar 70 worden gereden, omdat op de afslag van de N201 bij Hoofddorp werkzaamheden plaatsvinden. Irrealistische verboden moeten wat ons betreft stoppen. Is de minister dat met ons eens?

Dan ga ik weer vragen wat de minister vindt van een niet uitgewerkt voorstel, zoals dat in een debat als dit hoort. Het lijkt nog toekomstmuziek, maar binnen een jaar of vijf à tien is het dat vrijwel zeker niet meer: de zelfrijdende auto. Die rijdt volgens het volgende CACC-systeem: Cooperative Adaptive Cruise Control. Maar ik stel voor om vanaf nu gewoon over de zelfrijdende auto te spreken. Auto's op de snelweg rijden met een vaste snelheid waarbij het ingebouwde radarsysteem de ruimte tot de voorganger in de gaten houdt en de snelheid zo nodig aanpast. De gevolgen hiervan kunnen groot zijn en de kansen ook. Wat vindt de minister van de volgende driehoeksaanpak? Allereerst beginnen wij met het "blijf in je baan"-principe of zoals ze in Amerika zeggen: "keep your lane". Maar wij wonen in

Nederland, dus ik zeg: blijf in je baan. Daarbij wordt er veel minder van rijbaan gewisseld, met een rustiger verkeersbeeld en waarschijnlijk minder ongelukken tot gevolg. Ten tweede kan ervoor worden gekozen om vrachtwagens alleen op de rechterraaijbaan te laten rijden, waardoor het overige verkeer beter kan doorstromen. De derde zijde van de driehoek wordt dan gevormd door de voor het vrachtvervoer hinderlijke rij- en rusttijdenwet te versoepelen. Dat kan omdat die vrachtwagens zich automatisch voortbewegen.

Dus stap 1 is een inhaalverbod, gecombineerd met de invoering van het "blijf in je baan"-principe. Stap 3 is de vrachtwagens uitrusten met dat CACC-systeem. Een vrachtwagen haakt dan aan bij andere vrachtwagens en de vrachtauto doet verder zelf het werk. Via het navigatiesysteem stelt de chauffeur zijn bestemming in. Zodra de vrachtwagen het peloton weer moet verlaten, wordt de chauffeur gewaarschuwd dat hij het allemaal weer zelf moet doen. In zo'n peloton reageren vrachtwagens op elkaar en rijden ze in een vrachttrein over snelwegen. Dan gaat het om drie, vier, vijf, zes, zeven van die vrachtauto's achter elkaar; hoeveel weet ik niet precies. Dat komt in ieder geval de doorstroming van het overige verkeer zeer ten goede. En wie het systeem toepast, komt in aanmerking voor versoepeling van de rij- en rusttijdenwet. Chauffeurs kunnen tijdens het rijden immers rusten.

Dit is geen science fiction, want die ontwikkelingen gaan razendsnel. Omarmen de minister en de staatssecretaris dit soort gedachten? Men moet dus niet morgen beginnen. Men moet niet van A tot Z aan mij vragen wat dat nou precies betekent voor die en die uitrit. Want ja, "keep your lane/blijf in je baan" is in Nederland wat lastiger dan in Amerika, omdat wij meer uitvoegstroken hebben. Dat is waar, maar mijn vraag is gewoon: wat vindt u van dit idee? Ik vraag de bewindslieden om mee te denken over de toekomst en om hun reactie.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Toen de heer Elias gisterochtend op de radio weer aan het vertellen was over zijn "keep your lane"-voorstel, had ik een soort déjà vu, want volgens mij stond ik vorig jaar op exact dezelfde plek en de heer Elias op diezelfde plek, waarna de minister het hele idee grandioos aan flarden schoot. Maar misschien heb ik de uitzending op Radio 1 verkeerd begrepen in die zin dat de heer Elias dat niet nu wil voorstellen, dat het wat hem betreft verre toekomstmuziek is en dat dat alleen onderdeel zou zijn van een heel nieuw verkeerssysteem. Hij stelt dat niet nu voor, ondanks dat die indruk misschien gewekt zou kunnen zijn.

De heer Elias (VVD):

Het zit er tussenin. Het is niet verre toekomstmuziek, want het gaat veel sneller dan u denkt. Het is altijd verstandig om vooruit te kijken. Ik doe hier echter niet het voorstel om het morgen in te voeren. Dat hebt u goed gehoord.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat is fijn, want zoals we vorig jaar al constateerden, zou het op dit moment geen enkel probleem oplossen. Ik ben ook wel benieuwd naar de visie van de minister op de manier waarop dat in de toekomst wel een probleem zal

oplossen. Wat dat betreft sluit ik mij graag aan bij die vraag aan de minister.

De heer Elias (VVD):

Ik heb ook met genoeg vastgesteld dat de minister gisteren een brief aan de Kamer heeft gestuurd, waarin zij wel degelijk ruimte open liet om dat systeem te gaan toepassen. Al zei ze er wel bij dat ze er nu, vandaag, morgen niet meteen mee zou willen beginnen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ook ik ben een groot voorstander van moderne in-car technologie, zeker ook voor het rekeningrijden, maar dat is algemeen bekend. Kent de heer Elias een systeem van Siemens waar ze in Duitsland op dit moment mee experimenteren? De dieselvrachtauto krijgt een "tram bovenstukje" dat tegen elektriciteitslijnen kan aankomen. De chauffeur kan dan kiezen of hij op diesel rijdt of op elektra. Dat is bijzonder handig, vooral vanuit een haven naar de aansluiting op de eerste snelweg. Het is innovatief. Het andere voordeel is dat op het moment dat de stroom in Nederland heel goedkoop is vanwege toenemende windenergie, dat voor de ondernemers betekent dat hun vrachtauto's bijna gratis rijden. Ook hiermee worden in Duitsland al op de weg proeven gedaan, ook vanuit de haven in Hamburg. Zou de heer Elias ook voor dit type innovaties openstaan?

De heer Elias (VVD):

Ik sta open voor alle vormen van innovatie die werken, die goed zijn enzovoort. Dit systeem ken ik niet, maar ik zal het met plezier bestuderen. Zoals ik al eerder een keer met u ben opgetrokken voor technologische vernieuwingen op vrachtauto's, sluit ik mij daar helemaal niet voor af. Integendeel. Alleen ken ik dit niet. Waar ik het over had is het Platoonproject bij TNO in Helmond. Er zijn vast nog andere mogelijkheden. Mevrouw Van Tongeren stelde mij aan het begin vragen over innovatie en vroeg of ik alleen van de sector asfalt was. Dat is dus niet het geval. Ik sta daar zeker en mede namens mijn fractie voor open.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik vind dat heel leuk om te horen. Ik hoopte dit eigenlijk al omdat we met die side wings inderdaad ook samen opgetrokken zijn. Ik stuur heel graag wat informatie hierover door voor de tweede termijn. Dit lijkt mij ook echt een innovatieproject waar Nederland in de export mee aan de slag kan, waarmee we een gedeelte van onze luchtkwaliteitsproblemen oplossen en waarmee we eventuele overschotten aan goedkope windenergie nuttig kunnen inzetten.

De heer Elias (VVD):

Het is niet wantrouwend bedoeld, maar het komt voort uit ervaring: stuur ook de financiële paragraaf mee, dan kunnen we daar ook naar kijken.

De heer De Rouwe (CDA):

Op zichzelf heb ik helemaal geen bezwaar tegen rechts inhalen, zeker politiek gezien niet en vooral niet als de VVD links aan het boemelen is, maar dat terzijde. Ik hoor hier nu een oplossing, maar ik heb het probleem nog niet echt

gehoord. Kan de heer Elias daar wat meer over zeggen? De ANWB, de verkeersorganisaties, echt niemand, inclusief deze minister, heeft positief gereageerd op dit proefballonnetje.

De heer **Elias** (VVD):

Over welk deel van mijn driehoek heeft de heer De Rouwe het?

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

Ik heb het niet over de miljardenbezuinigingen van de VVD. Ik heb ook niet over de enorme belastingverhogingen voor de automobilist. Ik heb het over het maskerende proefballonnetje om rechts in te halen. Er heeft echt niemand positief op dit voorstel gereageerd, inclusief de eigen VVD-minister niet. Kennelijk ligt er al een oplossing, maar kan de heer Elias de Kamer nog even meenemen in het probleem?

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb toch sterk de indruk dat de heer De Rouwe gewoon niet begrijpt wat ik bedoel.

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

Dat kan ik bevestigen.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, dat mag u straks doen.

De heer **Elias** (VVD):

Ik zie een aantal mogelijkheden in combinatie voor me. Ik word daarin overigens gesteund door tal van mensen uit het veld. Natuurlijk heb ik de eerste negatieve reactie van Transport en Logistiek Nederland gezien op het idee om vrachtwagen in één baan, namelijk rechts, te laten rijden. Maar ik heb ook een sms'je gekregen van een ondernemer, Henk Bolk, internationale transporteur, die zegt: zo snel mogelijk invoeren, alsjeblieft. Dat is niet eens waar ik voor pleit. Ik pleit ervoor om die drie dingen in samenhang met elkaar te bezien om in de toekomst — dat probleem moet de heer De Rouwe wel zien — te zorgen dat we de weg beter kunnen benutten. Daar ben ik hartstikke voor. Alleen, het is en-en. Daarmee zijn we terug bij het begin: het is én asfalt aanleggen én de weg beter benutten en moderne faciliteiten inzetten.

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

Het enige wat de heer Elias feitelijk doet, is voorstellen doen op het gebied van verkeersmanagement. Ik begrijp het voorstel echter nog steeds niet, maar dat zal aan mij liggen. Wat de heer Elias volstrekt niet doet, is broodnodig investeren in de infrastructuur. Het ministerie wordt onder leiding van de heer Elias volstrekt uitgekleeft. Ik heb het nagerekend. In de afgelopen acht maanden is er onder de VVD 8 miljard bezuinigd. Per maand trekt de VVD dus 1 miljard euro weg van infrastructuur. Hoe kan de heer Elias dan hier een betoog houden om dan maar snel over te stappen op technologie? Is dat alleen bedoeld om in alle files die daardoor ontstaan, door een robot te worden bestuurd,

zodat je in de auto nog een beetje fatsoenlijk kunt werken? Is dat de enige reden?

De heer **Elias** (VVD):

Nee, dat is niet de enige reden. De heer De Rouwe maakt er een karikatuur van, als ik dat mag zeggen. Hij maakt ervan dat een departement waar van nu tot 2028 6,5 miljard beschikbaar is voor infrastructuur, een uitgekleeft departement is, dat eigenlijk geen politieke leiding nodig heeft en de lopende dingetjes zo even kan afhandelen, zoals hij in de pers heeft gesuggereerd. Dat is echter totaal niet aan de orde. Er is bezuinigd op het Infrastructuurfonds. Dat doet pijn. Dat is vervelend. Het is echter feitelijk onjuist om te doen alsof er geen geld voor asfalt, geen geld voor wegen en geen geld voor spoor overblijft. Het is een malicieuze insinuatie om te doen alsof de dingen die ik hier naar voren breng over innovatie, een schaamlap zouden moeten vormen voor het gegeven dat we geen geld meer wensen te besteden aan wegen. Dat is feitelijk onjuist. Ik laat me hier in het parlement geen feitelijk onjuiste dingen aanwrijven.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Elias** (VVD):

Ik moet nu toch gaan opletten waar ik was gebleven. Hierbij passen ook tests met auto's zonder bestuurder. De VVD vindt het van groot belang dat Nederland op het gebied van mobiliteitsinnovatie de vanzelfsprekende koploper in de wereld wordt, bijvoorbeeld wat betreft de auto van de toekomst. Dit zou zomaar een elektrische auto zonder bestuurder kunnen zijn, zoals die momenteel door onder meer Google wordt ontwikkeld. Hiervoor zijn echter grootschalige testritten nodig en de huidige wetgeving staat die niet toe. Ik vraag de minister om hiertoe samen te werken met de sector, te zoeken naar praktische oplossingen, niet naar problemen, en de markt hierbij zo veel ruimte te gunnen als mogelijk is.

Over de wetgeving en Google heb ik, in verband met de tijd, heel kort nog een paar dingen. Ik krijg graag duidelijkheid over het volgende. Acht de minister het toegestaan om in Nederland te rijden met Google Glass, die bril met smartphone-informatie, of is dat vanwege de verkeersveiligheid in strijd met de huidige wetgeving?

Mijn laatste punt is een financieel punt. Op pagina 8 van de begroting voor het Infrastructuurfonds is sprake van financiële overschrijdingen als gevolg van de onduidelijkheden over het ontwerp van installaties en de besturingssoftware van de Tweede Coentunnel. Tussen wie en wie zijn er onduidelijkheden? En vooral: wat voor onduidelijkheden zijn het? Betreft het onduidelijkheden die zich eerst ook bij de A73 al hadden voorgedaan? Wat is het lerend vermogen bij het departement als dezelfde geldverslindende onduidelijkheden zich herhaald zouden voordoen? Ik krijg hierop graag een nauwgezet antwoord van de minister, desnoods schriftelijk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het is altijd een genoegen om de heer Elias te horen pleiten voor de elektrische auto. In dit geval ben ik zeer geïnteres-

seerd in wat hij heeft te vertellen over innovatie. Ik sluit me graag aan bij zijn vraag aan de minister. Ik neem aan dat de heer Elias bekend is met het automotive centre in Brabant. Volgens mij heeft dat een stuk snelweg waarop bepaalde tests zijn toegestaan. Ik neem aan dat hij ook graag van de minister wil weten of dit stuk snelweg daar eventueel voor zou kunnen worden ingezet.

De heer Elias (VVD):

Ja, dat zit erbij. Het doet mij genoeg dat mevrouw Van Veldhoven zich aansluit bij de door mij gestelde vragen, al zijn nog niet alle details bekend. Het gaat erom dat die auto ook op de gewone weg zou moeten kunnen rijden, willen de proeven kans op succes hebben. Daarbij doen zich overigens heel lastige ethische vragen voor. Er gebeuren ongelukken op de weg. Misschien gebeurt er ook wel een keer een ongeluk met zo'n niet-bemande elektrische auto. Vinden we dat ethisch verantwoord? Willen we de discussie daarover aangaan? We laten ook piloten landen bij mist zonder dat ze zelf aan de stuurknuppel zitten. Er komen dus nog een heleboel vragen achteraan. Ik heb daarvoor vanuit hier geen oplossingen, maar ik leg de vragen toch neer bij onder meer de minister die het daarvoor verantwoordelijke departement bestiert.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat stukje weg wordt dan, geloof ik, tijdelijk afgesloten om bepaalde proeven te kunnen doen. Dat is natuurlijk interessant. Ik ben blij dat ook de heer Elias het steunt dat er soms, als dat nodig is, een stukje weg wordt afgesloten om een stukje innovatie mogelijk te maken.

De heer Elias (VVD):

Ik vermoed dat het verder zal moeten gaan om succesvol te zijn. Dan moeten namelijk ook proeven op de openbare weg mogelijk zijn. Dat heeft echter vele haken en ogen waarop ik het antwoord niet weet. Niettemin stel ik de vraag.

De luchtvaart is van groot belang voor de Nederlandse economie en alleen al op en rond Schiphol goed voor zo'n 290.000 banen, waarvan 64.000 direct op de luchthaven. Ook draagt Schiphol ongeveer 26 miljard euro bij aan ons bruto nationaal product. Alle reden dus om als rijksoverheid zo veel mogelijk ruimte te bieden voor ondernemerschap en groei, en alleen de absoluut noodzakelijke regelgeving op te leggen. Ook hierbij wil ik een lans breken voor innovatie. Ik begrijp dat er op dit moment tests worden uitgevoerd met een andere opstijgmethode die, doordat vliegtuigen langer laag blijven vliegen, zowel brandstof lijkt te besparen als geluid lijkt te beperken. Dit zou moeten worden aangemoedigd en gefaciliteerd. Graag een reactie.

Noodzakelijke groei van Schiphol met KLM als vaste luchtvaartmaatschappij moet in de komende decennia mede worden opgevangen door Lelystad en Eindhoven. Er moeten nog forse stappen worden gezet om die vliegvelden echt aantrekkelijk te maken. Dat is belangrijk. Een emissiehandelssysteem voor de luchtvaart kan wat de VVD betreft alleen tot stand komen in wereldwijd verband, zodat er geen ongelijk speelveld ontstaat. Regionale luchthavens kunnen een versterking vormen voor de lokale economie en worden door de VVD-fractie dan ook van harte aange-

moedigd. Zaak is wel dat ze met een haalbare businesscase werken en niet met subsidie van rijkswege op de been moeten worden gehouden.

Ook voor de luchtvaart, juist voor de luchtvaart wellicht, geldt het principe van het paal en perk stellen aan het gepalaver, in die zin dat bestuurders en politici beslissen en niet, tot het allerlaatste gaatje, belanghebbenden en omwonenden. Het is namelijk een keuze om bijvoorbeeld een goedkoper huis bij een luchthaven te kopen; denk aan de Bloemendalerpolder. Daarbij staan tegenover de lusten van een groter huis en een grotere tuin de lasten van het wonen nabij een luchthaven. De uitbreiding van de luchthaven moet niet lijden onder de individuele keuze van toekomstige bewoners.

Tot slot nog een paar woorden over ruimtelijke ordening. Ik zie dat ik dan door mijn tijd heen ben, maar dat gaat van de tweede termijn af. Om economische en ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken, is het van belang dat procedures zo helder en transparant mogelijk zijn. Duidelijkheid over wet- en regelgeving en heldere en snelle vergunningverlening zijn daarbij voor de VVD noodzakelijk. Mijn fractie is dan ook blij dat de Crisis- en herstelwet permanent is gemaakt en op termijn zal opgaan in de Omgevingswet. Die moet weer leiden tot handzamere regelgeving. Dit is een buitengewoon grote verbetering voor burgers en bedrijven en een van de meest onderbelichte projecten van dit kabinet.

Door de problemen op de huizenmarkt en het vervolgens stilvallen van vele bouwprojecten zijn gemeenten die hebben geïnvesteerd in grondaankoop geconfronteerd met grote financiële tegenvallers. Dat is een vervelende situatie, maar wel een gevolg van de eigen verantwoordelijkheid van gemeenten. Als zaken te mooi lijken om waar te zijn, zijn ze dat meestal ook. Een oplossing voor deze problematiek zal wat mijn fractie betreft dan ook door de gemeenten zelf gevonden moeten worden. Door procedures bij vergunningverlening goedkoper, sneller en beter te maken, kan de rijksoverheid wel een steentje bijdragen en bouwers stimuleren om weer te gaan bouwen. Laten we alles op alles zetten om te voorkomen dat meer dan de huidige zes gemeenten als gevolg van verliezen op grondexploitaties onder verscherpt toezicht van de provincie komen, en al helemaal dat de volgende stap gezet moet worden, namelijk het onder curatele plaatsen door de rijksoverheid. Wat al enorm helpt, is de langzaam verbeterende positie van de huizenmarkt, met dank aan het woonakkoord en minister Blok.

Mijn collega De Boer zal de andere onderdelen van de begroting voor haar rekening nemen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren heeft nog een vraag over dit deel van de begroting.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Nog even over de luchtvaart. Wat is de positie van de VVD wat betreft de salarisseniveaus van de luchtverkeersleiders? Zij hebben namelijk publiek aangegeven dat zij zich niet wensen te gaan houden aan de balkenendenorm.

De heer **Elias** (VVD):

Daar kom ik in tweede termijn op terug, maar ik kan al wel zeggen dat de salarissen worden betaald door de airlines, en dat dat de airlines geen klachten hebben. Die zijn tevreden, terwijl ze een paar jaar geleden ernstig hebben geklaagd omdat ze vonden dat de service van de luchtverkeersleiding veel en veel te duur was. Dat vinden ze nu niet, dus "if it ain't broke", waarom zou je het dan repareren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wacht voor dat antwoord op de tweede termijn. En wat vindt de VVD ervan dat de luchtverkeersleiders zich ook niet houden aan de wet- en regelgeving op het gebied van pensionering? Zij begroten jaarlijks voor de boetes die zij krijgen omdat zij stelselmatig te vroeg met pensioen gaan.

De heer **Elias** (VVD):

Ik ken deze gegevens in extenso niet, maar zal er in tweede termijn op terugkomen.



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Onlangs ben ik een dag op stap geweest met een spoorgoederenvervoerder vanuit de haven van Rotterdam richting het oosten van Nederland. Een verrassende rit waarin ik veel zaken tegenkwam die in deze Kamer onderwerp van debat zijn. Ik wil in mijn woordvoering een paar onderwerpen langslopen die de VVD de komende jaren van belang vindt. Dat doe ik door u mee te nemen op een virtuele reis van Rotterdam naar het achterland.

We beginnen dus, zoals gezegd, in de haven van Rotterdam. Dat is een zeer belangrijke economische motor waar jaarlijks ruim 32.000 zeeschepen en 100.000 binnenvaartschepen afmeren. Iedere dag gaan hier 87.000 mensen naar hun werk. Per jaar wordt er zo'n 450 miljoen ton goederen vervoerd per boot, trein of vrachtwagen naar elders in het land of het buitenland. De haven heeft duidelijke vooruitzichten om te groeien, waarbij een verdubbeling van de goederenoverslag in 2030 moet gaan plaatsvinden. Het succes van de Tweede Maasvlakte zal voor een groot deel afhangen van de kwaliteit van de verbindingen naar het achterland: de Betuweroute, de Maas en de Rijn. Al die goederen moeten daar langs. Als we daar niets aan doen, zullen grote schepen uitwijken naar havens in het buitenland. Dat gaat ten koste van het verdienvermogen van Nederland.

We stappen op de goederentrein bij de Tweede Maasvlakte. Voor vertrek informeer ik bij de machinist of we ook gevaarlijke stoffen vervoeren. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zitten natuurlijk risico's. Ik vind dat al eng, laat staan de mensen die dicht bij het spoor wonen. Kunnen gevaarlijke stoffen niet beter via ondergrondse buizen — dat is technisch mogelijk — en/of via het water worden vervoerd? Als gevaarlijke stoffen door ondergrondse buizenstelsels worden vervoerd, lopen we weinig risico. Buisleidingen bieden mogelijkheden, ook in de haven zelf. Zo kunnen gevaarlijke stoffen van de fabriek naar de waterkant worden vervoerd om vervolgens verder per schip te worden vervoerd. Dat heb ik mij laten vertellen tijdens verschillende werkbezoeken. Containers op het spoor zijn enkelwandig. Op het water wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van dubbelwandige tankers. Dit is, naast ondergrondse

buisenstelsels, veel veiliger. Moeten we niet alle inspanningen richten op het verleggen van vervoer van gevaarlijke stoffen van het spoor naar ondergrondse buizenstelsels of het water? Kunnen buisleidingen ook worden meegenomen in de subsidiering van trans-Europese netwerkverbindingen? Dat is een Europese subsidie. De buizen maken immers deel uit van langere internationale verbindingen.

Vanaf de Tweede Maasvlakte rijden we met de goederentrein naar het eerste knelpunt: de Calandbrug. Hier moeten we wachten, want het scheepvaartverkeer heeft voorrang op de brug. Het gebeurt regelmatig dat scheepvaartverkeer voor oponthoud zorgt. Ook deze keer staat de brug open. Dit betekent de hele dag vertraging voor een spoorgoederentrein. Na een uur wachten moeten we namelijk opnieuw worden ingepast op het spoor. Bovendien blijft het vorige goederenpad onbenut, terwijl de ruimte er wel was. Dat is natuurlijk doodzonde; ik kom daar zo op terug. Door de brug vaart een grote autoboot die net na de brug moet lossen. Er zijn plannen om de Calandbrug te verleggen tot voorbij de losplaats van de autoboten. Ik zou zeggen: dan zijn we op de goede weg. Het lijkt me een ontzettend goed idee om daarvoor in deze begroting 157 miljoen euro te reserveren.

Als we de haven uitrijden, zie ik het verschil tussen de beveiligingssystemen op het spoor: ERTMS, een Europees systeem, en ATB, het huidige systeem. In de haven en op de Betuweroute wordt al gebruikgemaakt van ERTMS. ERTMS is een internationaal, gebruiksvriendelijk en veilig systeem. De machinist wordt automatisch gewaarschuwd — ik heb het gezien in de trein — hij weet wat er aan de hand is en de trein stopt automatisch. Bovendien kunnen er met dit beveiligingssysteem meerdere treinen in kortere tijd achter elkaar over het spoor rijden. We moeten dit systeem met verhoogde prioriteit aanleggen op goederentrajecten. De machinist vertelt me dat een goed beveiligingssysteem van groot belang is, met name voor goederentreinen omdat die veel zwaarder zijn dan reizigerstreinen. De goederentrein waar ik in zat, heeft een gewicht achter zich van maar liefst 1.200 ton. We hebben daardoor een remweg van 800 tot 900 meter.

De locomotief alleen al is zo zwaar als een hele passagierstrein van de NS. Wij moeten veilige systemen, dus ERTMS — wij hebben daar al voor gekozen — en vooral ook voorrang aanleggen op goederentrajecten en dit ook echt als topprioriteit opnemen in de Lange Termijn Spooragenda die wij volgend jaar in deze Kamer zullen bespreken.

Aangekomen bij rangeerterrein Kijfhoek, even buiten de haven, zien wij het werk dat Keyrail doet. Keyrail is het ProRail, de spoorbeheerder, van de Rotterdamse haven en de Betuweroute. Goederenvervoerders moeten voor een goederenrit daarom bij twee instanties aankloppen, wat onnodig veel tijd en bureaucratie kost. De VVD wil geen twee regisseurs op het spoor. ProRail is hoofdeverantwoordelijk voor het beheer en de verdeling van alle capaciteit op het hele spoor, zowel voor goederen als voor reizigers. ProRail moet daarom ook direct worden aangestuurd door het ministerie in plaats van op afstand in een bv, zoals nu het geval is. Rijkswaterstaat, die over de aanleg en beheer van rijkswegen gaat, valt ook direct onder de ministeriële verantwoordelijkheid. Het ministerie is verantwoordelijk voor de basisinfrastructuur van water, weg en spoor. ProRail moet daarom naar onze mening ook komen te vallen onder de directe ministeriële verantwoordelijkheid.

Keyrail moet vervolgens de makelaar op het spoor worden voor goederenvervoer en ervoor zorgen dat de aangewezen treinpaden voor goederenvervoer beter benut worden dan nu het geval is.

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

Ik heb een informatieve vraag. Mevrouw De Boer geeft aan dat de toedeling van treinpaden, waar het in feite om gaat, direct onder het ministerie moet vallen. Geldt die VVD-opvatting ook voor de luchtvaart?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

De woordvoerder voor luchtvaart heeft net gesproken. Mijnheer De Rouwe, u hebt het nieuws vandaag misschien ook gevolgd. U had die vraag wellicht aan hem kunnen stellen. Maar goed, ik speel deze vraag even door en dan komen wij daar morgen in de tweede termijn netjes op terug.

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

Dat lijkt mij alleszins redelijk. Bij de luchtvaart is ook een persoon verantwoordelijk voor het toedelen van de "lucht-paden", om ze zo maar te noemen. Die valt ook niet onder het ministerie. Ik vraag mij dus af of het een consequente VVD-lijn is om dit verder door te trekken of dat dit alleen geldt voor het spoor. Ik kan mij voorstellen dat mevrouw De Boer daar morgen even op terug komt. Dat is geen enkel probleem.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Graag antwoord ik toch op een deel van de vraag. In zoverre is het consequent dat het beheer en de aanleg van wegen, van vaarwegen en van spoor volgens ons direct onder het ministerie en direct onder de ministeriële verantwoordelijkheid moet vallen. In zoverre trekken wij een consequente lijn.

De heer **Bashir** (SP):

Het is bekend dat de SP de NS en ProRail wil samenvoegen tot één bedrijf onder de directe verantwoordelijkheid van het ministerie. Wij hebben ons echter laten overtuigen door de staatssecretaris om het onderzoek dat zij daarover aan het doen is, af te wachten en niet nu al het debat daarover te voeren. Begrijp ik nu dat de VVD al een conclusie heeft getrokken, zonder het onderzoek dat hierover gaande is, af te wachten?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Wij gaan hier volgend jaar de Lange Termijn Spooragenda bespreken. Dan zullen wij ook een discussie voeren over de structuur op het spoor. Wij nemen nu de vrijheid om alvast een voorschot daarop te nemen, omdat wij het belangrijk vinden dat de hoofdinfrastructuur, de wegen, de vaarwegen, het spoor en de veiligheid op het spoor, in één hand, dus direct onder de ministeriële verantwoordelijkheid komen te liggen. Dat heb ik net ook tegen de heer De Rouwe gezegd. Wij lopen dus inderdaad een stukje vooruit. Wij zullen hierover volgend jaar nog een uitgebreid debat voeren, maar nu neem ik hier in die zin alvast een voorschot op.

De heer **Bashir** (SP):

Wij hebben ook al een voorschot erop genomen. De VVD neemt een voorschot erop. Wij zeggen dat de NS en ProRail zoals vroeger samengevoegd moeten worden. Dat was een bedrijf dat goed functioneerde. Wij hadden ook kritiek op het feit dat de staatssecretaris heel veel onderzoek ging doen. Ik concludeer nu dat de VVD ook vindt dat het onderzoek dat de staatssecretaris doet, eigenlijk overbodig is. De VVD heeft namelijk al conclusies getrokken. Waarvoor doet de staatssecretaris dan een onderzoek? De coalitiepartij heeft immers al de conclusies getrokken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik denk dat dit gewoon een deel van het onderzoek en van de structuurdiscussie is. Nogmaals, ik neem de vrijheid om daar alvast een voorschot op te nemen. Ik denk dat het onderzoek nog veel breder zal zijn. Ik wacht het onderzoek dan ook af.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Laat ik niet vooruitlopen op die discussie en niet een voorschot erop nemen, omdat wij die discussie inderdaad nog gaan voeren. Ik heb wel een vraag ter verheldering van het voorstel van mevrouw De Boer over de positie van Keyrail. Ze zegt enerzijds dat zij geen twee regisseurs op het spoor wil. Het moet dus ProRail worden. Anderzijds moet Keyrail dan de makelaar worden, maar dan moet die toch een soort regisseur voor het goederenvervoer blijven? Hoe ziet mevrouw De Boer dat?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het is heel goed dat u die vraag stelt, want dan ben ik niet duidelijk genoeg geweest. Ik vind dat er één regisseur op het spoor moet komen. Die moet gaan over de verdeling van de treinpaden. Als er twee regisseurs op het spoor zijn, dan gaat het uiteindelijk botsen, letterlijk en figuurlijk.

Dat moeten wij zien te voorkomen. ProRail verdeelt de treinpaden onder de goederen- en de reizigersvervoerders. Ik heb de dag dat ik mee was op de trein geconstateerd dat je als er iets gebeurt onderweg, letterlijk en figuurlijk van het spoor wordt gerangeerd. Wij moeten inderdaad voorkomen dat op het laatste moment treinpaden onbenut blijven. Er zijn natuurlijk noodsituaties, maar soms veranderen er dingen een dag van tevoren. Ook goederenvervoerders krijgen bijvoorbeeld twee dagen tevoren nog wel ladingen te verwerken. Dat moet allemaal worden ingepast op dat spoor. Dan moet Keyrail binnen de ruimte die door ProRail is aangewezen voor goederenvervoer, dit zo goed mogelijk invullen. Dit geldt ook voor de last minute aanvragen die regelmatig van goederenvervoerders komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dan hebben wij ProRail die de ruimte verdeelt over personen- en goederenvervoer. ProRail deelt vervolgens de treinpaden toe op het personenvervoer en Keyrail doet dit daarnaast voor de treinpaden op het goederenvervoer. Dan houd je toch altijd twee regisseurs die bij conflicten moeten bepalen of de personentrein wordt stilgezet of de goederentrein? Daarom snap ik niet helemaal wat mevrouw De Boer bedoelt met één versus twee regisseurs op het spoor, want het lijkt mij dat er dan toch twee blijven.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Nee. De ruimte die door ProRail op het spoor is aangewezen voor goederenvervoer, moet zo optimaal mogelijk worden gevuld. Ik zie dat er nu regelmatig gaten vallen en dat treinpaden niet worden benut, om welke reden dan ook. Keyrail moet alle aanvragen, ook last minute aanvragen van de laatste twee of drie dagen, verwerken in de ruimte die is aangewezen voor spoorgoederenvervoer en niet voor reizigersvervoer. Zo kun je voorkomen dat dit met elkaar gaat botsen.

Keyrail verdeelt, zoals gezegd, de door ProRail aangewezen goederenpaden onder de verschillende goederenvervoerders en kijkt goed waar de beschikbare ruimte op het laatste moment nog kan worden ingevuld. Dit is naar mijn mening een goed idee. Ik vraag de staatssecretaris of zij deze optie meeneemt in de onderzoeken naar de ordening op het spoor in het kader van de Lange Termijn Spooragenda.

Vanaf Kijfhoek zijn meerdere routes naar het achterland mogelijk, bijvoorbeeld de Brabantroute. Nu rijden veel goederentreinen door de Drechtsteden. Deze kunnen veel beter eerst via de Betuweroute rijden en dan via de nog aan te leggen bocht bij Meteren verder door Brabant. Dit is veiliger en sneller en de Drechtsteden worden dan ontzien. Binnen het programma Hoogfrequent Spoor is geld gereserveerd voor de bocht bij Meteren. Ik wil van de staatssecretaris weten hoe de bocht bij Meteren versneld kan worden aangelegd. De bocht bij Meteren zal echter ook weer problemen geven met het spoor in Vught. Dus ik wil ook weten wat wij daaraan doen op korte termijn.

Dit brengt mij bij de Lange Termijn Spooragenda waarin wij aandacht moeten besteden aan de routing van goederentreinen gedurende de werkzaamheden aan het ontbrekende spoor als onderdeel van de Betuweroute in Duitsland. Deze werkzaamheden zullen zeker tot 2020 in beslag nemen. Welke veiligheidsmaatregelen moeten wij hiervoor treffen naast ERTMS en op welke routes?

Oost-Nederland en spoorgoederenvervoer staan binnenkort apart op de agenda. Wij zullen breed en uitgebreid moeten kijken naar de veiligheid, hoeveel treinen waar en wanneer langs kunnen gaan en wat er kan worden vervoerd. Inmiddels ben ik al vergevorderd met mijn spreektijd, dus ik reis snel door naar Oost-Nederland. Hier neem ik een kijkje bij de Twentekanal en de sluis bij Eefde. Er is geld beschikbaar voor de uitbreiding van de sluis van Eefde en voor de verruiming van de Twentekanal. De minister wil echter bezuinigen op de sluisbediening. De VVD-fractie vindt dat de effecten van deze bezuinigingen ongedaan moeten worden gemaakt door efficiency, en dat dit moet worden terugverdiend door een betere samenwerking tussen de bediening van de verschillende sluizen en bruggen die er nu zijn, en door bediening op afstand. Redden we dat? Ik hoor graag de visie van de minister.

De heer **Bashir** (SP):

Ik hoor mevrouw De Boer vooruitlopen op de Lange Termijn Spooragenda en op de discussie over de vraag of de NS en ProRail moeten worden samengevoegd. Maar dat is vooruitlopen. Het probleem van volgend jaar — want het gaat nu om de begroting voor 2014 — is dat mensen straks 3,4% meer moeten gaan betalen voor een treinkaartje. Daar

hoor ik van mevrouw De Boer helemaal niks over. Of is mevrouw De Boer daarmee in haar nopjes?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik voer deze discussie wel vaker met de SP. Er zijn twee smaken: of de belastingbetaler of de reiziger betaalt het treinkaartje. Prijsverhogingen zijn in de regel altijd vervelend. Ik heb ervoor gekozen om het vandaag eens te hebben over goederenvervoer. In deze Kamer spreken we regelmatig over reizigersvervoer. Gisteren hadden we het over de hogesnelheidslijn en binnenkort staan nog een aantal debatten op de agenda. Ik kies ervoor om vandaag, in het kader van de begroting voor 2014, mijn visie te geven op het spoorgoederenvervoer en op het vervoer van goederen over water, die ongelooflijk belangrijk zijn voor het welslagen van de investeringen van miljarden die wij hebben gedaan in de Tweede Maasvlakte.

De heer **Bashir** (SP):

Wat mevrouw De Boer vertelt, is niet waar. Het is geen keuze tussen de belastingbetaler en de reiziger. Overigens is die reiziger ook een belastingbetaler, maar dat zal er bij de VVD waarschijnlijk niet ingaan. Die prijsverhoging komt doordat de NS een hogere gebruiksvergoeding moet betalen voor het spoor. Dat is gewoon een belastingverhoging voor de NS, die de VVD en de PvdA doorvoeren. Daardoor gaan de tarieven van de NS omhoog. Mijn vraag is wat de boodschap aan de reiziger is, die straks 3,4% meer moet betalen voor een treinkaartje dankzij de hogere belasting die de VVD vraagt voor het gebruik van het spoor.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik zei het net al: een prijsverhoging is altijd vervelend. Alleen, we doen dit niet voor niks. We doen dit voor diezelfde reiziger. Die gebruiksvergoeding wordt namelijk ook weer ingezet voor de veiligheid op het spoor, voor werkzaamheden aan het spoor. Ik neem aan dat de reiziger ook veilig wil reizen over het spoor. Ja, het resulteert op die manier in een verhoging van de prijs van het treinkaartje; anders had dit uit de algemene middelen, dat wil zeggen belastinggeld, moeten komen. Er zijn twee smaken, maar dat gaat er bij de SP misschien niet in, want die heeft misschien een of andere boom in de achtertuin staan waaraan geld groeit. In de praktijk werkt het echter iets anders. Die prijsverhoging is helaas noodzakelijk om het reizigersvervoer betaalbaar te houden, maar met name — en dat zeg ik er heel nadrukkelijk bij — ook veilig. In de afgelopen jaren hebben we een paar ongelukken gezien. We willen voorkomen dat er meer ongelukken plaatsvinden. Ik vind het daarom enorm belangrijk dat we blijven investeren in de veiligheid op het spoor. Dat zal ik ook aan diezelfde reiziger vertellen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Vanuit de trein zie ik af en toe een binnenvaartschip. Dat doet me denken aan de motie-Aptroot c.s. (33000-XII, nr. 18) over het opstellen van een landelijk dekkend plan voor

overslagterminals weg-water-spoor. Ik vraag de minister: hoe staat het daarmee?

We zijn in de buurt van Duitsland. In Rotterdam is flink geïnvesteerd in lng. lng is vloeibaar gas met een schonere uitstoot. Gelukkig wordt de accijnsverhoging van lng voor de binnenvaart gecompenseerd, maar hoe zit het met de voortgang van de investeringen in lng in Duitsland en in andere landen waar onze binnenvaartschepen varen?

In het oosten stap ik over op een "gewone" reizigerstrein. Ik zie de voordelen van regionale aanbestedingen. Die voordelen zijn dat regionale vervoerders betere kwaliteit voor minder geld leveren dan de NS. Ik wil daarom wederom aan de orde stellen dat er van de VVD meer regionale lijnen mogen worden losgekoppeld van het hoofdspoor en mogen worden aanbesteed. Het gaat daarbij om de verliesgevendende lijnen. Hiermee nemen we een voorschot op de Europese regels om het spoorvervoer te liberaliseren. Nu hoefde ik niet uit te checken bij de goederenvervoerder, maar het is bij het overstappen tussen twee reizigersvervoerders echt een nadeel dat de reiziger tegen een paaltjeswoud aanloopt. Het initiatief van de VVD en de ChristenUnie om de ov-chipkaart open te gooien voor de markt, is goed ontvangen. Ik spreek hierbij dan ook de verwachting uit dat de staatssecretaris hier voortvarend mee aan de slag zal gaan.

Ik zit in een dieseltrein en dat brengt me tot slot tot bij een vraag aan de staatssecretaris over het vervallen van de accijnsvrijstelling voor diesel en de gevolgen hiervan voor diesellijnen in het noorden, oosten en zuiden van Nederland. We hebben hierover een brandbrief gekregen van de desbetreffende provincies. Er dreigt geschrapt te worden in de dienstregeling. Dit baart ons zorgen. Ik wil graag dat de staatssecretaris de gevolgen hiervan nader in kaart brengt. Met dit verzoek aan de staatssecretaris besluit ik mijn betoog.

De heer Van Gerven (SP):

Ik vroeg me af of dit de inbreng was van de VVD bij dit begrotingsdebat. We hebben het over infrastructuur en milieu. Zal de heer Litjens of de heer Dijkstra wellicht ook nog het woord voeren in eerste termijn?

Mevrouw De Boer (VVD):

We hebben er vandaag voor gekozen om deze onderwerpen eruit te lichten en om daarbij een visie te geven voor volgend jaar. Ik heb er bijvoorbeeld voor gekozen om het vandaag te hebben over goederenvervoer. We hebben het deze maanden namelijk al ettelijke malen gehad over reizigersvervoer. Over milieu zijn er ook een aantal debatten. Dat wil niet zeggen dat we dit minder belangrijk vinden. We hebben er echter voor gekozen om vandaag bij de behandeling van de begroting voor 2014 deze accenten te leggen.

De heer Van Gerven (SP):

We hebben vandaag in de krant een verhaal kunnen lezen waarin milieuorganisaties aan de schandpaal worden genageld door een collega van u. Zij mogen namelijk niet opkomen voor een goed milieu. We hebben net de heer Elias gehoord. Hij vindt dat er geen natuurcompensatie

mag zijn. Ik kan alleen maar constateren dat de VVD zich vandaag opstelt als de partij van milieunihilisme. Zij gaat kennelijk alleen maar voor de poen die verdiend moet worden. Tot slot is zij ook nog voor tolheffing in, ik meen, de Blankenburgtunnel, bij de A15 en de tunnel in Zeeland. Het is een treurige constatering, maar ik kan niet anders.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik kan er in zijn algemeenheid het volgende op zeggen. De VVD heeft het milieu hoog in het vaandel, maar zij is ook voor een realistisch milieubeleid. Een realistisch milieubeleid, zeg ik tegen de SP, moet ook betaald worden. Dat zeg ik er heel nadrukkelijk bij, want ik weet nooit waar de dekking van de SP vandaan komt. We hebben het hier vandaag ook over een aantal maatregelen op het gebied van wegen. Ik denk dat de heer Elias duidelijk genoeg is geweest in zijn woordvoering. We zijn inderdaad niet voor een overdreven compensatie van grote projecten, plus op plus. We zijn voor een realistisch natuurbeleid en voor een realistisch en betaalbaar milieubeleid.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik had ook gehoopt dat ik de heer Dijkstra een vraag kon stellen. Ik stel vast dat de VVD als grootste partij, met het grootste aantal minuten spreektijd bij deze begrotingsbehandeling, er niet voor heeft gekozen om de milieuproblemen in dit debat aan de orde te stellen. Dat kan. Dan wil ik toch aan deze woordvoerder vragen waar de VVD voor kiest als het gaat om de wettelijke beperkte uitstootnormen die we nu eenmaal met elkaar hebben afgesproken. De heer Dijkstra was zo dapper om vanmorgen in Trouw toe te geven dat niet alleen de wegen voor stikstofbelasting zorgen, maar ook de intensieve veehouderij. Dat zei hij heel keurig. Als er maar een beperkte vervuilingruimte te verdelen is, kiest de VVD dan voor de automobilist of voor de megastal?

Mevrouw De Boer (VVD):

Poeh, dat is een heel lastige vraag. Die kan ik niet zo een-twee-drie beantwoorden. Daar zullen we in de tweede termijn op terugkomen.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dat vind ik toch een beetje teleurstellend. Ik ga ervan uit dat er bij de VVD verhitte discussies worden gevoerd, omdat de VVD zowel de cowboys in de landbouw wil steunen als de automobilist die, in de ogen van de VVD, 130 km/u wil rijden. Ik merk nu uit de reactie van mevrouw De Boer dat de VVD eigenlijk helemaal geen idee heeft dat ze daar iets van had moeten vinden en dat dit soort dingen helemaal niet besproken worden in de fractie. Komt daar misschien die ietwat inhoudsloze inbreng vandaan die we in deze Kamer steeds moeten aanhoren van een aantal woordvoerders? Ik noem geen namen.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik hoor deze opmerkingen aan van de Partij voor de Dieren. Zij voert altijd heel eenzijdig het debat, als een en ander maar raakvlakken heeft met het onderwerp. Ik heb de Partij voor de Dieren nog nooit bij een debat gezien over reizigers-

vervoer of spoorgoederenvervoer. Nog nooit. Vervolgens wordt de VVD beschuldigd van een eenzijdige benadering.

Voorzitter. We hebben er vandaag voor gekozen om het te hebben over goederenvervoer en om de Tweede Maasvlakte ook eens te belichten. Reizigers klagen als er vertraging is, goederenwagons hoor je niet. Het is zo belangrijk voor het verdienmodel van Nederland dat die Tweede Maasvlakte een succes wordt en dat het goederenvervoer een succes wordt en blijft en zelfs nog meer dan dat. Zodoende kunnen we ook allerlei milieu- en natuurmaatregelen betalen waarom keer op keer hier is gevraagd, onder andere door de Partij voor de Dieren. Dus wij zijn voor een realistische benadering en we hebben er vandaag voor gekozen om deze twee onderwerpen te belichten, ook met het oog op het feit dat er over milieu de komende tijd nog de nodige debatten zullen worden gevoerd. Dat geldt ook voor het andere deel van mijn portefeuille, het reizigersvervoer.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik wil nog even terugkomen op het punt van de dieselspoorlijnen. De ChristenUnie heeft natuurlijk de noodroep van de provincies gehoord. De VVD-fractie ging daarop in. Hoe staat de VVD-fractie tegenover elektrificatie van die spoorlijnen? Kan dat op steun van de VVD-fractie rekenen?

Mevrouw De Boer (VVD):

Idealiter is dat het mooiste natuurlijk. He betekent minder uitstoot en het is goedkoper in de exploitatie. Het vergt alleen wel een eenmalige investering van zo'n 450 km spoor en 450 miljoen euro. Ik heb dat geld op dit moment niet in de achterzak zitten. Er is een brandbrief geschreven. Ik wil van de staatssecretaris weten wat de gevolgen zijn van die accijnsverhoging voor deze diesellijnen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De VVD-woordvoerder heeft heel nadrukkelijk ook de voordelen genoemd van elektrificatie. Het is schoner en goedkoper in het onderhoud. De treinen rijden sneller. Het geeft ook heel veel werkgelegenheid. Dus ik hoop dat de VVD-fractie wel bereid is om te kijken of we niet met alle partijen samen, de vervoerders, de provincies en het Rijk, kunnen kijken hoe we tot een investeringsagenda kunnen komen. Het hoeft niet volgend jaar gerealiseerd te zijn en het is een agenda die zichzelf ook terug kan verdienen. Is de VVD-woordvoerder dat met mij eens?

Mevrouw De Boer (VVD):

Het gaat hier om relatief dunne lijnen. Dus dat terugverdienen is dan toch iets lastiger. Dat moet de ChristenUnie toch wel met mij eens zijn. Ik zal ieder voorstel op zijn merites beoordelen maar ik zie zo een-twee-drie geen dekking verschijnen voor die 450 miljoen euro. Dus ik vraag mij af met welk dekkingsvoorstel de ChristenUnie komt en of dat inderdaad wel het goede dekkingsvoorstel is.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Met maar twee woordvoerders op zo'n brede portefeuille is het voor de collega's een beetje kiezen bij wie je dan wat onderbrengt. Daarom zou ik mevrouw De Boer de vraag willen stellen waarom de VVD zo graag wil bezuinigen op

zebrapaden. Is de verkeersveiligheid dan niet van belang voor de VVD?

Mevrouw De Boer (VVD):

De verkeersveiligheid is van groot belang en de bezuinigingen op zebrapaden laat ik hier eventjes in het midden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is omdat vanochtend een collega en fractiegenoot van mevrouw De Boer in de krant zei dat er vooral bezuinigd zou moeten worden op zebrapaden. Dit terwijl ik constateer dat op basis van een aantal plaatselijke verkiezingsprogramma's allerlei lokale VVD'ers extra zebrapaden aan het aanleggen zijn. Ik was dus toch een beetje in verwarring en ik vroeg mij af waarom dit nou op de dag van de begrotingsbehandeling voor de VVD een speerpunt is waarmee ze in de pers naar buiten wilde komen. De heer Dijkstra kan nu niet het woord voeren. Daarom de vraag aan mevrouw De Boer waarom de VVD zo nodig wil bezuinigen op de zebrapaden.

Mevrouw De Boer (VVD):

We wilden de verwarring zo klein mogelijk houden. Vandaar dat we er twee onderwerpen groot wensten uit te lichten, maar we zorgen nu toch weer op andere punten voor verwarring. Laat ik mij de vrijheid voorbehouden om er morgen in tweede termijn netjes op terug te komen.

De voorzitter:

Dat wordt een heel lijstje, mevrouw De Boer.

De heer De Graaf (PVV):

En nog een opdracht voor de heer Dijkstra, maar aangezien die nu achter mij zit met een pleister op z'n mond stel ik de vraag maar aan mevrouw De Boer. De heer Dijkstra heeft een amendement ingediend om een tonnetje — het is veel geld voor één persoon maar gelet op de rijksbegroting maar heel weinig — toe te schuiven aan de door mij ook zeer gewaardeerde wetenschapsjournalist Marcel Crok. Ik heb ook zijn boek gelezen, evenals zijn artikelen. Ik ben blij dat de heer Dijkstra na de PVV de eerste is die zich ook een beetje in de andere kant van de klimaatdiscussie begint te verdiepen. Dus daarvoor hulde. Is de VVD het met de PVV eens dat een ton schuiven naar een site voor klimaatdialoog niet de verkeerde weg is? Moeten we niet korten op al die miljoenen en nog eens miljoenen die vanuit het Rijk naar allemaal duurzame-subsidiedialoogclubs gaan? Moeten die er niet af?

Mevrouw De Boer (VVD):

Dat is een voorstel geweest van college Neppéus. Gebleken is dat dat goed heeft gewerkt. Wij willen het dan ook graag continueren. We zullen er morgen dan ook een amendement over indienen. Voor de rest is het goed om te horen dat de heer De Graaf zo geïnteresseerd is in wat hij allemaal leest.



De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. De minister van Infrastructuur en Milieu — daar zit zij, met een oranje jurk aan — slaapt tegenwoordig in een nachtop met een foto erop van Hans Spekman en Diederik Samsom. In haar slaapkamer hangt een poster van Milieudefensie en haar dekbedovertrek heeft zij gekocht in de webshop van Urgenda. Als zij 's morgens uit bed komt, serveert manlief een kopje thee in een gerecycled aardewerken serviesje dat zij van mevrouw Van Tongeren heeft gekregen na Sinterklaas vorig jaar, toen de minister van Infrastructuur en Milieu lid werd van GroenLinks. De minister moet zich schamen voor dit hoogverraad aan de Nederlandse automobilist en beroepschauffeur. Zij is totaal onzichtbaar en laat steeds weer over zich lopen: eerst door de Kunduzpartijen, vervolgens door de socialisten van de Partij van de Arbeid in het regeerakkoord, toen bij de begroting voor 2014 en nu weer bij het Herfstakkoord. Nog heter van de naald is het Fyra-debacle. Ook dat gaat, gedeeltelijk, ten koste van het infrafonds.

Steeds lijken de kortingen op haar budget de minister te overvallen; of overvallen zij haar niet, maar bevallen zij haar misschien wel? Ik weet het niet. Graag krijg ik hierop een helder antwoord. Waar komen anders die linkse praatjes vandaan bij dat vreselijke Buitenhof? Het leek wel of daar een cryptosocialiste aan het woord was om haar falen aangaande de automobilist te verhullen. De btw omhoog, de bpm omhoog, accijnzen op brandstof: de automobilist wordt letterlijk kaalgeplukt. En de minister? Zij vindt het allemaal prima, terwijl zij hoort te strijden voor meer asfalt en lagere accijnzen. Komt daar nog wat van? De Partij van de Arbeid is de bovenliggende partij. Dat komt niet door de staatssecretaris van I en M, maar door de minister van Financiën. Hij bepaalt, de staatssecretaris wrijft vergenoegd in haar groene handen, de minister incasseert gelaten haar ministersalaris en de premier haalt koffie en ziet dat iedereen het naar zijn zin heeft. En de automobilist? Tsjja, die betaalt; die crepeert. Is de minister eindelijk bereid om uit haar luie stoel te komen en het weer op te nemen voor autorijdend Nederland? Dit vraag ik haar voor de tweede keer.

Automobilisten, autobezitters, betalen 63% belasting om het bezit en gebruik van een auto te kunnen bekostigen. Ik herhaal: 63%. Ook bezitters van oldtimers worden zwaarder belast. Zij doen hun historisch rijdend erfgoed massaal van de hand en de maatregel zal weinig tot niets opleveren. Vrachtwagenchauffeurs worden zwaarder belast zodat wordt gekozen voor tanken in het buitenland en straks voor het in dienst nemen van nog meer Oost-Europeanen. Pomphouders in de grensstreek gaan failliet doordat in het buitenland getankt wordt. Tel maar uit, de winst voor Nederland. Al die opgebrachte belastingen worden gebruikt om de groene dromen van de linkse grachtengordelmens te subsidiëren, want die rijdt vrolijk rond in zijn hybride of elektrische auto. Er worden duurzaamheidssubsidies en innovatiesubsidies van betaald en er worden windturbines mee gefinancierd. Het drama van GreenCab in Utrecht bewijst dat het weggegooid geld is.

De automobilist kan, net als slachtoffers van windturbines en beroepschauffeurs, alleen nog bij de Partij voor de Vrijheid terecht. Bij geen enkele andere partij voelt hij of zij zich nog thuis. Ik citeer de minister: De VVD is de vriend van iedereen die van A naar B wil. Wie echter van A naar

B wil, is allang niet meer de vriend van de VVD. De vriend van allen is namelijk de vriend van niemand. Graag krijg ik hierop een uitgebreide reactie van de minister. Er worden minder snelwegen aangelegd, zodat bij een klein economisch meevallertje de wegen weer volstaan. De PVV is de enige partij die de automobilist nog volop bedient, met een volledige reparatie van de snelwegbezuinigingen van het Kunduzakkoord en dit jaar met een half miljard euro extra voor de aanleg van snelwegen. Het kwartje van Kok geven we terug en we zorgen ervoor dat de accijnzen minimaal €0,01 lager zijn dan in de ons omringende landen. Waar is de VVD-minister? Waar is haar rechtse elan? Ik vraag haar nogmaals: is zij bereid de PVV te volgen op het rechte pad?

Ik memoreerde de toekomstige files al. Is de minister bereid om met de provincies in overleg te treden en te eisen dat alle provinciale opcenten aan aanleg en verbetering van provinciale wegen worden gespendeerd? Dit onderliggende wegennetwerk is nu onvoldoende om de toekomstige files op te vangen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister.

De automobilist smacht naar een eenduidige maximumsnelheid en bebording. Ondanks eerdere toezeggingen van de minister komt daar nog te weinig van terecht. De ergernis is nog steeds erg groot.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid heb ik een amendement ingediend om 10,6 miljoen euro aan klimaatgelden in te zetten voor vermindering van het aantal ernstig gewonden in het verkeer. Het aantal gewonden is de laatste jaren schrikbarend gestegen. Wij zien het vooral in Zuidwest-Nederland en Noord-Brabant. Dat geld halen wij weg bij het klimaat, aangezien er geen enkel wetenschappelijk bewijs is voor de menselijke invloed op het klimaat door CO₂-uitstoot, terwijl daar wel al het beleid op geënt is.

De heer **Elias** (VVD):

De heer De Graaf heeft zo-even een aantal beloften gedaan aan weggebruikers en automobilisten in Nederland. Hij gaat dit doen, hij gaat dat doen, hij gaat dit teruggeven, hij gaat dat regelen. Zou hij een jaartal willen noemen wanneer hij deze beloften gaat waarmaken?

De heer **De Graaf** (PVV):

Het is heel makkelijk. De heer Elias loopt al weg, maar dat is nogal gemakzuchtig. Hij kan blijven staan, want hij krijgt keurig antwoord. Wij hebben vorig jaar in ons verkiezingsprogramma keurig laten zien dat wij al die ellende op de beste manier repareren. Bij ons was de werkloosheid het laagst, de werkgelegenheidsgroei het hoogst, de huizenprijzen bleven het beste in stand, de economie draaide het beste. Wat wil je nog meer?, zo zou ik de heer Elias willen vragen.

De heer **Elias** (VVD):

Realisatie van die beloften. U kunt dit niet waarmaken. U staat aan de kant. U bent weggelopen. Klaar.

De heer **De Graaf** (PVV):

De heer Elias komt weer met dat wegloopverhaal. Dat is een beetje dom, maar dat vergeef ik hem. Hij is met Kunduz in zee gegaan om de grootste bezuinigingsoperatie van de

laatste honderd jaar in gang te zetten, de grootste bezuinigingsoperatie van de laatste honderd jaar, terwijl hij met ons door had kunnen strijden om de grenzen meer dicht te gooien voor massa-immigratie, om niet nog meer werknemers uit Oost-Europa binnen te halen, om belastingen te verlagen. Want de VVD laat het keihard afweten bij die belastingverlaging. De VVD zit gewoon op een socialistische koers en doet niks anders dan belastingen verhogen. Niet alleen de automobilist is daarbij de klos, de Nederlandse economie is daarbij de klos, de Nederlanders in het algemeen zijn daarbij de klos.

Ik was gebleven bij het windmolenverhaal. Wij beïnvloeden liever de verkeersveiligheid op een positieve manier dan dat wij geld weggoien aan zinloze klimaatdoelstellingen. Graag hierop een reactie van beide linkse bewindspersonen, met daarbij de vraag of zij bereid zijn om verkeersveiligheid in plaats van klimaat als topprioriteit aan te merken.

Ik ga over naar misschien wel de grootste en duurste wetenschappelijke fraude ooit op de wereld gepleegd: de klimaatfraude. Onze staatssecretaris vertegenwoordigt daarin een bolwerk dat is gefiltreerd in ministeries, regeringen, parlementen en maatschappelijke organisaties en dat de belastingbetaler miljarden afhandig maakt om charlatans te subsidiëren die beweren het klimaat te redden, maar van wie de subsidieverlating de enige drijfveer is om 's morgens nog tussen de zure lappen vandaan te komen. Namens dit bolwerk bestrijdt de staatssecretaris de vrijheid van de mens, want de mensheid is volgens dit bolwerk het grote kwaad. Ecologen, groensocialisten, klimaatredders, het maakt mij niet uit hoe wij ze noemen, maar het is een gevaarlijke club mensen die de oude idealen van het marxisme in stand houden, overgoten met een groen vernisje. Zij zien de toestand van de aarde als onveranderbaar, maar de geschiedenis en het heden geven hen ongelijk. Zij hebben geen vertrouwen in de mens als de ultieme hulpbron, maar de mensheid bewijst steeds weer het tegenovergestelde. Zij gebruiken technologische ontwikkelingen slechts als middel om de vrijheid van mensen in te perken met als ultieme bewijs de miljarden verslindende windturbines. Maar de wetenschap laat steeds weer zien dat zij op de verkeerde weg zijn, met als laatste dieptepunt de antwoorden van de staatssecretaris op mijn tijdens het laatste klimaatdebat gestelde vragen. Wetenschappelijk zit de staatssecretaris helemaal klem met haar vingers tussen de deur. Zij weet haar klimaatbeleid slechts nog te onderbouwen met oude IPCC-leugens — zij gebruikt niet eens de nieuwste leugens van het IPCC — en valt terug op het voorzorgsprincipe. Daarmee zegt zij eigenlijk dat iets wat schade zou kunnen veroorzaken, moet worden voorkomen. Dan is het nog maar een kleine stap naar het verbieden van alles wat helpt om deze wereld mooier, schoner en leuker te maken.

Daarom stel ik de volgende laatste vragen aan de staatssecretaris. Is zij bereid om niet slechts uit voorzorg te handelen in haar beleid, maar om gewoon eens de hele wetenschap te omarmen? Het bewijs dat de mens via CO₂-uitstoot invloed heeft op het klimaat is nooit geleverd, zo heb ik haar tijdens het vorige AO over het klimaat verteld. Is de staatssecretaris dan ook bereid om een moratorium op de bouw van windturbines en andere CO₂-beperkende maatregelen in te stellen totdat dit bewijs eindelijk eens geleverd wordt? Professor Richard Tol — dat is niet de minste Nederlandse wetenschapper; het is een wereldwijde

beroemdheid, en terecht — heeft aangetoond dat een temperatuurstijging van 2,2 graad Celsius voordelig is voor de mensheid. Is de staatssecretaris bereid om dit gegeven mee te nemen in de vaststelling van het beleid?

De heer Bashir (SP):

Ik heb heel veel onzin over CO₂ gehoord, maar daar wil ik niet op ingaan. Ik heb wel een vraag over het spoor, want daarover heb ik helemaal niets van de PVV gehoord. Vorig jaar ook niet en het jaar daarvoor ook niet. Mijn vraag blijft dan ook hetzelfde als die van vorig jaar en het jaar daarvoor: is het spoor niet belangrijk genoeg voor de PVV om daar ook nog iets over te zeggen in een van de grootste en belangrijkste debatten van het jaar?

De heer De Graaf (PVV):

Ja, zelfs tot aan de schone toiletten aan toe. Daar heeft de heer Bashir de afgelopen week heel veel over gezegd. Dat leek voor de SP het allerbelangrijkste punt te zijn. Het lijkt wel alsof bij de SP het idee heerst dat mensen met de trein gaan omdat er een toilet is. Dat is een beetje apart, maar dat terzijde. Het spoor is uiteraard belangrijk voor de PVV. Daarom is mijn collega, de heer Beertema, naar het debat over de Fyra geweest, omdat ik zelf in de voorbereidende commissie voor het onderzoek naar de Fyra heb plaatsgenomen. Daarmee laten wij zien dat wij het spoor belangrijk vinden. Wij zijn bij de meeste spoordebatten aanwezig, maar bij ziekte lukt dat niet altijd; er kan altijd iets tussenkomen. Wij laten daarmee zien dat wij het spoor belangrijk vinden. Er wordt veel geld geïnvesteerd in het spoor. De automobilist betaalt met zijn 63% belasting heel veel mee aan het spoor. Ik zeg dan ook het volgende tegen de heer Bashir. Ga er met ons in mee om het spoor te houden zoals het is, zodat de treinen netjes blijven rijden en misschien nog wat beter. Dat kan de NS intern allemaal heel goed oplossen, met genoeg druk van de Kamer en de staatssecretaris. En wees eens wat liever voor de automobilist, die zo veel belasting betaalt en daarmee ook het kaartje van de treinreiziger sponsort.

De heer Bashir (SP):

De heer De Graaf zegt dat ik met hem mee moet gaan in zijn opvatting over het spoor, maar ik heb in zijn bijdrage niets over het spoor gehoord. Ik heb bijvoorbeeld ook niks gehoord over de verhoging van de prijs van treinkaartjes met 3,4%. Dat gaan mensen per 1 januari meteen in hun portemonnee voelen. Dat scheelt echt tientallen euro's. Als je een gezin hebt en kleine kinderen hebt die naar school gaan, scheelt dit heel veel geld. Waarom heeft de PVV alleen maar zo veel aandacht voor de automobilist, maar helemaal niet voor de treinreiziger? De punten die de PVV over de automobilist maakt zijn uiteraard belangrijk, maar de treinreiziger is blijkbaar niet belangrijk genoeg.

De heer De Graaf (PVV):

Nogmaals, de treinreiziger is hartstikke belangrijk voor de PVV. De verhoging van de prijs van treinkaartjes is inderdaad niet leuk. De PVV zorgt er met haar plannen voor dat iedereen in Nederland meer geld in zijn zak overhoudt. Die plannen zijn allemaal doorgerekend en keurig gedekt. De SP heeft altijd plannen die heel veel geld kosten en de belastingen nog verder omhoogjagen dan dit kabinet doet.

Dan wordt het inderdaad heel moeilijk om een verhoging van de prijs van het treinkaartje te betalen. Mensen houden op een gegeven moment namelijk echt helemaal niets meer over. Dat is de sprookjeswereld van de SP. Wij zorgen ervoor dat mensen meer geld in hun portemonnee overhouden, zodat zij zo'n klap van een iets verhoogde prijs van het treinkaartje zelf kunnen opvangen. Daarmee wil ik echter niet zeggen dat ik blij ben met die verhoging.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voorzitter. Van asfaltdenken naar slimme bereikbaarheid: het is tijd dat de overheid het heft in handen neemt en onze infrastructuur klaarstoomt voor de toekomst. De Partij van de Arbeid wil af van het aloude asfaltdenken en toe naar een nieuwe, slimme visie op bereikbaarheid. Die is nodig om de toekomstige groei aan mobiliteit aan te kunnen. Met alleen het aanleggen van de wegen zoals we hebben afgesproken, redden we het simpelweg niet. Dit is een ambitie die door de minister van Infrastructuur en Milieu wordt gedeeld met de PvdA.

Trends zoals urbanisatie, telewerken, jongeren die minder autorijden en de vergrijzing maken bovendien een fundamentele verandering noodzakelijk. Innovaties maken deze verandering mogelijk. Auto's rijden straks op zonne-energie, dus geen dure hoge brandstofkosten meer maar een auto die juist energie oplevert. Er komen duurzame alternatieven voor asfalt, zoals mogelijk glas of kunststof. Het eigenauto-bezit wordt minder vanzelfsprekend, autodelen neemt een enorme vlucht en flexibel switchen tussen auto, trein en fiets of toch liever thuiswerken is straks eerder regel dan uitzondering.

De heer Bashir (SP):

Dit klinkt mij allemaal als muziek in de oren. De PvdA wil stoppen met asfaltdenken. Ik zou zeggen: laten we meteen zakendoen. Ik heb hier een lijstje met projecten die we meteen kunnen schrappen. Laten we beginnen met de Blankenburgtunnel en het verbreden van de A27. Dit zijn allebei projecten waar de PvdA net als de SP tegen was. We hebben samen actiegevoerd tegen de Blankenburgtunnel. U hebt de sleutel in handen, mevrouw Kuiken, om hier meteen zaken te doen en die projecten te schrappen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Het is jammer dat de heer Bashir dit keer geen foto heeft meegenomen. Ik had mij daar al op verheugd ... Zonder gekheid: ik ken de wensen van de SP. Sommige zijn misschien zelfs de onze. De heer Bashir moet echter wel goed luisteren. Ik heb gezegd dat we door moeten gaan met het leggen van asfalt, zoals we dat hebben afgesproken. Dat is nodig voor de bereikbaarheid in het hier en nu. Gelijktijdig, echter, moeten we starten met denken over de toekomst, omdat alleen asfalt aanleggen niet genoeg is om de bereikbaarheid in Nederland goed te houden. En die bereikbaarheid is belangrijk voor onze economie en werkgelegenheid.

De heer Bashir (SP):

Die foto heb ik nog. Die komt zeker nog terug, daar kan mevrouw Kuiken op rekenen. De woordvoerder van de PvdA, mevrouw Kuiken zegt: laten we stoppen met asfaltdenken. Wie zorgt in deze Kamer voor een meerderheid als het gaat om de Blankenburgtunnel? Wie zorgt voor een meerderheid als het om het verbreden van de A27 bij Utrecht gaat? Dat is de PvdA. Ik zou dus zeggen: laten we meteen boter bij de vis doen, meteen zakendoen en meteen stoppen met asfaltdenken. Hoe gaat de PvdA tegelijkertijd asfalt aanleggen, zoals de Blankenburgtunnel en de A27, en ook pleiten voor het stoppen met asfaltdenken? Kan mevrouw Kuiken dat aan mij uitleggen?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Nogmaals, dit is een goede en terechte vraag. Ik suggereer echter niet dat we nu of in de toekomst geen asfalt gaan aanleggen. Ik zeg wel dat we gelijktijdig alternatieve oplossingen nodig hebben om Nederland in de toekomst bereikbaar te houden. Dat betekent dus kiezen voor innovaties, wellicht andersoortig asfalt en andere typen auto's, om ervoor te zorgen dat Nederland straks niet dichtslibt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik zou bijna als eerste "gezondheid" willen zeggen tegen de voorzitter, die zo moet kiezen.

Dan mijn vraag aan mevrouw Kuiken. Heeft de toekomstvisie die zij schetst nog betrekking op dit Infrastructuurfonds of is dat een visie die zich pas gaat concretiseren na 2028, omdat dit kabinet de middelen tot 2028 immers helemaal heeft belegd?

De voorzitter:

Ik dank mevrouw Van Veldhoven voor haar gezondheidswens. Ik hoop dat die werkt.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voor een deel zijn die middelen niet belegd. Er is onder andere een fonds voor Beter Benutten. We hebben nog ruimte over, juist door voorstellen die onder andere met de coalitiepartner VVD zijn gedaan om het Infrastructuurfonds zo goed mogelijk intact te houden. Ik zou zeggen: maak ook keuzes nu, juist om die toekomst beschikbaar te maken. Er zijn al verschillende interessante voorstellen gedaan, niet alleen door mijzelf maar ook door andere partijen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Zoals mevrouw Kuiken weet, is ook mijn fractie een groot voorstander van Beter Benutten. Daarmee alleen kunnen wij echter de toekomstvisie niet realiseren die mevrouw Kuiken zojuist schetste. Daarvoor is meer nodig dan alleen dat deel van het programma. Als het aan het kabinet ligt, wordt binnenkort het infrastructuurfonds weer met 120 miljoen gekort om het debacle met de Fyra te dekken. Ik zie daarom weinig beschikbare ruimte meer voor het nog vóór 2028 echt concreet vormgeven van deze visie. Als mevrouw Kuiken nu zegt dat zij bereid is om daarover opnieuw te spreken, vind ik dat natuurlijk heel mooi. Dat betekent dat er nog wat flexibiliteit zit in de belegging van de middelen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Het lijkt mij goed om nog even te zeggen dat er volgend jaar meer dan 7 miljard wordt uitgegeven aan infrastructuur. Dat is meer geld dan er voor de hele politieorganisatie wordt uitgegeven. Verder lijkt het mij belangrijk om te zeggen dat er nog steeds ruimte is. Er is ook geld voor Beter Benutten. We hebben verder een topsectorenbeleid. Het gaat er dus om, die zaken te bundelen. Hoe kunnen we het geld inzetten en hiervoor geld reserveren? Verder zijn er maatregelen mogelijk die minder geld kosten. Daarop wil ik straks nog even terugkomen. Ik was nog maar net begonnen met mijn bijdrage.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Toen de woordvoerders van de VVD zojuist spraken, hadden we een interruptiedebatje over voortschrijdend inzicht gebaseerd op nieuwe metingen en nieuwe prognoses. In de verkeersmodellen is er sprake van minder groei dan werd verwacht. Wij hoorden net dat dit voor de VVD niets uitmaakt, want eenmaal besloten is besloten. De PvdA ken ik als een toch wat rationelere partij. Ik hoorde zojuist dat de Blankenburgtunnel een verloren zaak is. Is de PvdA echter bereid om bij andere wegprojecten de nieuwe cijfers over het verkeer te betrekken?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Vanzelfsprekend. In deze tijden van crisis is het logisch om uit te gaan van scenario's met weinig groei. Dat is ook ons uitgangspunt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben erg blij om dat te horen. De volgende vraag is dan natuurlijk, of de Partij van de Arbeid ook bereid is om te schuiven met middelen. Als immers uit verkeersmodellen en prognoses blijkt dat een bepaalde wegverbreding of -verlenging nog niet nodig is, zou je die vooruit kunnen schuiven. Dan kunnen de middelen daarvoor voor iets anders worden ingezet. Staat de PvdA daarvoor open?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Daarvoor sta ik altijd open. Juist daarom voeren wij jaarlijks overleg over de vraag hoe we het geld voor wegen, spoor en waterwegen moeten verdelen. Dat gebeurt op basis van de actuele inzichten. Daaraan is niets nieuws. Overigens moet ik daarbij wel een nuance aanbrenge. Wij hebben niet voor niets nog niet zo heel lang geleden een gesprek gevoerd met wetenschappers en met de mensen die de ramingen voor ons opstellen. Zij zeggen dat dit, onafhankelijk van de scenario's, binnen de modellen valt. Er wordt bij analyses gewerkt met zowel scenario's met veel groei, als met scenario's met weinig groei. Voor zover ik weet, wordt dit in alle prognoses al meegenomen. Ik zie eerlijk gezegd niet veel licht tussen wat mevrouw Van Tongeren wil en wat ik wil. Ik zie zelfs niet veel licht tussen wat ik wil en wat de VVD wil, omdat die partij zich ook gewoon te houden heeft aan de spelregels die we in dit huis hebben afgesproken.

De heer De Rouwe (CDA):

Begrijp me niet verkeerd, ook het CDA is voorstander van telewerken, verkeersmanagement enzovoorts. Ik hoor echter

het pleidooi dat de PvdA-fractie, maar ook mevrouw Schultz in de afgelopen dagen hebben gehouden. Ik heb de indruk dat daarbij sommige dingen wel wat worden overdreven. Ik heb net het rapport van het KiM gelezen. Heeft mevrouw Kuiken de cijfers bekeken die in dat rapport staan over de impact van telewerken, verkeersmanagement enzovoorts? Heeft zij gezien welke gevolgen dat heeft voor het beperken van het verlies door langere reistijden?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

In het rapport van het KiM staat dat de files vanaf 2015 weer zullen toenemen als we niet voldoende bijstellen. Zo kan ik het rapport samenvatten, maar ik ken nog niet alle cijfers die in het rapport staan uit m'n hoofd. Volgens mij wil de heer De Rouwe echter van mij weten of ik vind dat we met telewerken voor alles een oplossing kunnen bieden. Nee, dat vind ik niet, want ook veel mensen zullen niet gaan telewerken. Het gaat mij echter om de combinatie van trends. Verder zijn er al de nodige innovaties. Op grond daarvan vind ik dat we niet alleen maar asfalt moeten aanleggen, maar ook moeten bekijken hoe we Nederland in 2020 en 2030 bereikbaar houden, juist ook omdat de mobiliteit weer gaat toenemen. Daarom vind ik het zo fijn dat breed, dus zowel door het kabinet als nu ook door de heer De Rouwe, gezocht wordt naar slimme middelen waarmee wij Nederland maximaal bereikbaar kunnen houden.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat is niet nu maar al door vorige kabinetten in gang gezet, ook door kabinetten waar de PvdA deel van uitmaakte. Dat waren goede ontwikkelingen. Met het pleidooi van de afgelopen dagen dat wij meer moeten inzetten op verkeersmanagement — nogmaals, dat is goed — is echter het beeld geschetst dat dat vooral de oplossing zou zijn. Dat is mijn verwijt aan de PvdA. Omdat mevrouw Kuiken na de samenvatting het hele rapport nog moet lezen, geef ik nu even de cijfers. 2% reistijdverlies wordt voorkomen met telewerken, 3% door verkeersmanagement en er waren 34% minder files door de aanleg van extra wegen, rijstroken enzovoort. Het enige wat ik hier duidelijk wil maken, is dat je hoe dan ook in alle modellen en opties — helaas misschien wel — forse investeringen in infrastructuur nodig hebt. Mijn laatste vraag is: is de martelgang van de PvdA in de richting van de VVD opgehouden? Kan de PvdA hier zeggen dat het, nadat miljarden euro's uit het infrafonds zijn gegeten, nu genoeg is geweest? Of sluit de PvdA niet uit dat bij een nieuwe tegenvaller van het kabinet opnieuw de grabbelton van het ministerie van I en M wordt gebruikt?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat was een interruptie met veel vragen. De eerste vraag van de heer De Rouwe was: kent u het KiM-rapport? Ja, ik ken het KiM-rapport. Kent u alle cijfers uit uw hoofd? Daarop geef ik eerlijk antwoord: nee, want dat vind ik gevaarlijk als ik hier sta. Maar de heer De Rouwe kent ze ook niet uit zijn hoofd, want hij haalt zijn blaadje erbij.

De derde vraag was: wilt u ontkennen dat wij nog meer asfalt nodig hebben? Nee, dat ontken ik ook niet. Er moet nog asfalt worden aangelegd. Dat is één oplossing. Ik zeg daar wel bij: laten wij ook gaan nadenken over de vraag of wij wellicht een duurzamere variant kunnen krijgen van het

asfalt dat wij nu kennen. En laten wij nu meteen starten met andere innovaties, naast dat asfalt. Als de heer De Rouwe mij de rest van mijn verhaal laat afmaken, zal hij zien dat ik het helemaal niet alleen maar zoek in verkeersmanagement of telewerken, maar dat er ook andere innovaties mogelijk of nodig zijn om te bereiken wat de heer De Rouwe en ik allebei willen, namelijk Nederland bereikbaar houden.

De laatste vraag was: kunt u garanderen dat er nooit meer iets uit het infrafonds wordt getrokken? Ik doe geen belofte op geen enkel vlak, want wij hebben nu net een herfstakkoord gesloten met vijf partijen. Daarbij zitten drie andere partijen die andere wensen hebben dan wij in eerste instantie hadden, of die andere keuzes hebben gemaakt dan wij in eerste instantie maakten. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de accijnzen. Dat stond niet in ons oorspronkelijke voorstel. Daar hebben zij wel voor gekozen om andere, begrijpelijke keuzes mogelijk te maken. Zo werkt de democratie: je moet samen kijken waar je uit kunt komen om allerlei wensen op het terrein van zorg en onderwijs mogelijk te maken.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mevrouw Kuiken, wil ik voor de Handelingen graag opgemerkt hebben dat waar de heer De Rouwe eerder aan mevrouw Schultz refereerde, hij ongetwijfeld bedoelde: de minister van Infrastructuur en Milieu.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voorzitter. Bedrijven werken meer dan ooit samen om onnodig transport in steden te voorkomen. De 3D-printer wordt straks wellicht het summum van de distributie omdat je onderdelen niet meer hoeft te verplaatsen, maar je ze ter plekke kunt printen.

Dat zijn nog maar enkele voorbeelden van ontwikkelingen die de manier waarop wij omgaan met bereikbaarheid, totaal kunnen en zullen gaan veranderen. Dat is goed nieuws voor de weggebruikers die dagelijks in de file staan, voor onze gezondheid en voor de natuur. Bovendien kunnen wij door slim te zijn met minder geld Nederland bereikbaar houden. Dat is een belangrijke voorwaarde voor de groei van werkgelegenheid en onze economie. De innovaties die nodig zijn om dit toekomstbeeld te realiseren, komen van bedrijven. Daar hebben ze de overheid niet bij nodig; daar zijn ze volop mee bezig. Maar de overheid heeft wel een onmisbare rol in het faciliteren en aanjagen van deze innovaties. Zoals ik al tegen de heer De Rouwe zei: bij de keuzes die de overheid maakt voor infrastructuur, moet sneller, nu al, rekening worden gehouden om deze veranderingen en innovaties mogelijk te maken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De VVD-fractie liet daarstraks het proefballonnetje op om bij de aanleg van infrastructuurprojecten te korten op natuurcompensatie. Vindt mevrouw Kuiken dat op dit moment excessieve natuurcompensatie plaatsvindt? Zo nee, wat vindt zij dan van het plan van de VVD om nog verder dan nu te snijden in natuurcompensatie?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Nee, dat vind ik niet. Sterker nog, ik heb een aantal van dat soort compensaties ook mede mogelijk gemaakt, om de simpele reden dat wij wegen aanleggen en asfalt neerleggen voor de lusten van ons allen, namelijk de bereikbaarheid voor Nederland, maar dat die soms erg veel last geven voor een bepaald deel van de bewoners, dan wel de natuur. Daar mag soms wat meer tegenover staan dan wettelijk nodig is.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik concludeer dat de Partij van de Arbeid het ideeetje van de VVD op dit punt niet steunt.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Nee, dat steun ik niet.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dank voor het antwoord van mevrouw Kuiken. Los van dat ik het natuurlijk helemaal niet met hem eens ben, heeft de heer Elias wel een punt, want er wordt wel geld uitgetrokken voor herstel van natuur en die had je niet hoeven herstellen als je heel die weg daar niet had aangelegd. Dan vraag ik mij wel af of de Partij van de Arbeid het nog wel een beetje redt in dit kabinet, want er wordt bezuinigd op de natuurbudgetten en het is ongelofelijk ingewikkeld om de ecologische hoofdstructuur te realiseren. Verder wordt het regeerakkoord niet gehaald en moet de Partij van de Arbeid van de VVD ook nog instemmen met bijvoorbeeld een verbreding van de 27. Gaat de Partij van de Arbeid niet op een gegeven moment tegen de VVD zeggen: de natuur die we hebben, moeten we houden en daar gaat gewoon geen hap meer vanaf? Wordt dat onderdeel van het natuurbeleid van de Partij van de Arbeid?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

In dit kleine landje blijft het altijd een ingewikkelde puzzel tussen de belangen van mensen, de belangen van natuur, de belangen van economie en de belangen van bereikbaarheid. Daar zijn nooit simpele oplossingen voor aanwezig. Ik heb ingestemd met de A27, omdat ik ervan overtuigd ben geraakt dat die nodig is voor de bereikbaarheid van Utrecht en iedereen die daar langs moet. Tegelijkertijd zorgt dit kabinet er juist voor dat de ambities die we hebben als het gaat om de ecologische hoofdstructuur, worden gerealiseerd. Ik besef dat het in de ogen van mevrouw Ouwehand nooit voldoende zal zijn, omdat zij andere prioriteiten stelt. Maar wij doen in ieder geval heel hard ons best om de juiste balans te bewaren.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Morgen hebben we het natuurdebat. De conclusie is nu al dat het regeerakkoord niet wordt waargemaakt, omdat de ecologische hoofdstructuur in de plannen van dit kabinet kleiner zal uitvallen dan de oorspronkelijke ehs, zoals die was ingetekend. Daar heeft mevrouw Kuiken voor getekend. Ik vraag mij dan ook af en zal dat ook morgen in het natuurdebat doen, wanneer de fractie van de Partij van de Arbeid gaat zeggen: dat was de afspraak niet, dus we zullen dingen moeten schrappen die we al wel aan de VVD beloofd hadden. Dat kan Amelissewert zijn, dat we dat niet gaan

aantasten, zodat we daar ook geen natuur hoeven te compenseren. Dan wordt het ietsje makkelijker om het regeerakkoord te halen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik deel de conclusie van mevrouw Ouwehand niet. Ik stel voor dat zij morgen met mijn collega Lutz Jacobi het debat gaat voeren over hoe wij omgaan met natuur.

Voorzitter. Ik zei al dat we de overheid niet nodig hebben voor innovaties, want dat doet het bedrijfsleven. Innovaties die onder meer ontwikkeld worden in de regio waar ikzelf woon, zoals de Automotive Campus in Zuidoost-Brabant, verdienen ruim baan. Pilots moeten gefaciliteerd worden. Het is zeer belangrijk — de heer Elias refereerde daar ook al aan — dat de data van onderzoeken die de overheid doet en subsidieert, zo veel mogelijk openbaar worden gemaakt. Dat geldt ook voor de hardware en de software. Het is wel aardig om een reactie op dit punt van de minister te krijgen.

Tot slotte op dit punt zijn we erg voorstander van een flexibel mobiliteitsbudget, zodat het voor de werknemer heel eenvoudig wordt om per dag te kiezen voor de auto, het openbaar vervoer, het mijden van de spits of thuis werken. Dan zijn er geen negatieve prikkels meer om bijvoorbeeld altijd maar die auto te pakken. Er lopen pilots en het zou mooi zijn als er nu snel op grotere schaal mee geëxperimenteerd en uitgerold zou kunnen worden.

Daarmee kom ik op mijn volgende onderwerp en dat betreft veiligheid in het verkeer. Innovaties kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. Door nieuwe technieken wordt menselijk falen steeds minder van belang en kunnen ongelukken worden voorkomen omdat de auto voor ons nadenkt. Sommige auto's weten nu al waar we zijn en reageren van zichzelf op de overige weggebruikers. Dat is ook hard nodig, want het aantal dodelijke verkeersslachtoffers neemt weliswaar nog wel af, maar niet heel erg hard meer. Veel zorgelijker is dat gelijktijdig het aantal ernstig gewonden door verkeersongelukken al jaren toeneemt. Dit jaar zijn het er ruim 20.000. De kwetsbare groepen zijn met name ouderen en fietsers. Dit komt deels doordat ouderen langer mobiel blijven en deels door de toenemende drukte op de wegen in de binnensteden. Vooral de provinciale en de gemeentelijke wegen zijn gevaarlijk. Uit onderzoek vandaag van NU.nl blijkt dat ook in mijn regio die wegen kwetsbaar zijn. De heer De Rouwe of iemand anders refereerde daar ook al aan. Mijn voorstel aan de minister is dan ook om de focus te verleggen van de relatief veilige snelwegen naar de 60 kilometerwegen en de 80 kilometerwegen. Dus minder trajectcontroles op die snelwegen en meer controles op de 60 kilometerwegen, de 80 kilometerwegen en in de woonwijken, waar kinderen spelen. Ik krijg graag een reactie op dit punt.

De heer De Graaf (PVV):

Ik wil interrumpen op het punt dat mevrouw Kuiken nu naar voren brengt. Zeven of acht maanden geleden stelde ik dat ook voor en ook PVV-collega's voor mij hebben dat voorgesteld. De PvdA heeft dat nooit gesteund. Ik ben blij met deze draai. We kunnen nu, naar ik aanneem omwille van de veiligheid, de flitscontroles gaan verplaatsen naar de plekken die de PvdA voorstelt. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik twijfel even over mijn antwoord, want ik weet niet waarop ik volgens de heer De Graaf nee heb gezegd. Dat laat ik dus even aan hem. Daar ga ik niet op in. De heer De Graaf vraagt mij of ik wil onderzoeken of het mogelijk is om meer flitscontroles uit te voeren op de provinciale wegen dan wel in woonwijken. Dat is mijn vraag aan de minister.

De heer De Graaf (PVV):

De PvdA heeft meerdere malen nee gezegd tegen ons voorstel om omwille van de veiligheid de flitscontroles te verplaatsen van de snelweg naar de provinciale wegen en plekken binnen de bebouwde kom, omdat daar de meeste verkeersslachtoffers vallen. We zitten nu niet te wachten op weer een onderzoek. Dat is heel erg Partij van de Arbeid. Mevrouw Kuiken vroeg de minister om een onderzoek. Ze schudt nee, maar het woord "onderzoek" is letterlijk gebruikt.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb het woord "onderzoek" niet genoemd.

De voorzitter:

Mevrouw Kuiken, de heer De Graaf mag eerst even zijn vraag stellen en daarna mag u antwoorden.

De heer De Graaf (PVV):

Mevrouw Kuiken heeft het woord "onderzoek" letterlijk in de mond genomen. Ik heb heel goed opgelet. Het was in het antwoord op mijn interruptie. We hoeven geen onderzoek te doen. We hoeven alleen maar die kasten te verplaatsen. Is de PvdA bereid om daarin mee te gaan?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Een correctie dan. Ik heb niet gepoogd om te vragen om een groot, omvangrijk onderzoek. Ik wil graag een reactie op de vraag of het mogelijk is om het te verplaatsen. Dat kan de minister niet alleen beoordelen, denk ik. De minister van Veiligheid en Justitie heeft daarin ook een rol. We hebben die wens echter wel nadrukkelijk, want je moet daar controleren waar de onveiligheid het grootste is. Daarom wil ik aandacht voor deze kwetsbare veiligheidssituaties.

Uit het onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat een kleine maar hardnekkige groep automobilisten verantwoordelijk is voor 6% van de ongelukken. Deze worden veroorzaakt door door rood licht rijden, snijden, bumperkleven of met 80 km/u door woonwijken rijden. Daarom pleit de Partij van de Arbeid al langer voor een speciale "hufteeraanpak" voor deze verkeersaso's, die bijna doelbewust anderen in gevaar brengen. Daarbij denk ik aan een hogere boete en het afpakken van het rijbewijs of de auto. Minister Opstelten heeft gisteren via de media al positief gereageerd. Hij wil het voorstel overnemen. Daar ben ik natuurlijk blij mee. Ik vraag de minister van I en M wanneer we een concreet voorstel kunnen verwachten. Deze ministers treden uiteraard gezamenlijk op als het gaat om de handhaving van de verkeersveiligheid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Wat is, vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, de reactie van de Partij van de Arbeid op het voorstel van de VVD om te bezuinigen op zebrapaden?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dat vind ik geen verstandig besluit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dank u wel.

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

Ik zag deze week het voorstel van de Partij van de Arbeid en de VVD voorbijkomen om de boetes voor verkeersrecidivisten te verhogen. Ik heb een vraag aan mevrouw Kuiken. Vanochtend hadden we er op de radio ook al een klein debatje over, maar het debat behoort uiteindelijk ook in dit huis van de democratie te worden gevoerd. Wat voor effect heeft het precies als je meer geld gaat vragen van mensen die keer op keer boetes krijgen en die gewoon betalen? Onderzoek toont aan dat dit juist geen effect heeft. Wat beoogt de coalitie met hogere boetes, hoe begrijpelijk en gevoelsmatig logisch dat voorstel ook is? Wat voor effect zal dit hebben op juist die categorie die, zoals is aange-toond, gewoon doorgaat met dat foute gedrag?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik ben blij met deze vraag. Ook de heer De Rouwe is voorstander van het zwaarder straffen van deze hufters, deze veelplegers, maar er is wel een verschil. Ik pleit bijvoorbeeld niet voor een puntenrijbewijs, omdat daardoor ook iemand die veelvuldig 5 of 10 km/u te hard rijdt onder deze aanpak valt. Zo'n puntenrijbewijs, niet alleen voor jonge bestuurders maar voor alle automobilisten, was in het verleden wel het voorstel van de heer Rouwe. Het is niet mijn voorstel. Ik wil echt de kleine maar hardnekkige groep raken die levensgevaarlijk over de weg gaat. Daarbij kan het gaan om een essentieel hogere boete. Dan heb ik het niet over een aantal tientjes maar over fors hogere boetes. Ik heb echter ook andere voorstellen gedaan, zoals het intrekken van het rijbewijs, het afpakken van de auto en desnoods een celstraf bij roekeloos en gevaarlijk rijgedrag waarmee anderen echt in gevaar worden gebracht. De heer De Rouwe heeft het over een soort asoslot. Ik zie dat nog niet helemaal voor me, maar het gaat me minder om hoe we het doen en veel meer om wat we willen. En dat is dat we deze kleine, hardnekkige groep die zo veel ongelukken veroorzaakt en zo gevaarlijk is, nu eindelijk letterlijk de pas afsnijden. Wie niet luisteren wil, moet dan voelen.

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

Ik weet niet helemaal waar mevrouw Kuiken het idee vandaan heeft dat ik heb voorgesteld om harder op te treden bij kleine snelheidsovertredingen van een paar km/u. Dat heb ik ...

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik had het over het puntenrijbewijs, en daar had ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Kuiken, we doen het om de beurt. U was niet aan de beurt, want de heer De Rouwe was aan de beurt. Ga uw gang, mijnheer De Rouwe.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Maar ik was blijkbaar niet duidelijk, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer De Rouwe mag daar een vraag over stellen.

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

Ik wil het wel bevestigen: mevrouw Kuiken was niet helder. Het puntenrijbewijs voor jongeren, dat zij aanhaalt, gaat helemaal niet over kleine verkeersovertredingen. Ik denk dus dat mevrouw Kuiken de dingen door elkaar haalt. Het puntenrijbewijs is trouwens niet voor jongeren; dat is ook een fout. Het gaat om beginnende bestuurders, of die nu 80 jaar oud zijn of 20. Het gaat daarbij niet, zoals mevrouw Kuiken mij in de mond wilde leggen, om kleine verkeersovertredingen, waarbij iemand een paar km/u te hard rijdt. Het zijn heel andere criteria, maar die discussie komt wel. Dit was even ter correctie.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Nu heeft Opstelten gisteren in het debat gezegd ... De heer Opstelten, de minister van ...

De **voorzitter**:

V en J.

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

Ja, dat gaat heel goed, zo samen! De minister van V en J heeft gezegd: wij nemen de CDA-plannen over. Hij zei daar ook bij, en ik zag dat PvdA en VVD ...

De **voorzitter**:

U moet nu echt een vraag gaan stellen, mijnheer De Rouwe.

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

De heer Opstelten heeft een jaar geleden precies hetzelfde gezegd, namelijk: deze plannen nemen we over en we komen voor de zomer met een uitwerking. Wanneer heeft de heer Opstelten voor de PvdA vaak genoeg gezegd dat hij met een uitwerking komt, terwijl hij daar steeds niet mee komt?

De **voorzitter**:

De heer Opstelten is de minister van Veiligheid en Justitie.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik was niet helder, omdat ik er meteen bij had moeten zeggen dat de heer De Rouwe vanochtend in het radiodebatje juist zei dat hij voor een uitbreiding van het puntenrijbewijs is. Toen had ik niet de gelegenheid om aan te geven dat vooral daarin het verschil zit tussen zijn partij en mijn partij. Wij willen dat namelijk niet.

En dan de tweede vraag van de heer De Rouwe. Het momentum waarop het klaar is en de minister van Veiligheid en Justitie niet alleen maar beloftes kan doen, is nu. Hij heeft namelijk gisteren gezegd: ik ga het doen. Daarom vroeg ik ook aan de minister wanneer we de uitwerking van de plannen kunnen verwachten. Nu wil ik een datum en een concreet plan van aanpak. We zijn er samen voor verantwoordelijk dat dit nu snel komt.

De heer **Bashir** (SP):

Ik had het in mijn termijn ook over de verhoging van de maximumsnelheid en de onduidelijkheid van de bebording, waardoor veel extra boetes zijn uitgedeeld.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Nou, dat is mijn volgende punt!

De heer **Bashir** (SP):

Hierop aansluitend vraag ik of de PvdA de extra inkomsten die haar voorstel meebrengt ook weer teruggeeft aan de automobilist, door bijvoorbeeld de boetes van andere mensen te verlagen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Over de bebording kom ik straks te spreken.

Over de manier waarop we de boetes inrichten, kunnen we altijd praten, maar we moeten er nu eerst voor zorgen dat de hufteraanpak er komt. Vervolgens bekijken we hoeveel geld die aanpak oplevert en hoe we dat kunnen herverdelen. Het moet eerst verdiend worden en dan kunnen we het uitgeven.

De heer **Bashir** (SP):

Dat is ook het probleem. Het is niet verdienen wat er nu gebeurt. Het is gewoon het beboeten van mensen. Een bijkomend effect is dat er verdiend wordt, maar het wordt helaas wel gebruikt als een extra belasting. De extra inkomsten die bijvoorbeeld de onduidelijke bebording meebrengt, zijn het spekken van de staatskas en een extra belasting op de automobilist die oprecht denkt zich aan de maximumsnelheid te houden. Ook hier geldt dat de hufters natuurlijk moeten worden aangepakt. De extra inkomsten die dat meebrengt, moeten dan echter wel terug naar de automobilist en niet verdwijnen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

U haalt nu zelf twee dingen door elkaar. U hebt het over inkomsten die we weer uit moeten geven. Ik begon daar niet over. Ik wil nu graag wat zeggen over de bebording.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Bashir** (SP):

Maar ik heb nog steeds geen antwoord op mijn vraag.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dan moet de vraag helderder zijn. Er worden twee dingen door elkaar gehaald.

Ik ga nu in op de bebording. Over niet al te lange termijn kunnen alle borden langs de weg verdwijnen omdat er sprake zal zijn van zogenaamde "in car technology". De slimme auto weet waar we zijn, weet hoe hard we mogen rijden en weet zeker dat dat klopt omdat hij communiceert met de weg. Op dit moment weten mensen door het woud van borden en de wisselende snelheden echter nog steeds niet waar ze welke snelheid moeten aanhouden. Streng handhaven is prima, maar wordt alleen geaccepteerd als de regels voor iedereen helder zijn. Rijkswaterstaat zegt bij herhaling dat het klopt als ze zelf langs de borden rijden. Maar dat is net zoiets als een wiskundige die zijn eigen formules nakijkt. Ik krijg nog steeds heel veel klachten. Op sommige trajecten weet ik het zelf ook niet precies. Wat gaat de minister doen om die veelgehoorde terechte klacht weg te nemen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vind dit uiterst merkwaardig. In Nederland wordt iedere burger geacht de wet te volgen, ook als die onduidelijk is. Er staat enorm veel in onze wetten waarvan we geen weet hebben. Als een automobilist niet precies weet hoe hard hij mag, is er een heel simpele oplossing: houd je aan de snelheid van 100 km/u. Dan loop je geen enkel risico. Je komt misschien een of twee minuten later aan, maar je bespaart jezelf ook wat brandstofkosten en je spaart het milieu.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Als je op een traject rijdt waar je 130 km/u mag, is het onwenselijk als het merendeel van de auto's 100 km/u gaat rijden. Dat kan zelfs tot gevaarlijke situaties leiden. Bovendien willen mensen zo hard rijden als is toegestaan, zeker waar het een vijfbaansweg betreft. Het moet gewoon voor iedereen helder zijn. Het kan niet zo zijn dat mensen denken dat ze ergens 130 km/u mogen terwijl het 100 km/u is en andersom. Ik wil dat die regels zichtbaar zijn voor iedereen. Mensen rijden nog steeds op borden en niet alleen op hun navigatiesysteem. Het lijkt me heel redelijk dat de overheid daar transparant en duidelijk over is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Daar zegt mevrouw Kuiken toch een paar rare dingen. Dat iedereen 130 km/u rijdt, klopt absoluut niet. Ik zou die cijfers nog maar eens checken. Mensen zitten ver onder de 130 km/u op wegen waar men 130 km/u mag. Het is wettelijk volledig toegestaan om op de rechter rijbaan rustig 100 km/u te rijden. Dat lijkt me eerder een reden om die 130 km/u niet toe te laten. De burger in Nederland wordt geacht de wet te kennen. Als het niet duidelijk is voor een automobilist, moet hij het even checken. Ik vind het uiterst merk-

waardig dat iedereen zich aan de wet moet houden, maar dat automobilisten zelfs door de PvdA in de watten gelegd worden. Er zouden boetes teruggegeven moeten worden en het zou allemaal helderder moeten worden. Welnee, mensen moeten gewoon zelf goed opletten op de wegen en als ze het niet zeker weten 100 km/u rijden.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

We spreken niet voor niets maximumsnelheden af. Mensen willen daar ook graag naar rijden. Ik ook; laat ik ook namens mezelf spreken. Dan moet het niet zo zijn dat op een paaltje langs de kant 100 km/u staat en op een matrixbord 80 km/u. Er moet geen verwarring mogelijk zijn. Het moet gewoon helder en transparant zijn. Mensen moeten gewoon de maximumsnelheid kunnen rijden en dat is een verantwoordelijkheid voor de overheid.

Mijn laatste onderwerp is het alcoholslot. Dat laat wat mij betreft zien dat een harde aanpak wel degelijk werkt. Wel zitten er soms technische fouten in het systeem. Sowieso zijn er nog wel wat vragen over het alcoholslot. Wanneer kunnen we de evaluatie van het alcoholslot verwachten? Hoe staat het met de verkenning van het alcoholslot voor beroepschauffeurs die door het CDA en mijzelf is voorgesteld? Er zijn weer een aantal uitspraken gedaan door de rechter waardoor mensen soms zelfs hun baan kwijtrafen. Dan wordt het wellicht een middel dat het doel voorbij-schiet.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik begrijp dat mevrouw Kuiken aan het einde van haar termijn komt. Over een onderwerp dat mij zelf erg aan het hart gaat, namelijk de kortingen op de Inspectie Leefomgeving en Transport, heb ik haar niet horen spreken. Ik zal daar in mijn termijn nader op ingaan, maar ik ben benieuwd naar de mening van de Partij van de Arbeid over die kortingen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Mijn collega Leenders zal daar ook nog iets over zeggen. Ik weet in ieder geval dat de fractie van D66 een amendement in voorbereiding heeft om een deel van de korting op de Inspectie Leefomgeving en Transport ongedaan te maken. Wij vinden dat een zeer sympathiek voorstel. Ik ben benieuwd naar de dekking daarvan en het oordeel daarover.

Ik rond af. Door innovaties kunnen wij Nederland bereikbaar houden en veiliger maken. Over tien, twintig of dertig jaar ziet Nederland er heel anders uit. Laten wij met zijn allen het lef hebben om nu al de keuzes te maken om op die toekomst voorbereid te zijn.

De voorzitter:

Ik geef nu het woord aan de heer Leenders van de Partij van de Arbeid. De heer Leenders houdt vandaag zijn maidenspeech. Dat betekent dat hij het genoegen mag proeven om een verhaal af te steken zonder daarbij onderbroken te worden door interrupties. U weet allemaal dat er nog een tweede termijn is. Dan heeft de heer Leenders dat voordeel niet meer.



De heer Leenders (PvdA):

Mijnheer Van Gerven, dat komt morgen vast goed!

Voorzitter. Voordat ik lid werd van deze Kamer heb ik ruim 40 jaar in een aantal functies in en voor de gezondheidszorg gewerkt. Ik wil deze maidenspeech graag gebruiken voor een korte persoonlijke boodschap aan mijn oud-collega's.

In deze Kamer worden veel vragen gesteld over problemen in de zorg, zoals pyjamadagen, fraude, verspilling, graaien, verplichte mantelzorg en nog meer van die dingen. Het is onze taak om die vragen te stellen. Daar zijn wij voor, want helaas zijn die problemen en misstanden er. Ik hoor dat dit de mensen soms pijn doet die iedere dag met passie naar hun werk gaan en hun werk doen. En dat doen heel veel mensen in de zorg. Wij weten natuurlijk dat de gemiddelde kwaliteit van de zorg in Nederland goed is. Ik denk dat wij daar trots op mogen zijn. Daarom wil ik graag van dit moment gebruikmaken om al die verzorgenden, verplegenden, artsen, fysiotherapeuten en alle andere oud-collega's te danken voor hun enorme inzet, voor het feit dat zij er iedere dag weer zijn voor de mensen die zorg nodig hebben.

Het is een kleine stap van gezondheidszorg naar gezondheid. Bij de begrotingsbehandeling Milieu — ik zal het inderdaad hebben over het milieu — richt ik mij vooral op de relatie tussen milieu en gezondheid. Gezondheid is je meest kostbare bezit. Ik wil dat illustreren door een passage uit de blog van Linneke uit Brabant voor te lezen. Zij schrijft: "Sinds begin 2010 ben ik ziek. Nu pas heb ik de definitieve diagnose. Ik heb Q-koorts. Wat een opluchting! Wat een ellende! Wat goed om een diagnose te hebben! Wat verschrikkelijk dat ik nu officieel iets mankeer! ... In 2009 was ik 21 jaar oud, actief. Onderweg! Nu is het 2013. Ik ben al jaren NIET actief en NIET onderweg." Dit is het voorbeeld van een jonge vrouw die al jarenlang ziek is. Zij heeft jaren in onzekerheid geleefd zoals vele duizenden in Brabant en Limburg en in een stukje van Gelderland die ziek werden door besmetting vanuit de intensieve veehouderij. Linneke heeft een infectie opgelopen, een zoönose, een ziekte die overgaat van dier op mens. Het is niet de vraag of een nieuwe zoönose de kop zal opsteken, maar wanneer. Zeker als wij niets doen om op tijd te achterhalen of het risico zich kan voordoen. Daar kunnen wij wellicht iets mee.

Er is meer. Intensieve veehouderij veroorzaakt ook luchtvervuiling door met name fijnstof. Ook dit levert problemen op voor de gezondheid, zeker waar intensieve veehouderij samenkomt met verkeer en industrie. Er zijn in Nederland locaties met een piekbelasting. In die situaties waarin milieufactoren de gezondheid bedreigen, wil de Partij van de Arbeid gezondheid zwaarder laten wegen. Daarbij gaat het ons ook om economische belangen. De maatschappelijke kosten van dit soort gezondheidsproblemen zijn torenhoog.

Gezondheid als afwegingscriterium is onvoldoende geborgd in het omgevingsrecht. Een gemeente heeft te weinig mogelijkheden om de bouw of uitbreiding van een stal of industrie tegen te houden. Gemeenten moeten die mogelijkheid wel krijgen als daarvoor uit oogpunt van gezondheid redenen voor zijn, bijvoorbeeld door een verplichte gezondheidstoets. Het lijkt mij verstandig om provincies de bevoegdheid te geven om een gemeente aan te spreken als zij een besluit neemt dat niet spoort met het beleid van Rijk of provincie. Ik zie wethouders die de lokale boeren-

lobby moeilijk weten te doorstaan en die deze steun van de provincie zeer zullen verwelkomen. Wat is de visie van de staatssecretaris hierop? Ziet zij mogelijkheden om dit te regelen? Kan dit bijvoorbeeld worden geregeld in het Besluit milieueffectrapportage onder de Wet milieubeheer?

De oplossingen zitten wat ons betreft niet alleen in regelgeving. De Partij van de Arbeid wil dat bij piekbelasting met fijnstof wordt gezocht naar lokale creatieve en innovatieve oplossingen. Wat kunnen wij met innovatie? Ideeën genoeg. Neem onze eigen Daan Roosegaarde die in China met zijn smogzuiger het schoonste park van Peking gaat maken. Dit is een voorbeeld van wat Roosegaarde "levensverbeterend design" noemt. Welke rol ziet de staatssecretaris voor zich weggelegd om dit soort innovaties te stimuleren? Is zij bereid om in haar onderzoekagenda expliciet aandacht te schenken aan het zoeken naar innovatieve oplossingen voor fijnstofproblematiek? U ziet, voorzitter, de Partij van de Arbeid is vanavond op het innovatieve pad.

Gezondheid heeft een — kleine — plaats in de begroting voor 2014. Volgens de begroting moet de focus liggen op vier dingen. Ik noem de signalering van milieu- en gezondheidsrisico's en het versterken van de kennisinfrastructuur. Dan volgt er een moeilijke zin die ik zelf niet heb bedacht: "Het zorgen voor de instrumentatie voor het verdisconteren van milieu- en gezondheidsoverwegingen." Ik heb de zin vier keer moeten lezen voordat ik het begreep. Tot slot wordt genoemd het voorkomen en verminderen van de grootste milieu- en gezondheidsrisico's die wel aandacht blijven vragen, bijvoorbeeld asbest. Dat klinkt goed, maar is er al een beeld van de milieu- en gezondheidsrisico's die de staatssecretaris bedoelt? Kan zij ons daarover binnenkort informeren?

Genoeg over milieu en gezondheid. Ik wil ook enkele woorden wijden aan de circulaire economie: een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland met een sterke concurrerende internationale positie; daar staat het kabinet voor en daar staan wij achter. Het bedrijfsleven en de gemeenten spelen bij deze ambitie een belangrijke rol. 95% van het bedrijfsafval wordt al gerecycled, huishoudelijk afval komt niet verder dan 55%. Daar zit dus de mogelijke winst. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor afvalscheiding aan de bron. Hoe staat het daarmee? Klopt het dat de vier grote steden hier achterblijven? Is het mogelijk en gewenst om dwingende afspraken te maken met gemeenten en dan met name ook met de G4? Fiscale prikkels helpen bij het stimuleren van recycling en de stortbelasting zou daarvan een voorbeeld moeten zijn. Ons bereiken echter berichten dat deze prikkel averechts zal werken en ook nog eens banen zal kosten. Het probleem van de stortbelasting is in het wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2014 inmiddels besproken. Daarbij is ook naar alternatieven gekeken. Het valt echter niet mee. De staatssecretaris van Financiën stelt voor de stortbelasting te verminderen en tijd te nemen voor het zoeken naar andere oplossingen die wel vergroenend werken. Welke rol kan de staatssecretaris van Milieu spelen bij het zoeken naar creatieve en innovatieve oplossingen?

Ik kom nu bij het amendement van de fractie van D66. Zij stelt een amendement voor dat beoogt meer capaciteit vrij te maken voor de Inspectie Leefomgeving en Transport. De oorsprong hiervan ligt bij de situatie met Odfjell. Ook wij zijn er enorm van geschrokken dat dit bedrijf alle veiligheids- en milieuregels aan zijn laars lapte en alles zo in de omgeving heeft laten lopen. Bij Odfjell bleek dat een ervaren

en professionele RUD problemen heeft met het scheiden van verantwoordelijkheden en zogenaamd "meedenkt" in plaats van ingrijpt. Wij zijn voor een mogelijkheid voor de staatssecretaris om in te grijpen. Daarvoor is het nodig dat ook haar ILT de middelen krijgt om bedrijven als Odfjell en de handhaving van de RUD's te controleren en deze scherp te houden. Ook de extra inzet van de ILT op cabotage onderschrijven wij.

Afrondend. Milieuproblemen kunnen we ook zien als economische kansen. Innovatieve oplossingen kunnen het gezondheids- en milieuprobleem verminderen en tegelijkertijd onze economie en werkgelegenheid stimuleren. We hebben slimme mensen en ideeën genoeg in Nederland. Dát is wat wij willen. Wij hopen dat de staatssecretaris met het milieubeleid Nederlandse bedrijven stimuleert, zodat Nederland voorop kan lopen in Europa. Voorzitter, tot zover mijn eerste termijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Leenders. Blijft u nog even staan, want bij een maidenspeech hoort een felicitatie. Ik wil u van harte feliciteren met deze eerste speech in de plenaire zaal. Ik hoop dat u hier nog met veel genoeg en heel vaak zult staan. Ik schors nu de vergadering kort, zodat uw collega's u kunnen feliciteren.

De heer Leenders (PvdA):

Dank u wel.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Allereerst een oprechte felicitatie aan de heer Leenders. Ik feliciteer ook de PvdA met zo'n Kamerlid. Ik heb begrepen dat de heer Leenders tijdelijk Kamerlid is, maar ik wens hem toe dat hij gauw terugkomt.

De afgelopen tijd heb ik regelmatig het spelletje memory gespeeld met mijn kinderen. Ik denk dat iedereen dit spelletje wel kent. Je moet een kaartje omdraaien en daarna nog een kaartje omdraaien. Als je het goed doet, zie je hetzelfde. Bij het lezen van deze begroting kreeg ik een beetje een "memorygevoel". Deze begroting leek namelijk ontzettend veel op de begroting van vorig jaar en die van het jaar ervoor. Heel veel dezelfde stukken stonden erin. Er zat eigenlijk heel weinig beweging of verandering in.

Net zoals bij ons thuis blijft echter aan het einde van het spel welaans een kaartje liggen. Meestal heeft een van mijn kinderen het kaartje dan verstopt, of het kaartje is kwijtgeraakt. Ook bij het lezen van deze begroting bleef één kaartje liggen. Toen ik dat omdraaide, zag ik dat daar de auto op stond. Deze begroting was namelijk misschien grotendeels gelijk aan die van andere jaren, er is wel één groot verschil. In deze begroting ontbreekt de automobilist, de infrastructuur, volledig.

Ik heb het al genoemd: in acht maanden tijd is er 8 miljard bezuinigd op infrastructuur. 8000 miljoen euro is er niet meer. We hebben die gezamenlijk gespaard voor de toekomst van Nederland, maar ze zijn er even uitgehaald, eruit gesgraaid.

Daarom is er maar één stelling. Er is maar één conclusie mogelijk als je bekijkt hoeveel geld eruit is gehaald. Het minister van I en M is de pinautomaat van het kabinet-Rutte. Het ministerie van I en M is de pinautomaat voor dit kabinet op de Plesmanweg. Als een kwistige caissière deelt de minister aan iedereen binnen het kabinet geld uit. Kijk Lodewijk, hier heb je nog een paar miljard. Kijk Jeroen, hier ook nog wat. Heb je nog wat nodig? Het lijkt een omgekeerde bank, die geld uitleent maar niet terugvraagt. Een bank heeft echter een functie om de economie te ondersteunen, maar met dit beleid wordt de economie in Nederland om zeep geholpen. Door de miljardenbezuiniging op de infrastructuur raken de komende tijd heel veel mensen hun baan kwijt.

Veel erger is dat door dit beleid onze economie op de korte termijn al harde klappen zal oplopen door de toenemende files, die nu al aangekondigd zijn. Het KiM-rapport liet dit al zien.

De heer De Graaf (PVV):

Ook wij thuis spelen weleens memory met de kinderen. Als het om Hannah Montana gaat, verlies ik altijd, maar als het om auto's gaat, wint de PVV'er. Als ik naar memory kijk, kijk ik ook naar het Kunduzakkoord, waar het CDA aan meewerkte en waarin het 0,25 miljard per jaar bezuinigde. Als ik naar memory kijk, kijk ik ook naar het laatste verkiezingsprogramma van het CDA. Daarin staat 500 miljoen, 0,5 miljard, per jaar aan korting. Nu tovert de heer De Rouwe ineens ergens 0,25 miljard per jaar vandaan. Hij heeft er een heel groot verhaal bij, met veel krantenberichten. Dat gun ik hem, want we moeten samen optrekken om de automobilist ter wille te zijn en te bedienen. Ik vind het verhaal echter wel heel opgeklopt. Als het om bankieren gaat, is het CDA zelf de bank die negatieve rente geeft. Kan de heer De Rouwe daarop reageren?

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb vandaag mijn reactie al gegeven met een amendement. Het CDA speelt hiermee 3,75 miljard euro vrij voor extra investeringen in de wegen. Daarmee geeft het CDA aan dat het een andere weg kiest dan dit kabinet, dat de weg echt kwijt is. Het CDA kiest voor banen in plaats van bijstand. Dus waar wij in de verkiezingsperiode hebben aangegeven dat we iets moesten bezuinigen op infrastructuur, doen we nu meer dan we beloven. Het CDA komt vandaag met een amendement, met een gedekte cheque. Ik zie de heer Elias nog niet helemaal vrolijk kijken, maar ik zal hem straks het amendement geven. Met dat amendement willen we voorkomen dat Nederland volledig stil komt te staan door deze infrablunder.

De heer De Graaf (PVV):

Is de heer De Rouwe bereid om toe te geven dat hij met die 250 miljoen per jaar in feite zegt: we bieden excuses aan de automobilisten aan, maar we maken het nu iets minder erg dan de troep die we ervoor gemaakt hebben?

De heer De Rouwe (CDA):

In tegenstelling tot de VVD heeft het CDA gewoon een eerlijk verhaal gehouden tijdens de verkiezingsperiode en hebben we ook gewoon aangegeven dat we een beetje moeten bezuinigen op infrastructuur. De VVD die daar nu zit, heeft

echter glashard gelogen. Die heeft in al die verkiezingsbijeenkomsten gezegd: er gaat extra geld naar infrastructuur, de automobilist gaat niet meer betalen en we gaan meer wegen aanleggen. Op al die drie punten doet de VVD het tegenovergestelde. Het CDA heeft in de verkiezingen gezegd: we kunnen niet meer aan infrastructuur doen, we moeten een klein beetje bezuinigen. En wat doen we nu? We komen met een gedekt amendement om extra geld vrij te maken, hetgeen wat mij betreft positief geduid zou mogen worden. Het CDA doet meer dan het belooft, in tegenstelling tot de VVD die niets doet ten opzichte van haar beloftes.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, gaat u verder.

De heer De Rouwe (CDA):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Ik was bij het punt dat deze maatregelen de economie ontzettend schaden. Heel veel mensen raken hun baan kwijt in de transportsector de komende tijd maar ook de economie gaat over een aantal jaren, te beginnen in 2015, schade oplopen door de toenemende files. Het CDA kiest voor banen in plaats van de bijstand. Juist nu investeren in wegen zou ons adagium zijn, nu het rustig is op de weg maar er files staan voor het bijstandslot. Ik zou van de minister van I en M graag willen horen of het nu gewoon genoeg is geweest. Durft deze minister ook met de vuist op tafel te slaan en te zeggen: tot hier en niet verder? Om die reden hebben wij de afgelopen weken gezegd dat als er zo veel bezuinigd wordt op het ministerie in den brede en je ziet dat de MIRT-agenda met alle projecten al helemaal volgegooid is met allemaal beslissingen, je eigenlijk geen minister meer nodig hebt; dan heb je alleen een uitvoerder nodig de komende jaren. Dat zegt het CDA niet omdat we dat willen, maar omdat het een consequentie is van het afbraakbeleid van dit kabinet. Het is dan wel heel zuur dat uitgerekend de VVD daar leiding aan zou moeten geven.

Bedankt Lodewijk voor een sociaal project. U denkt natuurlijk dat dit de minister is, mevrouw de voorzitter, en daar hebt u gelijk in, mijn excuses. Dus: bedankt minister van Sociale Zaken voor een sociaal project maar ik wil liever mijn baan terug. Bedankt VVD voor de 130km/u maar wat heb je daaraan als je in een file staat? Dat zijn de reacties die we nu al kunnen voorspellen op basis van het KiM-rapport dat inderdaad vanaf volgend jaar een toename laat zien van de files. Wat is de reactie van de minister op dat KiM-rapport? Dat rapport zegt namelijk ook dat als uitgegaan wordt van het bestaande beleid en er geen verandering komt, de files zullen toenemen. Gaat de minister van I en M hiernaar staan staren of gaat ze extra actie ondernemen op de plannen die nu voorliggen? Veel van die plannen hebben steun van het CDA maar in onze ogen zijn ze onvoldoende. Vandaar dat wij als CDA genoemd amendement vandaag hebben ingediend om extra geld vrij te maken voor infrastructuur, voor spoor, voor binnenvaart, voor wegen, voor de fiets en noem maar op.

Ik wil nog een paar punten concreet noemen. Het is heel mooi dat het onderwerp verkeersveiligheid vandaag op de agenda staat, onder andere door de PvdA. Daar werd ook terecht aangestipt het punt van de 80 km-wegen. Die wegen

zijn niet van het Rijk maar er vallen wel heel veel doden en gewonden op. Mijn vraag aan de minister van I en M is of zij met de regio meer regie wil nemen om juist die doden-wegen scherper in het vizier te krijgen en of zij bereid is om actie te ondernemen om het aantal doden en gewonden op die wegen te laten verminderen. Zou dat een gezamenlijke actie kunnen zijn?

Ik zou van de minister van I en M ook willen weten of er wat meer ambitie komt op het gebied van verkeersveiligheid. Staan de doelen van maximaal 500 doden en 10.000 zwaargewonden in 2020? Ik vind het een heel gek doel, want hoe kan je doelstelling nu "500 doden" zijn? Het betekent echter een flinke reductie van het aantal doden en gewonden. Staat de minister van I en M nog steeds voor die oorspronkelijke doelstellingen?

Ik zou ook graag steun willen vragen voor een maatschappelijk initiatief. De Vereniging Verkeersslachtoffers heeft inmiddels een spaarpot gevuld om een nationaal monument voor verkeersslachtoffers op te richten. Ik vond het heel bijzonder dat A.F.Th. van der Heijden, die een mooi en indrukwekkend boek heeft geschreven over zijn enige zoon, die hij verloren heeft in het verkeer, zijn geldprijs aan deze stichting heeft gegeven voor de oprichting van een nationaal monument voor verkeersslachtoffers. Is de minister bereid om dit initiatief te steunen?

Ik kom op het landbouwverkeer. In mijn regio, Friesland, maar ook in andere gebieden, zoals Zeeland, mag het landbouwverkeer vaak niet op provinciale wegen en wegen met een maximumsnelheid van 60 km/u omdat het landbouwverkeer slechts 25 km/u mag. Het is levensgevaarlijk om dit verkeer dan toe te laten. Is de minister het met ons eens dat voor het landbouwverkeer een snelheidsverhoging naar 40 km/u mogelijk moet zijn om de veiligheid te dienen?

Net kwam al even een pleidooi voor een nationaal inhaalverbod voorbij. Op de A67 bij Venlo speelt dit heel concreet een rol. In het verleden heeft de minister genuanceerd gezegd: wij moeten precies nagaan waar het speelt en ter plaatse kunnen beoordelen of een inhaalverbod leidt tot een versnelde en verbeterde mobiliteit. Ik vraag graag aandacht voor de A67.

Het CDA komt elk jaar even terug op de fiets, omdat dat belangrijk is. Het gaat niet alleen om het spoor, de weg en de binnenvaart, maar ook om de fiets. Is het Rijk bereid om het voortouw te nemen in het creëren van een landelijk netwerk van fietssnelwegen?

De binnenvaart noemde ik al. Vertragingen kunnen toemen door de verminderde sluisbediening. Wat gaat de minister doen als hierdoor normen overschreden worden? Wat worden nu eigenlijk die normen? De sector stelt een pot van 1 miljoen voor om eventuele klappen op te vangen die zich kunnen voordoen als de bedieningstijden straks worden teruggebracht. Steunt de minister dit voorstel? Ik kom nog even op de gezinnen en families, het sociale aspect van de binnenvaart. Het aantal loopbruggen en steigers wordt verminderd. Begrijpt de minister met ons en met de sector dat die bruggen nodig zijn om boodschappen te doen, de kinderen naar het internaat te brengen, enzovoorts?

Er kwam goed nieuws over een snelweg waarvoor je geen tol hoeft te betalen. De melkkoe zou hier namelijk niet werken: mensen zouden omrijden. Daarom besloot de minister om het toch maar niet te doen. Hoe zit het met de regio Gelderland? Ook daar komt tol, zie ik in de plannen. 44% van de rijders geeft aan de A15 te zullen mijden. Geldt het criterium uit de Randstad ook voor deze regio?

Er komt een grote ov-concessie aan. Ik heb nog een minuut spreektijd, dus ik kan er nog één opmerking over maken. De concessie voor het hoofdrailnet komt eraan. Worden daarbij ook de decentrale regio's, de provincies, betrokken? Zij zijn erg goed bezig met decentraal openbaar vervoer. Krijgen zij invloed op de concessie?

Ik zag dat de heer Bashir een cadeautje had voor staatssecretaris Mansveld, maar niet voor de minister. Dat vond ik een beetje sneu, dus ik heb een cadeautje meegenomen voor de minister. Het is een memoryspel van Cars, zij weet wel, die auto's. De minister krijgt twee cadeaus van het CDA. Het eerste is een forse impuls om voluit volwaardig minister te zijn en meer wegen en spoorwegen aan te leggen, met een mooi ambtelijk apparaat dat daarvoor dan ook de power heeft. Het tweede is dit memoryspel van Cars, om het kabinet eraan te herinneren dat het de automobilist vergeet. Ik hoop dat dit bijdraagt aan een ommekeer.

De voorzitter:

Dank u wel voor deze bijdrage. Het wordt vast gezellig in de Trèveszaal vrijdag.

Het woord is aan mevrouw Mulder.



Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Voorzitter. Ik feliciteer de heer Leenders ook vanaf deze plek. Ik kijk uit naar de debatten met hem.

Het CDA is voor een eerlijke economie waarin de samenleving werkt aan een duurzame toekomst voor de komende generaties. Dat vinden wij erg belangrijk en daar gaan wij ook het beleid aan toetsen.

Afgelopen donderdag bracht ons wetenschappelijk instituut zijn duurzaamheidsrapport uit. In een volle zaal hadden wij met elkaar goede gesprekken over de manier waarop de samenleving zelf zorg kan dragen voor de toekomst van onze kinderen op het gebied van duurzaamheidsinitiatieven. Daarbij is de lokale klimaatagenda essentieel, zoals wij ook al naar voren hebben gebracht tijdens het algemeen overleg over het klimaat op 17 oktober jongstleden. Het streven naar duurzaamheid moet lokaal ingebed worden, zodat onze bewoners zich erbij betrokken voelen. CO₂-uitstoot zegt de mensen misschien niet zo veel, maar een schone, groene leefomgeving des te meer.

En dus begint duurzaamheidsbeleid bij een lokale klimaatagenda. Helaas komt die in deze begroting maar beperkt aan de orde. De lokale klimaatagenda 2011-2014 is bedoeld voor het realiseren, verspreiden en opschalen van ambitieuze klimaat- en duurzaamheidsinitiatieven. Wat ons betreft mag dat nog wat steviger. De tussenevaluatie laat vooral een groot aantal inspirerende voorbeelden van lokaal klimaatbeleid de revue passeren en laat daarmee ook zien dat

de lokale klimaatagenda met name door een aantal netwerken en werkgroepen van enthousiaste wethouders wordt gevormd. Dat enthousiasme verdient onze aandacht en verdient ook uitbreiding. Het CDA wil dat de samenleving zo veel mogelijk zelf actie kan ondernemen tegen klimaatveranderingen. Veel bewoners, bedrijven en lokale overheden willen graag wat doen. Die lokale klimaatagenda dient daarom meer inhoud te krijgen.

Op dit moment zien wij nog geen goede afbakening tussen de taken van de rijksoverheid, de provincies en de gemeenten. Vindt de staatssecretaris het wenselijk dat gemeenten zonnepanelen subsidiëren? Of vindt zij stimulering van duurzame energie vooral een taak van de rijksoverheid? Hetzelfde geldt voor het isoleren van woningen. Zijn gemeenten hierbij aan zet of is de rijksoverheid coördinerend? In hoeverre is sprake van samenwerking en in hoeverre gaan de verschillende initiatieven elkaar versterken? Concreet wil de CDA-fractie van de staatssecretaris weten hoe zij de taakverdeling tussen Rijk en gemeenten ziet. Ziet zij mogelijkheden om de gemeenten meer ruimte te geven om een lokaal klimaatbeleid te voeren? Vindt zij dat gemeenten op dit moment voldoende in staat worden gesteld om lokaal beleid te voeren? Deze vragen zijn relevant, omdat gemeenten de komende jaren ook de broekriem moeten aanhalen en wij een effectieve besteding van overheidsmiddelen van groot belang vinden.

De heer De Graaf (PVV):

Dat niet bewezen is dat de menselijke CO₂-uitstoot invloed heeft op het klimaat, is duidelijk. Dergelijk onderzoek bestaat niet, maar toch pleit het CDA voor heel veel initiatieven op dit gebied. Ik hoor over zonnepanelen, windturbines, lokale klimaatagenda en meer van dat soort geneuzel. Weet mevrouw Mulder bij de huidige energiebehoefte en de stijgende energiebehoefte tot 2050 hoeveel energie wereldwijd duurzaam kan worden opgewekt als alle plannen doorgaan?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Wij hebben hierover al veel vaker gediscussieerd. De PVV en het CDA worden het er niet over eens dat je toch moet gaan voor duurzame energie. Daarom zeg ik ook tegen eh, de collega van de PVV dat wij het niet eens worden. Wij staan er wel voor. Wij willen er wel voor gaan.

De heer De Graaf (PVV):

De Graaf is de naam, maar dat is een grapje. Het hele klimaatbeleid is een lege huls, want het haalt niets uit. Als alle windturbineplannen wereldwijd doorgaan, dan zal uiteindelijk 0,1% van de energiebehoefte erdoor vervuld worden, waarbij heel veel mensen last krijgen van klachten, waarbij de omgeving wordt verstoord en verknald, waarbij huizenprijzen dalen en waarbij de economie om zeep wordt geholpen. Een kilowattuur vanuit een windturbine moet namelijk met heel veel geld gesubsidieerd worden. Een gewoon opgewekt kilowattuur kost €0,05, een windturbinekilowattuur kost €0,15. Die €0,10 is subsidie. Het is dus slecht voor de schatkist als het waait. En toch staat het CDA erachter. Ik verbaas mij daarover en ik verzoek mevrouw Mulder om terug te keren naar de wetenschap, gewoon stukken te lezen en dan gewoon te zeggen: ja, mijnheer De Graaf, u hebt gelijk.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Wij lezen natuurlijk ook stukken, maar wij zullen het niet eens worden met de PVV. Dat zal geen mens verbazen.

De lastenverzwaring die de nieuwe herfstcoalitie afvalverwerkers oplegt, draagt volgens de sector zelf niet bij aan een duurzame toekomst. Deze afvalstoffenbelasting wordt geheven op reststromen uit verbranding of recycling waarmee niets meer te doen valt. Door die extra belasting verhoogt de regering de kosten van verwerking. Wij zijn benieuwd naar de doorrekening hiervan, zoals GroenLinks heeft gevraagd. Is het milieu wel geholpen bij deze maatregel of is dit het zoveelste voorbeeld van "stop en ga"-beleid? De maatregel was afgeschaft, maar keert nu weer terug. Waarom heeft de regering voor deze maatregel gekozen? Natuurlijk is daar aandacht voor geweest tijdens de behandeling van het Belastingplan, maar wij vinden dat er nu ook best aandacht aan mag worden besteed.

In een komend AO zullen wij het natuurlijk nog uitgebreid over afvalstromen hebben. Daar wil ik nu dus niet te veel tijd aan besteden. Misschien kan de staatssecretaris wel alvast ingaan op de vraag hoe zij samen met bedrijven ervoor wil zorgen dat de extra regelgeving die er soms voor afval- en grondstoffenstromen is, zo veel mogelijk wordt beperkt. Dan wordt het aantrekkelijk gemaakt om elkaars afval als grondstof te gebruiken. Daar horen wij graag wat meer over.

Wij hebben nog een openstaand punt in de begroting, namelijk de expertteams die kunnen worden ingesteld als er problemen met grote projecten zijn. Het gaat specifiek over windmolens. Misschien kan de staatssecretaris daar nog op ingaan.

Ik heb ook nog een vraag over het amendement van de heer De Graaf van de PVV-fractie. Stel dat dit amendement van de PVV wordt aangenomen, wat gaat er dan volgens de staatssecretaris niet door?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Ook ik feliciteer de heer Leenders met zijn maandspeech. Ik kijk uit naar de debatten met hem.

D66 kiest voor duurzaamheid, of het nu gaat om de leefomgeving, bereikbaarheid of mobiliteit. Wij willen een aanpak waarin groen en groei samengaan. Daarom wil mijn fractie de vervuiler laten betalen, de belastingdruk van arbeid naar grondstoffen verschuiven en voor een ambitieus klimaatbeleid kiezen.

Ik wil vandaag drie hoofdthema's bespreken, bereikbaarheid en mobiliteit, klimaat en milieu en de begrotingssystematiek. Laat ik echter beginnen met het geven van een compliment aan de bewindspersonen. Het groeien door te vergroenen van Rutte II klinkt ambitieus en wat mij betreft een stuk aantrekkelijker dan het groeien door te snoeien van Rutte I.

Het budget voor infrastructuur slinkt, maar het belang van een goede doorstroming wordt niet minder. Slimmer en beter gebruikmaken van bestaande infrastructuur is dan belangrijk. Dat pleidooi deelt D66 met de minister, begreep ik dit weekend. Mijn fractie hoopt dan ook dat de minister

haar collega's meeneemt in haar enthousiasme. Spoot zij de minister van EZ bijvoorbeeld aan om meer van de green deals voor mobiliteit te maken dan alleen maar een stapel papier? Concreet: kan de minister samen met haar collega op Financiën en de initiatiefnemers, 50 grote bedrijven die gebundeld zijn in de B50, onderzoeken of een proef met mobiliteitsbudgetten voor alle werknemers, dus niet alleen voor leaserijders, mogelijk kan zijn binnen het bestaande budget?

Als er één slimme manier van reizen is, dan is het wel fietsen. Dat is schoon, snel en goedkoop. D66 wil het gebruik van de fiets dan ook stimuleren. Ik hoop stiekem dat beide bewindspersonen een soort ambassadrices van de fiets willen worden. Schaarse ruimte voor stallingen is namelijk vaak een probleem. Kan de staatssecretaris samen met ProRail en NS bekijken of er slim gebruik kan worden gemaakt van onbenutte ruimte rondom stations, bijvoorbeeld door met ruimtelijke reservering tijdelijke fietsstallingen te maken? Kan er gekeken worden naar meer fietsen op ov-terminals of transferia? Ik sluit mij ook graag aan bij het pleidooi voor een landelijk fietssnelwegennetwerk.

Ik merk het volgende op over 130 km/u rijden. D66 wil vooruit en houdt natuurlijk ook best van doorrijden, maar alleen als dat niet ten koste gaat van de gezondheid van mens en natuur. Ik vind het onverstandig om in financieel krappe tijden geld uit te geven voor "een klein beetje plank gas erbij". Toch lees ik in de begroting dat er volgend jaar 10 miljoen extra wordt uitgegeven aan het rijden van 130 km/u. Ik vraag me af hoe dit zich verhoudt tot een aangenomen Kamermotie waarin stond dat er geen extra geld mag worden uitgegeven aan de snelheidsverhoging. Dat was een motie van de heer De Rouwe, of in ieder geval van het CDA, als ik het me goed herinner. Wanneer, zo vraag ik de minister met klem, wordt het voor de automobilist eindelijk duidelijk hoe hard hij waar mag rijden? De onduidelijkheid daarover leidt tot onveiligheid en tot boetes. Dat kan toch zeker niet de bedoeling zijn?

Over helderheid gesproken: er is ook nog geen helder landelijk systeem voor de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Ook op dit punt ligt een aangenomen motie. Wordt die alsnog fatsoenlijk uitgevoerd? In Utrecht is recent een milieuzone afgekondigd. We moeten echter een wildgroei aan systemen voorkomen. Wanneer komt de minister met haar landelijke aanpak?

Dan kom ik te spreken over het Infrastructuurfonds. Daar ging 250 miljoen af bij het regeerakkoord en nu nog weer eens 120 miljoen door de Fyra, en dan heb ik het nog niet eens over het gegoochel in de loop van dit jaar met de 300 miljoen die er eerst wel, en toen plotseling niet meer was. Zoals uit het debat gisteren mag blijken, vindt D66 dat NS zelf moet opdraaien voor de kosten van de Fyra en dat die niet weer ten koste zouden moeten gaan van het Infrastructuurfonds. Maar wat het kabinet doet om de gaten te dichten is overprogrammeren; we plannen meer dan we kunnen betalen en we hopen op vertragingen. Maar ja, wat dan als die vertraging helaas uitblijft? Welke projecten gaan dan niet door en hoe maken we dan de keuze? Ik vraag aan de minister of zij met een actualisatie van het Infrastructuurfonds kan komen, mede op basis van de nieuwe inzichten uit de mobiliteitsprognoses. Kan de minister garanderen dat het schrappen van de tol op de A13-A16 niet ten koste gaat van het geld voor inpassing? Ik verwacht van een begroting dat deze inzicht biedt in de besteding van het

geld en niet slechts een schot voor de boeg geeft van de uiteindelijke uitgaven. Hoe gaan de bewindspersonen voor meer duidelijkheid en realisme zorgen?

Dan kom ik te spreken over klimaat en milieu; ik ga over op de groene zaken. Het uitgangspunt van D66 is simpel: niet het behoud van de natuur hoeft te worden gerechtvaardigd maar de aantasting ervan. Mijn fractie heeft zorgen over het klimaatbeleid, want terwijl het uitstoten van een ton CO₂ haast goedkoper is dan een treinritje naar Gouda of Dordrecht, is er een nieuw lek geslagen in het klimaatbeleid. Bijna de helft van de CO₂-uitstoot die staatssecretaris

Mansveld behaalt, deelt minister Kamp volgend jaar alweer uit aan 20% van de grootste bedrijven in de industrie, zonder dat zij hier ook maar iets voor hoeven te doen. Hoe rijmt de staatssecretaris dit met haar ambitie om in de voorhoede te staan van de landen wat betreft klimaatbeleid? Ik zal een amendement indienen bij de EZ-begroting om dit geld niet zomaar als vervuilersbonus cadeau te doen maar als besparingsimpuls te koppelen aan investeringen in energie-efficiency. Hoe staat de staatssecretaris tegenover zo'n koppeling?

Dan kom ik toe aan de klimaatadaptatie. De staatssecretaris komt volgens mij pas in 2017 met een plan. Kan dat niet wat naar voren worden gehaald? Ook inhoudelijk heb ik wel wat suggesties. Ten eerste. Maak de nationale ruimtelijke structuurvisies integraal "klimaatproof" in plaats van een apart plan, want de Structuurvisie windenergie op land, die blind is voor klimaatverandering zou anders zomaar in één keer een structuurvisie windenergie op zee kunnen blijken te zijn. Ten tweede. Maak met onze buurlanden de Rijn, de Schelde en de Maas klaar voor klimaatverandering door dit thema als basis te nemen in de natuurverdragen. Als het goedkoper is om meer ruimte voor de rivier te scheppen in Duitsland of België, als het zorgen voor droge voeten in Nederland goedkoper te realiseren is door te investeren net over de grens, laten we dan de handen ineen slaan en het daar doen waar we tegen de laagste kosten de Nederlandse veiligheid kunnen realiseren.

Als we het toch over de natte grensgebieden hebben, vraag ik ook hoe het staat met uitvoering van mijn moties over het integraal managementplan Eems-Dollardgebied en de Onafhankelijke Kwaliteitscommissie Waddenfonds.

De circulaire economie heeft de bijzondere aandacht van mijn fractie, zo weet de staatssecretaris. In de afvalsector, of eigenlijk de grondstoffensector, is veel innovatie. Om die te stimuleren is het wel belangrijk dat de green deals geen vrijblijvende experimenten zijn, maar concrete resultaatsverplichtingen bevatten. Afrekenbare doelstellingen, dus. Hoe gaat de staatssecretaris hiervoor zorgen? Ook bij duurzaam inkopen wil D66 een steviger resultaatsverplichting, bijvoorbeeld een concrete doelstelling voor vermindering van de CO₂-uitstoot. Deze ontbreekt bij gemeentelijke aanbestedingen heel vaak. Mijn vraag is waar de inkoper dan op koopt. En hoe controleer je dat dan als gemeenteraad? Ook hier kun je de kennis van de rijksoverheid slim inzetten als je hierover samen met de VNG duidelijke afspraken maakt. Is de staatssecretaris bereid om hier nader naar te kijken?

Mijn fractie heeft grote zorgen over de bezuiniging op de inspectie van bijna 20 miljoen euro in een paar jaar tijd. Er blijken geregeld zaken niet op orde te zijn, zoals bij het

vervoer van gevaarlijke stoffen. Mijn fractie heeft dan ook zorgen over de ILT-capaciteit voor het doen van inspecties. Er is al aan gerefereerd: ik zal een amendement indienen om de ILT meer slagkracht te geven, met de nadrukkelijke kanttekening dat dit geld is bestemd voor extra inspecteurs. Daarbij wil ik de zekerheid dat de geplande bezuinigingen niet ten koste gaan van de inspecteur aan de deur, want anders is het dweilen met de kraan open.

In dit debat mag het paradepaardje van de premier, de participatiesamenleving, natuurlijk niet ontbreken. D66 wil graag dat we ons voordeel doen met grassroots-initiatieven, zoals de luchtkwaliteitsmetingen van Milieudefensie en Y-specks, misschien door met hen een goedgekeurde methode te ontwikkelen. Kunnen de bewindslieden zeggen hoe zij dit zouden willen aanpakken?

De heer Van Gerven (SP):

Het is al laat, maar ik heb toch nog een vraag voor mevrouw Van Veldhoven. Zij heeft een amendement ingediend. Zij vraagt daarin naar ik meen 1,5 miljoen extra voor de Inspectie Leefomgeving en Transport. Daartegenover staat echter wel een bezuiniging van 20 miljoen of meer. Daarvoor heeft D66 toch ook getekend? Immers, die partij maakt deel uit van de "herfstcoalitie".

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Je hebt partijen die bereid zijn om hun verantwoordelijkheid te nemen en partijen die daartoe niet bereid zijn. Dat neemt niet weg dat wij op dit punt zorgen hebben en wij ons best doen om iets te repareren. Daarom heb ik dat amendement ingediend. Ik hoop dat de heer Van Gerven bereid is om het te steunen. Overigens is het bedrag dat ik genoemd heb, niet een bedrag dat in één keer wordt bezuinigd, maar een cumulatief bedrag. Het bedrag in het amendement is natuurlijk een structureel bedrag. Op die manier hoop ik voor een belangrijk deel de inspectie te kunnen versterken, ook structureel.

De heer Van Gerven (SP):

Ik weet niet of wat in het amendement staat, structureel is en geldt voor de komende jaren. Ik hoor nog wel of dat inderdaad zo is. De 20 miljoen of zelfs nog meer aan bezuinigingen is echter ook structureel.

Ik wil echter nog een ander punt aanroeren, namelijk de asbestproblematiek. Daarop wordt in 2016 of 2017 14 miljoen bezuinigd en daarvoor heeft D66 getekend. Die bezuiniging geldt nog niet voor volgend jaar. Wat vindt D66 van die bezuiniging? Ik wil een motie indienen waarmee ik die bezuiniging ongedaan probeer te maken en waarmee ik het kabinet wil opdragen om naar alternatieven daarvoor te zoeken.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De heer Van Gerven moet een begrotingsakkoord niet verwarren met volledige overeenstemming over alle details in de begroting. Mijn partij heeft wel haar handtekening gezet onder het financieel kader. Daar staan we ook voor. Maar precies over het punt van de asbest wil ik straks de minister ook een vraag stellen. Ik zal haar de vraag stellen waarom 14 miljoen, geld dat was bestemd voor de asbestproblematiek, I en M-breed wordt ingezet om de begroting

sluitend te maken. Ik heb dus met de heer Van Gerven een aantal vragen, ook specifiek over de asbestproblematiek.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik was net gekomen bij de begroting. In de eerste plaats zeg ik hierover dat ik de subsidieverantwoording erg mager vind. Pas na feitelijke vragen wordt dit duidelijker. Kan er volgend jaar een heldere subsidiebijlage worden opgesteld?

Ook dit jaar wordt er weer driftig met potjes geschoven zonder fatsoenlijke verantwoording. Waarom gaat er 1,5 miljoen van lucht en geluid naar klimaat? Waarom dat geschuif met geld voor externe veiligheid? Waarom wordt 14 miljoen voor asbest I en M-breed ingezet om de begroting sluitend te maken? Waarom wordt 25 miljoen uit het dossier van verpakkingen en zwerfafval zomaar aan allerlei daaraan niet gerelateerde zaken besteed? Kan de conversietabel, ofwel de vergelijking met vorig jaar, worden verduidelijkt?

Behalve het gegoochel met de cijfers, wordt er ook flink gegoocheld met woorden in deze begroting. Ik citeer een willekeurig deel. Het staat op pagina 80 van de Rijksbegroting 2014, Infrastructuurfonds "Dit impliceert dat ex ante het risico wordt geaccepteerd dat ex post een kasoverschrijding van het Infrastructuurfonds optreedt van maximaal het minbedrag in het betreffende jaar." Ik wil aan de bewindspersonen vragen of zij mij kunnen vertellen wat daar staat. Ik vraag ze ook om daarbij niet te spieken bij hun ambtenaren.

De heer Elias (VVD):

Het staat er vier keer in!

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ja, het staat er vier keer in. Ik ben dus niet de enige die het is opgevallen. Is de minister bereid om bij de komende begrotingen aandacht te besteden aan het feit dat die begroting voor iedereen leesbaar moet zijn? Volgens mij zijn we daar allemaal mee gediend.

Wij staan voor de uitdaging om enerzijds mobiliteit en anderzijds natuur en milieu met elkaar in balans te brengen, en om groen en groei te verbinden. Ik kijk uit naar de antwoorden van de bewindspersonen. De inzet van D66 is een robuust en toekomstbestendig beleid voor infrastructuur en milieu.

□

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Mijn motivatie voor een goed milieubeleid ligt in de opdracht die God ons geeft om te zorgen voor zijn schepping. Dat is een grote verantwoordelijkheid, niet alleen in het groot maar ook in het klein. Die begint bij ieders eigen afvalbak, waar nog te veel goed voedsel in verdwijnt en waarin plastic, papier en textiel nog te vaak niet worden gescheiden. Mijn vraag in dit debat is: welke wereld willen wij nalaten aan onze kinderen?

Deze zomer was ik in China voor een "roots"-reis met onze geadopteerde dochter. Bij China hebben wij vaak beelden van een explosief groeiende economie met weinig aandacht voor het milieu. Maar in een stad als Chengdu, met 16 miljoen inwoners, rijden alle brommers en scooters elektrisch. Dat was letterlijk en figuurlijk een verademing. De Christen-Unie is dan ook blij met de afspraken in het begrotingsakkoord over het aanscherpen van de CO₂-normen voor de motorrijtuigenbelasting.

Binnen Europa trapt Duitsland, met zijn grote auto-industrie, op de rem als het gaat om aanscherping van de CO₂-normen voor autoproducenten. Het Litouwse voorzitterschap wil nu de Duitsers zeer fors tegemoetkomen met vier jaar uitstel van de 95 gramnorm door onder andere supercredits. Ik roep de staatssecretaris ertoe op dit voorstel met kracht te verwerpen. Daartoe heeft de Kamer eerder via een motie van de ChristenUnie opgeroepen. Als de norm immers wordt vertraagd, komt de CO₂-reductiedoelstelling voor transport in het energieakkoord ook in gevaar.

Roet is de belangrijkste gezondheidsindicator van fijnstof. De ChristenUnie wil net als de GGD en de Wereldgezondheidsorganisatie dat de normen voor luchtkwaliteit worden aangescherpt en dat er snel een Europese norm komt voor roet. Wat is de inzet van de staatssecretaris? Een landelijk roetmeetnet is nodig om te komen tot een goede norm en om de ontwikkelingen te kunnen volgen. Ik roep de staatssecretaris dan ook hiertoe op.

Een bromfiets is qua ultrafijnstof ongeveer tien keer zo vervuilend als een personenauto. De staatssecretaris zet in op een Europees verbod op vervuilende snelheidsbegrenzers en nieuwe uitstootteisen voor brommers vanaf 2017. Er is bij brommers echter niets geregeld voor ultrafijnstof, terwijl dit voor auto's wel geregeld is. En wat heb je aan normen zonder goede handhaving? Die is er nu namelijk alleen op papier. Ik wil op deze punten graag een reactie van de staatssecretaris. Als onze dochter zestien is, hoop ik dat er alleen maar schone brommers zijn en, liever nog, heel veel e-bikes, die over de fietssnelwegen zoeven.

Dit weekend zei de minister dat asfalt niet dé oplossing is voor alle verkeersproblemen. Zij heeft mooie woorden gesproken over innovaties en over zaken beter benutten, maar intussen zie ik berichten van de minister over nieuwe, grootschalige wegprojecten. Hoe kijkt zij daar nu naar in het licht van haar recente uitspraken? Het is opvallend dat de tol op de A13/A16 wordt geschrapt, omdat er anders te weinig auto's op zouden rijden. Laat automobilisten niet de tol betalen van een weg waarvoor de urgentie ontbreekt.

De ChristenUnie roept de minister op aan de slag te gaan met de eerlijke prijs: de kilometerprijs. Waarom besteedt zij het hele infrabudget tot 2028, maar wil zij voor 2016 niet nadenken over de kilometerprijs en dit aan de maatschappelijke partijen overlaten? Er is draagvlak bij de partijen van het energieakkoord. Pak dan ook door, praat mee en blijf niet aan de kant staan, zo zeg ik tegen de minister. Vorig jaar is een motie van mij en de heer Elias aangenomen over de capaciteit van P+R-terreinen, een aanvalplan en een netwerk van P+R-pluslocaties. Waarom zijn het aanvalplan en de capaciteitsmonitor nog niet gereed?

Dan kom ik op de lichtvervuiling. Vorige week was de Nacht van de Nacht. Ik ben blij met het uitzetten van de verlichting

langs een aantal snelwegen. Eerder vanmiddag, tijdens het AO Groene groei, sprak ik over de lichtvervuiling door reclamezuilen, die 's nachts nauwelijks effectief zijn. Maar er zijn meer voorbeelden. Stations als dat bij Hoewelaken baden 's nachts in het licht terwijl er dan geen trein meer stopt. Is die zee van licht wel nodig voor de sociale veiligheid? Ik roep de staatssecretaris ertoe op hierover in gesprek te gaan met NS en ProRail.

De laatste landelijke meting van lichtintensiteit via satellieten is al dertien jaar oud. Het RIVM heeft nu wel een tijdelijk landelijk meetnet op negen locaties, maar dat stopt in januari. Er zijn wel plannen dat dit wordt overgenomen. Gaat de staatssecretaris dat ook faciliteren?

Dan het punt van textiel. Met Prinsjesdag droeg ik een jurk die is gemaakt van gerecyclede marine-uniformen. Ik vrees dat veel politie-uniformen, uniformen van beveiligingspersoneel en dergelijke nog vaak in afvalverbrandingsinstallaties terecht komen. Is de staatssecretaris bereid zich in te spannen voor meer textielrecycling door de overheid?

Uit steeds meer gemeenten komen signalen dat de inzameling naar de hoogsteieder gaat en dat de tarieven fors stijgen, maar de staatssecretaris is niet bereid om dit op een rij te zetten en accepteert dat de VNG hier geen prioriteit aan wil geven. Burgers denken dat de opbrengst naar het goede doel gaat, maar het geld verdwijnt steeds meer in de zakken van de gemeenten. De ChristenUnie wil dan ook dat gemeenten worden verplicht om alleen de daadwerkelijke kosten te vragen van de inzamelaars. Zo blijft de rest van de opbrengst beschikbaar voor het goede doel of voor het creëren van arbeidsplaatsen bij de inzamelaars. Dan worden inzamelaars niet meer gedwongen om de kleding zo min mogelijk te sorteren omdat dit arbeidsintensief is. De milieupbrengst en de sociale opbrengst moeten centraal staan. Ik denk dan ook aan de mooie initiatieven zoals de kledingbank die binnenkort opent in Wezep. Wanneer stopt de staatssecretaris de aanbestedingsrace die niets bijdraagt aan het milieu of de goede doelen, maar alleen de gemeente spekt?

In tijden van bezuinigingen moeten we zoeken naar slimme investeringen. Ik heb het dan over elektrificatie van regionale spoorlijnen. De voordelen van elektrificatie van dieselsporen zijn al in een interruptiedebatje met de VVD benoemd. Wat doet de staatssecretaris met de noodkreet van de provincies die nog veel van deze spoorlijnen hebben en die te maken hebben met stijgende kosten waardoor een negatieve spiraal dreigt voor deze lijnen?

Mijn laatste punt betreft de bedieningstijden van de sluisen. Ik ben blij dat de nachtsluiting van sluisen van de baan is door de inzet van mobiele teams. Maar een vertraging van maximaal 3,5 uur zoals Rijkswaterstaat voorstelt, is voor ons niet aanvaardbaar. Is de minister bereid te zoeken naar alternatieve financiering, bijvoorbeeld afstandsbediening voor verschillende beheerders gezamenlijk? Ik overweeg nog een amendement voor een knelpuntenpot van 1 miljoen, zoals door de sector is voorgesteld, zodat een redelijke wachttijd haalbaar is voor situaties met laag of hoog water.

Ten slotte mijn conclusie. De ChristenUnie ziet dat dit kabinet goede voornemens heeft als het gaat om onze leefomgeving en ook echt wel kleine stappen daarvoor zet. Maar er kan en moet zeker ook nog een flinke schep

bovenop. Ik wens de beide bewindslieden daarbij het komende jaar veel succes.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik begin anders dan ik bedacht had. Ik heb zojuist een sms'je gekregen dat Hengelo zich als 100ste schaliege-asvrige gemeenten in Nederland verklaard heeft. Dat doet dan in ieder geval de milieukant van het duo bewindspersonen hier, deugd.

Ik sluit mij aan bij de felicitaties voor de heer Leenders met zijn mooie maidenspeech. Net als hij wil ik ook graag aandacht voor Odfjell. Dat is direct mijn eerste vraag aan de staatssecretaris. Gaat zij Odfjell nu gewoon dichtdoen? Wat gaat zij doen? Blijven wij na de zoveelste set overtredingen pappen en nat houden?

Onze minister gaat met de tijd mee. Het probleem van vuile lucht in steden kan opgelost worden door de parkeerapp, hoorde ik haar zondag in Buitenhof vertellen. Mensen rijden dan niet eindeloos rondjes. "Agent, ik was niet aan het twitteren, ik gebruikte de parkeerapp, dat moest van de minister voor de luchtkwaliteit." Ik ben benieuwd of het zo zal gaan.

Terwijl staatssecretaris Mansveld haar vaardigheden als crisismanager oefent, bij het spoor, bij de chemiesector, en probeert uit te leggen dat ze toch goed bezig is voor klimaat en milieu, is de minister eigenlijk alleen met het omgekeerde bezig. Als enige minister mag zij geld uitgeven aan verkiezingshobby's van de VVD: harder rijden, extra vliegvelden, meer tunnels en ringwegen. Zondag in Buitenhof zei deze minister gelukkig wel dat asfalt niet alle verkeersproblemen kan oplossen, dus vandaar enige hoop. Maar dit is nadat we nog miljarden uitgeven aan 760 kilometer extra asfalt in deze regeerperiode. Dat asfalt zal, zoals ik in een interruptiedebatje al zei, misschien 20 uur in de week gebruikt worden en zal daar de rest van de tijd leeg en glanzend liggen, uitnodigend. Dat zal leiden tot gezeur van automobilisten, die steeds weer harder willen rijden. Ook is het asfalt dat steeds meer verkeer aantrekt. In het regeerakkoord staat dat dit kabinet kiest voor een ruimtelijke inrichting die geen afbreuk doet aan ecologie en omgevingskwaliteit. Ik krijg van de minister graag uitgelegd hoe meer asfalt, tunnels, ringwegen en vliegvelden kunnen worden aangelegd zonder impact op de ecologie en de kwaliteit van de omgeving.

Uit de GroenLinks-visie en onze doorrekening blijkt dat er ook een andere keuze is. Je kunt files enorm goed bestrijden en tegelijkertijd goed zijn voor milieu en natuur. Het is dus niet of-of en het hoeft niet in een of ander wankel evenwicht te worden gebracht. Er is een radicaal andere keuze mogelijk, een keuze voor een duurzame toekomst.

Ik kom nog even terug op Buitenhof. Ik vond het wel een mooi fragment. De minister schaamde zich een beetje voor haar eigen Saab cabrio. Ze weet ongetwijfeld dat je met een Saab cabrio iets zuiniger kunt rijden. We hebben namelijk het programma Het Nieuwe Rijden. Als dat wordt toegepast, zelfs bij een Saab, dan bespaar je brandstof en ben je wat beter bezig voor het milieu. Ik hoor graag van de minister hoe het met dat programma staat. Is het geen tijd om dat een beetje af te stoffen? Ook hybride auto's zijn in de praktijk alleen maar schoon als je ze goed gebruikt.

De brede publiekscampagne voor het nieuwe rijden was een ongekend succes. Chauffeurs bespaarden geld en brandstof en spaarden het milieu. Is de minister bereid om deze campagne nieuw leven in te blazen? Ik heb hiertoe ook een amendement geschreven. In het beleidsprogramma Duurzaam moet je doen uit 2008 werd gezegd dat alle chauffeurs van de bewindslieden een cursus Het Nieuwe Rijden zouden gaan volgen. Het is nu enkele jaren later. Ik ben benieuwd of alle chauffeurs die ministers rijden, het nieuwe rijden onder de knie hebben. Zo niet, dan moeten ze onmiddellijk op cursus.

Ik kom op het elektrisch rijden, een moderne, technische oplossing voor het tegengaan van luchtvervuiling en verkeerslawaai. Het beleidsdoel is nog steeds 200.000 elektrische auto's in 2020 op de Nederlandse wegen. Kan de minister dit actieplan, dat voortkwam uit een motie van de VVD en GroenLinks voor meer elektrisch vervoer, actualiseren? En als we dan toch bezig zijn: wanneer rijden er enkele bewindspersonen in een "fully electric" auto? Ik vraag ook aandacht voor elektrische fietsen en scooters. Wat gaat de minister en/of de staatssecretaris doen om snel meer fiets-snelwegen te krijgen? De minister zei: een zevenbaansweg kun je wel om een stad aanleggen, maar dan kom je de stad nog niet in. De bewindspersonen kennen ongetwijfeld de GroenLinks programma's, die vaak door GroenLinks-wethouders worden uitgevoerd in steden. Ik krijg graag een appreciatie van de set maatregelen die daarin zit.

Ik hoorde dat de minister voor "in-car" technologie is en dat de privacy daarbij dus misschien wat minder belangrijk is. Ik wil graag weten of dat ook weer nieuwe mogelijkheden geeft voor rekeningrijden, want het privacyaspect was een van de grote redenen waarom dat niet door kon gaan.

Ik wil graag iets weten over de prognoses waarmee de minister werkt. Het verkeer neemt volgens de prognoses maar matig toe tot 2015, want dan halen we op papier de luchtkwaliteit. Daarna gaat het scherp omhoog tot 2020, en dat hebben we nodig om uit te leggen dat er daarna weer nieuw asfalt mogelijk is. Kan de minister een update geven van één scenario dat wordt gebruikt voor én luchtkwaliteit én verkeersgroei? Nu gaat de lijn naar beneden en dan ineens steil omhoog. Met deze cijfers probeert de minister ons te blijven overtuigen dat we die onnodige Blankenburg-tunnel, de A15 en de onnodige verbreding van de A27 toch echt nodig hebben. Ook ik ben benieuwd naar het antwoord op de vraag waarom we eerst wel tol moesten heffen voor de A13/A16 en waardoor nu opeens het inzicht is gekomen dat dat knap onhandig is.

Voor zover ik heb gehoord, ligt de opvolger van het rapport Een prijs voor een reis al enkele maanden te verstoffen op het ministerie. Het heet Handboek externe en infrastructuurkosten verkeer en is opgesteld door CE Delft en de VU. Ik denk dat de hele Kamer daarin geïnteresseerd is, want het geeft antwoord op de vraag of de automobilist de melkkoe is of dat de belastingbetalers vooral het bedrijfsleven subsidiëren. Waarom komt dat pas in 2014? Is de minister bereid om de delen van dit onderzoek die al klaar zijn — ik heb van deze en gene ook cijfers hieruit gekregen — aan ons te geven, en wel voor de tweede termijn?

Wat doen de bewindspersonen voor het vervoer over water van zowel goederen als personen? Ik denk bijvoorbeeld aan het personenvervoer over water tussen Rotterdam en Dordrecht en tussen Amsterdam en IJmuiden.

De trein top tien is ook door anderen al even genoemd. Wanneer zijn deze knelpunten opgelost? En waarom moeten de kosten van het Fyradebacle worden weggehaald bij essentiële spoorprojecten?

Ik ga nu in op Schiphol. Elke keer als we in de buurt dreigen te komen van de grenzen van het geluidssysteem, moet er een nieuw systeem komen. Klopt dat? Komt er weer een nieuw geluidssysteem om de huidige grenzen op te rekken? Graag krijg ik van de minister een overzicht van de bijdragen van zowel het Rijk als de provincies, dus belastinggeld, aan provinciale vliegvelden. En klopt het dat de luchtverkeersleiders nog steeds weigeren om de balkenendenorm te accepteren? Klopt het ook dat zij nog steeds veel te vroeg met pensioen gaan en dat er standaard in de begroting van de luchtverkeersleiding een post opgenomen wordt om de boete te betalen die daarop jaar, in jaar uit volgt? Wordt het niet eens tijd om daarmee te stoppen?

Mijn volgende punt is het afschaffen van milieuschadelijke subsidies. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft daarover een heel mooi rapport geschreven. Het planbureau becijfert het totaal tussen de 5 en 10 miljard. Daarvan iets afschaffen zou al enorm helpen voor de gaten in de staatskas. Zitten daar meer mogelijkheden in? Zou dat toegelicht kunnen worden? Ik heb zonet de dieseltreinen genoemd. Ik was trouwens stomverbaasd toen ik ontdekte dat we die nog steeds hebben. Ik ging ervan uit dat heel Nederland zo langzamerhand op elektriciteit reed, maar dat is nog niet zo. Wanneer hebben we dat wel voor elkaar?

Ik heb het in een AO al een keer met de staatssecretaris gehad over de carbon bubble en over carbon divestment. Is het mogelijk om de gevolgen daarvan voor Nederland een keer in kaart te laten brengen? Zou daar een onderzoeksinstituut naar kunnen kijken, bijvoorbeeld het Planbureau voor de Leefomgeving? Ik kom op dit punt ook met een motie, afhankelijk van het antwoord van de bewindspersonen. Hoe kijkt onze staatssecretaris aan tegen de milieueffecten van eventuele schaliegaswinning? Zou zij iets zien in milieulabeling van gas, zoals wij dat nu doen bij elektriciteit? Moeten de vergunningen voor waterlozing niet openbaar worden? Er zijn vandaag bij de EZ-begroting en bij deze begroting een paar vragen gesteld over openbaarheid van gegevens. Het is voor de drinkwaterbedrijven enorm handig om te weten wat er in het water zit, maar het zou ook voor wetenschappers nuttig zijn om te weten wat er geloosd wordt.

Mijn laatste punt betreft mijn aangenomen motie over de Afsluitdijk. Daar zou een mogelijkheid komen voor windparken. Er schijnt nu grote verwarring te zijn ontstaan met Friesland, dat denkt dat een stukje op land ook de Afsluitdijk is. Het is opgenomen in de structuurvisie Windenergie op land. Ik zou graag van de bewindspersonen willen weten hoe het zit en welke knelpunten er nog zijn.

Een app en crisismanagement horen natuurlijk bij het repertoire van bewindspersonen, maar ik hoop toch ook op een bredere set vaardigheden, zoals het kijken naar cijfers, het gebruiken van voortschrijdend inzicht en twee bewindspersonen op één departement die met elkaar meewerken en niet tegen elkaar in zoals mijn partij constateert, vooral op het gebied van klimaat.



De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter. Ook mij is de vreugde bereid om collega Leenders van harte te feliciteren met zijn mooie maidenspeech. Ik wens hem nog vele andere speeches en bijdragen toe, en dat hij daar veel vreugde aan mag beleven.

Na het gehanteerde snoeimes bij de diverse akkoorden van de afgelopen jaren — collega's hebben daar uitbundig aan gerefereerd — bespreken we vandaag een begroting van I en M zonder al te grote verrassingen. In het bezuinigingspakket van 6 miljard wordt I en M slechts voor 18 miljoen aangeslagen. Op zich is het een goede afweging om daar in deze tijd van crisis niet opnieuw een grote rekening neer te leggen. Investerings in de bereikbaarheid zijn hard nodig om de doorstroming van het goederenvervoer en het economisch herstel te bevorderen. In de toegemeten tijd wil ik mij beperken tot een tweetal onderwerpen waarvan ik vermoedde dat die door anderen mogelijk iets minder nadrukkelijk voor het voetlicht zouden worden gehaald. Dat zijn de onderwerpen water en wat daarmee samenhangt, en regelgeving.

Ik begin met het thema water. De SGP is in het bijzonder blij dat alle vaarwegprojecten en onderhoudsbudgetten behouden blijven. Hoe meer vervoer over water hoe beter, ook vanuit milieuoogpunt. Ik maak mij wel zorgen over de beoogde versoberingen in het onderhoud van vaarwegen. Binnenvaartorganisaties wijzen erop dat de negatieve effecten op de binnenvaart hiervan veel groter zijn dan doorgaans wordt aangenomen. Op welke wijze houden we vinger aan de pols?

Dan kom ik op de voorgenomen bezuinigingen op de bediening van sluizen en bruggen. Het blijft merkwaardig en ongelukkig dat ter wille van een uiterst beperkte bezuiniging het risico op grote nadelige economische gevolgen wordt geaccepteerd. Penny wise, pound foolish, zegt dan een goed Nederlands spreekwoord. Gelukkig zijn de eerdere, verdergaande, voorstellen van de baan. Probleem is echter dat niet alle effecten voorspelbaar zijn. Wat betreft de SGP zijn vertragingen overdag in ieder geval onacceptabel. Is dat ook het uitgangspunt van de minister? Dat er knelpunten optreden in de bediening van de kunstwerken, zoals die zo mooi worden genoemd, zal zeker het geval zijn bij bijvoorbeeld laag water, hoog water, ongeplande stremmingen of een hoog verkeersaanbod. In dergelijke situaties moet Rijkswaterstaat een reservepot achter de hand hebben, zodat zonder vertraging kan worden bediend. Naar schatting is hiervoor slechts een gering bedrag — er wordt gesproken over ongeveer 1 miljoen euro — nodig. Is deze reservepot zonder voorbehoud beschikbaar? De SGP overweegt, afhankelijk van het antwoord van de minister, op dit onderdeel een amendement in te dienen.

Dan kom ik op mijn tweede thema: regelgeving. De bouwsector zit in zwaar weer, om maar met een open deur te beginnen. Al zijn er voorzichtige en hoopvolle tekenen van herstel, de situatie is nog steeds beroerd. Wat kunnen we nog meer doen om bouwondernemers wat wind in de zeilen te geven? We horen van burgers en ondernemers veel kritiek op de tijd en energie die ze kwijt zijn aan bouwprocedures. Dat kost dus geld. De SGP heeft een klein halfjaar geleden een notitie aan minister Blok overhandigd. We weten dus aan wie we iets over bouwprocedures moeten adresseren. Die notitie had de titel Rode loper uit voor de

bouw. We hebben daarin gesignaleerd dat ook op het terrein van ruimtelijke ordening en regelgeving het nodige te winnen is. Daarom breng ik dit punt hier ter sprake. Ook de afgelopen maanden hebben we veel contact gehad met mensen uit het veld. We hebben voor het zomerreces, zoals gezegd, die serie voorstellen gedaan, maar ook I en M heeft een belangrijke verantwoordelijkheid. Daarom wil ik de minister enkele voorstellen voorleggen op het terrein van ruimtelijke ordening. Graag krijg ik daar een reactie op.

Het eerste voorstel betreft het Actieteam Ontslakken Gebiedsontwikkeling. Dat is op pad om gemeenten te helpen bij het versnellen van procedures. Het actieteam richt zich echter vooral op gebiedsontwikkeling, ofwel de grotere projecten. Veel burgers en bedrijven lopen juist ook bij verbouwingen en kleine projecten tegen onnodige vertraging op. Gemeenten hebben verschillende instrumenten gekregen om proceduretijd te besparen, maar dan moeten ze die wel gebruiken. Dat gebeurt naar de informatie die wij binnenkrijgen veel te weinig. Gemeenten zouden de kortst mogelijke procedure als uitgangspunt moeten nemen omdat daar winst te behalen is, terwijl vaak een soort verlenging van de proceduretijd wordt benut. Dat is weliswaar een mogelijkheid in de wet, maar die leidt wel tot vertraging. De SGP vraagt de regering om het actieteam ook op pad te sturen om procedures voor de kleinere, reguliere bouwprojecten versneld te krijgen.

Dat brengt mij bij mijn tweede voorstel. Het werkveld geeft aan dat gemeenten vaak onnodig veel tijd nemen voor wijzigingen van bestemmingsplannen en ook voor de behandeling van principeverzoeken voor een omgevingsvergunning. De SGP pleit ervoor de wettelijke termijnen strakker te definiëren, aan te scherpen en zo nodig in te voeren. Ik kom nu op mijn derde voorstel. De SGP krijgt signalen dat provincies regelmatig het werk van gemeenten voor bestemmingsplannen en bestemmingsplanwijzigingen meer dan dunnetjes overdoen. Daar zijn bizarre voorbeelden van. Deze kritiek wordt gedeeld door de VNG. Te vaak toetsen de provincies niet alleen op hoofdlijnen, maar bemoeien ze zich met de details, ook in allerlei voorschriften. Wij hebben ook voorbeelden gezien van hoge compensatie-eisen voor beperkte ingrepen in natuur en landschap. Ik geef een voorbeeld. Een ondernemer uit Brabant moest €10.000 neertellen voor de uitbreiding van zijn aardappelbewaarplaats op het akkerland. Volgens de provincie ging die namelijk ten koste van de landschappelijke kwaliteit. Dit zijn bizarre situaties. Zoiets moet je niet willen. Wij vragen de minister om de provincies hierop aan te spreken, zodat zij zich terughoudender opstellen.

Nu volgt mijn vierde voorstel. Voor de uitgebreide procedure voor een omgevingsvergunning geldt dat het ontwerpbesluit zes weken ter inzage gelegd moet worden. Over het algemeen worden voor eenvoudige projecten geen of weinig zienswijzen ingediend. Daar zit ruimte voor versnelling. Wij pleiten om dat te doen. Wij zouden het op prijs stellen, een reactie van de bewindslieden te ontvangen op deze punten.

Zeer bedankt voor uw stimulerende aandacht.



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. Ik feliciteer de heer Leenders met zijn prachtige maidenspeech. Het is goed om te horen dat er een Kamerlid

bij is dat zich zeer bewust is van de gevaren van de intensieve veehouderij voor milieu en volksgezondheid. Ik hoop, een mooie samenwerking tegemoet te kunnen zien.

Ik besteed mijn bijdrage aan klimaat en milieu. Omdat de grootste partij in deze Kamer gezien haar spreektijd onvoldoende ruimte zag om daarover te beginnen, bied ik graag aan dat ik dit mede namens de VVD inbreng. Dat lijkt mij een zeer constructieve handreiking.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Mag mijn bijdrage over goederenvervoer en over de Maasvlakte misschien dan ook mede namens de Partij voor de Dieren gelden?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Nou, daar zaten een paar goede puntjes in. Ik begrijp dat mijn uitgestoken hand niet wordt aangenomen door de VVD. Dat is jammer.

Voorzitter. Wij hebben geen tijd meer te verliezen, zei Maria van der Hoeven twee jaar geleden bij de presentatie van de World Energy Outlook. Van der Hoeven was op dat moment voorzitter van de International Energy Agency die elk jaar de toestand van de energie- en klimaatwereld uiteenzet. Wij zijn precies op het goede spoor van een wereldwijde temperatuurstijging van 6 graden, was de conclusie. Dit is het meest rampzalige scenario dat klimaatwetenschappers hebben weten te bedenken, maar maatregelen blijven uit. Wij hebben nu urgentere zaken aan ons hoofd dan de ondergang van de wereld.

Dit was een opmerkelijke ommezwaai. Eerder was Maria van der Hoeven minister van Economische Zaken en nam zij niet de maatregelen die nodig waren om de uit de hand lopende klimaatverandering binnen de perken te houden, integendeel zelfs. Nu is ze zeer bezorgd. Geconfronteerd met die ommezwaai zei ze: kijk, als minister behartig je de belangen van je land; nu verzamel ik informatie en zie ik de zaken vanuit een ander perspectief.

Ik moest hieraan denken toen ik bij de voorbereiding op deze begrotingsbehandeling keek naar dit jaar met de staatssecretaris die verantwoordelijk is voor milieu en klimaat. Ik vroeg mij het volgende af. Wat doet ze? Wat voor type bewindspersoon is zij? Het eerste wat opvalt, is dat zij echt een harde werker is, een dossiervreter. Dat wisten wij al uit de niet al te talrijke interviews met de staatssecretaris. Ze gaat goed voorbereid het debat in en voert het regeerakkoord en het uitgestippelde beleid nauwgezet uit.

Wij snappen wel dat Diederik Samsom haar heeft gebeld. De staatssecretaris staat bekend als iemand die doet wat haar wordt gevraagd: klussen klaren. Zij is niet iemand die haar eigen ideeën al te veel naar voren wil duwen. Ik ben niet van de politieke vergezichten, zegt ze zelf. Samsom zal dat in haar gewaardeerd hebben, omdat hij wist en weet dat wat in het regeerakkoord is afgesproken, niet genoeg is om de ecologische crisis te bedwingen. Oud-woordvoerder milieu Samsom wist dat als geen ander, maar hij had natuurlijk wel iemand nodig die het uitgestippelde beleid in de coalitie met de VVD nuchter, stoïcijns bijna, zou uitvoeren. Iemand die niet zou gaan muiten vanwege een vurig kloppend klimaathart dat zich niet laat temmen door een regeerakkoord en de impliciete belofte aan de VVD dat

we niet te wild gaan doen op het gebied van milieu. En tot nu toe is dat precies wat de staatssecretaris levert: conventanten, vrijblijvende afspraken, niks waarvan we weten dat het echt werkt en ook niks waarvan de VVD uitslag krijgt.

Maar ik geloof het niet. Ik geloof niet dat deze staatssecretaris zich straks wil voegen in het rijtje spijtoptanten dat we van andere ex-bewindspersonen ook wel kennen, niet alleen Maria van der Hoeven. Het zijn mensen die zich actief hebben beziggehouden met hun beleidsterrein en pas na hun aftreden hebben gezegd dat ze eigenlijk wel wisten dat het systeem niet deugde, dat de maatregelen onvoldoende waren, dat ze andere dingen hadden moeten doen. Juist deze staatssecretaris lees alles. Zij leest dus het hele vijfde klimaatrapport van het IPCC. De feiten over hoe de klimaatcrisis ons zal raken, zitten dus in haar hoofd en beginnen zich op te stapelen. Juist deze staatssecretaris weet dat aan het leegroven van de aarde, het biodiversiteitsverlies en de grondstoffencrisis een halt toegeeroepen zal moeten worden, willen we de aarde leefbaar houden voor onszelf, voor mensen in andere werelddelen en voor de generaties na ons. Zij weet als geen ander dat de degradatie van onze bodem misschien wel de grootste bedreiging vormt voor onze beschaving en dat we de verslechtering van de bodemvruchtbaarheid een halt toe zullen moeten roepen. Zij weet dat het eigenlijk raar is dat Nederland zich blindstaart op het terugbrengen van de monetaire staatsschuld tot 3%, terwijl de ecologische staatsschuld ruim tien keer zo groot is en alleen maar toeneemt.

Al die kennis, die deze staatssecretaris dag in dat uit nauwgezet tot zich neemt, moet op een gegeven moment gaan knagen. Als je tot in het diepste detail kennis hebt van de problemen en de wijze waarop deze de hele samenleving nu en in de toekomst gaan raken, kan dat niet zonder innerlijk geworstel blijven. Ik verwacht dan ook dat het niet lang zal duren totdat de staatssecretaris, los van het regeerakkoord en los van de maatregelen die binnen de Europese Unie worden voorgesteld, met haar eigen plannen komt. Dat het zal gaan borrelen, dat zij wel de behoefte zal voelen om een politieke visie voor de lange termijn te gaan verkondigen. "Kop d'r veur!", zeggen ze in Groningen, geloof ik. Voorzitter, ik kan niet wachten.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Hiermee is een eind gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. Vooralsnog zal deze vergadering morgen om 16.30 uur worden voortgezet. Ik wens u allen een goede nachtrust.