

7

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 2015 (34000-XII)**.

De voorzitter:

Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom, evenals de mensen die dit debat op de publieke tribune of op een andere manier proberen om te volgen. Maar vooral, ook al doe ik het als laatste, heet ik de woordvoerders welkom.

Vandaag hebben zich zestien leden gemeld die het woord willen voeren. Dat zijn er best wel wat. Ik stel voor dat ik in eerste termijn maximaal zes interrupties toesta. Er mag dus zes keer een vraag en een vervolgvraag worden gesteld, want anders denk ik dat we hier vanavond laat nog mee bezig zijn. In plaats daarvan wilde ik vanavond ook nog de begroting van Wonen en Rijksdienst afmaken.

Het woord is als eerste aan de heer Smaling. Op mijn lijst stond dat iemand anders als eerste het woord zou voeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Hebt u zes interrupties per partij voorgesteld of zes interrupties per woordvoerder?

De voorzitter:

Per woordvoerder.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dan zijn er dus partijen die twaalf interrupties hebben. Ik stel voor dat we zes interrupties per partij toestaan.

De voorzitter:

Zes interrupties is ruim voor een partij. Als ik het aantal interrupties niet beperk, is het niet noodzakelijkerwijze zo dat de kleinste partijen het kleinste aantal interrupties hebben. Het is een richtgetal. Als ik merk dat iets een springend punt is en een woordvoerder per se nog een zevende interruptie nodig heeft, dan zal ik die wellicht toestaan. Door het te beperken tot zes interrupties, wil ik alleen voorkomen dat er interrupties zijn waarbij mensen even willen laten zien wat voor slimme opmerkingen ze nog kunnen maken. Dat kost immers tijd. Zes interrupties is echt ruim. Daar wil ik het bij laten.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat begrijp ik, maar ik wil toch geen precedent scheppen. Ik wil niet dat een partij, als er twee woordvoerders zijn, twee keer zo veel interrupties zou mogen plaatsen. Het lijkt mij een heel stuk eerlijker om een beperkt aantal interrupties per partij toe te staan. Dan mag je zelf kiezen of je met drie woordvoerders komt of met één.

De voorzitter:

Maar de kans dat ik het aantal interrupties nu zal uitbreiden is nihil. Dat meen ik serieus. Als we een heel lang punt van orde hebben, zal ik het aantal interrupties nog verder moeten beperken. Laten we nou maar beginnen. Dan bekijken we wel of er een probleem ontstaat.

Er staan meerdere leden bij de interruptiemicrofoon, maar kom op! Er zijn zes interrupties toegestaan.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Ik heb helemaal geen bezwaar tegen het feit dat u probeert om het debat te structureren. Ik heb er ook geen bezwaar tegen dat we met elkaar nadenken over de hoeveelheid interrupties. Ik vind zes ook een heel redelijk aantal. Maar ik wil wel de oproep van GroenLinks ondersteunen dat het dan in principe moet gaan over zes interrupties per partij. Dat geldt voor alle partijen, ook de coalitiepartijen. Als er een springend punt is, doen we er nog eentje bij. Laten we daar met elkaar flexibel in zijn, maar anders wordt het een oproep om hier met vier woordvoerders te komen. Dan kan ik ook één minuut aan twee collega's geven en dan hebben we in één keer achttien interrupties. Daar gaat het debat niet sneller van.

De voorzitter:

Laten we nu niet een discussie hebben over een probleem dat nog niet bestaat. Laten we gewoon beginnen en bekijken waar het oneerlijk zal zijn. Dan hebben we het daar met elkaar over. Ik doe dit op basis van mijn ervaring. De partijen die hier met meer mensen zitten, zijn doorgaans niet de partijen die de meeste interrupties plegen. Ik beloof u, met de hand op mijn hart, dat ik zo eerlijk mogelijk zal beginnen. Geef mij nou het vertrouwen dat ik dat kan. Als het niet lukt, gaan we opnieuw met elkaar in discussie.

Ik wil graag het woord geven aan de heer Smaling. Hij heeft gezegd dat hij ongeveer twaalf minuten nodig heeft voor zijn eerste termijn.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Ik wil nog even kwijt dat u dit probleem zelf hebt gecreëerd. Hier zitten partijen met één woordvoerder en partijen met twee woordvoerders. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat u hier een regel ...

De voorzitter:

Het enige probleem wat ik heb gecreëerd, is dat ik vaak heel erg ruimhartig ben met interrupties. Een interruptie is een recht dat ik u kan geven. Ik doe dat nu op deze manier. Ik heb ook toegezegd dat we, als er iets heel raars ontstaat, daar gewoon even met elkaar naar zullen kijken. Ik vind het echt ontzettend zonde van de tijd dat we hier nu alweer vijf minuten praten over een probleem dat er echt niet is. Ik geef het woord aan de heer Smaling. Mijnheer Smaling, ga uw gang.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Een debat als dit is een mooi moment om de bewindslieden en de staf van I en M te complimenteren met al het harde werk. We gaan af en toe rollebollend over straat — dat is natuurlijk normaal in deze arena — maar doorgaans gebeurt dat in goede harmonie. Wat mij betreft dus vandaag geen flauwe infragrappen als "de minister is de weg kwijt en de staatssecretaris het spoor bijster", maar een poging tot inhoud.

Ik begin met een rondje verkeer. Eerst gaan we even vliegen. De staatssecretaris neemt nog wat tijd voor Lelystad Airport, omdat de Commissie voor de m.e.r. nog een oordeel moet geven over de effecten op de natuur. Eerder hebben we er natuurlijk uitvoerig over gediscussieerd, laat dat duidelijk zijn, maar ik wil de staatssecretaris toch vragen om nog eens heel goed naar de werkelijke groeicijfers van Schiphol te kijken. En doe dat dan niet vanaf 2009, maar kijk naar de enorme bandbreedte in de geschatte werkgelegenheidseffecten, kijk naar de reële kans op aanvaringen met vogels, naar de schade aan de grondexploitaties in Zeewolde en Almere, naar de overlast bij Dronten, naar de nadeelcompensatie voor de boeren. Wees wijs en stel het uit, is het dringende advies van de SP-fractie.

Bij de wegen ligt de nadruk te veel op aanleg, terwijl de automobiliteit afvlakt, en te weinig op beheer, onderhoud en vervanging. Daarbij is er een kernpunt, zo zeg ik tegen de minister, waar de Rekenkamer ook duidelijk over is. De Kamer moet de afweging tussen wat er aan aanleg wordt uitgegeven en die andere zaken goed kunnen maken en dat is op dit moment niet helemaal het geval. Graag hoor ik van de minister of zij erkent dat de automobiliteit afvlakt. Hoe gaat zij ervoor zorgen dat wij deze zaken in balans brengen? Verder valt de daling van het budget van Rijkswaterstaat in de komende jaren op. Suggereert dit dat beheer en onderhoud nog verder naar beneden worden bijgesteld, of zijn de deskundigen gewoon op?

Voor de treinen is het een beetje het omgekeerde verhaal. Daarbij is er juist weinig aanleg en veel onderhoud. Op zich is dat goed, maar ProRail heeft zijn aannemers niet goed in de hand, waardoor het nu een beetje doorslaat. Reizigers gaan denken dat er ieder weekend werkzaamheden zijn. Afgelopen week zat je, als je van Deventer naar Roosendaal moest — wie moest dat niet — twee keer in de bus, tussen Zutphen en Dieren en daarna ook weer tussen Den Bosch en Breda. Dit beeld dreigt een eigen leven te gaan leiden, waardoor we de mensen de trein niet in krijgen. Dus hierbij is de vraag ook: waar is de balans tussen aanleg enerzijds en beheer, onderhoud en vervanging anderzijds?

Ik kom op het water. Het vervoer van goederen over water komt er uiterst bekaaid vanaf. In plaats van dat de nadruk op beheer en onderhoud ligt, wordt hierbij ingezet op veiligheid en duurzaamheid van binnenvaartschepen. Is dat wel de juiste prioriteit, als je bedenkt dat er bijvoorbeeld te weinig goede aanlegsteigers zijn en dat de brug- en sluisbediening op afstand vaak ernstig te wensen overlaat? Wat is er zo onveilig aan de binnenvaart? Hoeveel doden vallen er per jaar? Ik bespeur bij de minister te weinig affiniteit met deze sector. Ik vind dat heel erg jammer. Het zijn toch al moeilijke tijden voor de schippers. Doordat er nu allerlei, niet de meest relevante, eisen worden opgelegd, is het voor veel schepen een enkele reis naar de sloop. Het hoort juist

zo ontzettend bij Nederland, rivieren en kanalen die gevuld zijn met binnenvaartschepen. Wat is mooier dan in de trein van Utrecht naar Den Bosch te reizen en de rivieren over te steken? Wat een goed gevoel krijg je als je dat hele Hollandsch Diep overgaat en je daar al die schepen ziet! Het is Nederlands en het is iets om trots op te zijn.

Fietsen en wandelen heeft altijd weinig aandacht van de regering, tenminste op beleidsniveau. Daarom heeft de SP met de broeders en zusters van de Partij van de Arbeid en het CDA een initiatiefnota geschreven die zich op fietsen en wandelen richt, die wij binnenkort zullen lanceren. De presentatie daarvan is binnenkort, doe ik als mededeling.

Ik kom op de leefomgeving. Daarbij stip ik twee punten aan. De luchtkwaliteit is weliswaar beter dan voorheen, maar er zijn toch een aantal stevige obstakels. Het is goed dat er vanaf 2015 een duidelijke PM_{2,5}-fijnstofnorm is, maar het probleem is dat de gekozen grenswaarde in de praktijk al wordt gehaald en een verhoogd risico op longkanker en hart- en vaatziekten onder deze norm al optreedt. Je schiet dus helemaal je doel voorbij. Dat is een opmerking; tegelijkertijd is mijn vraag aan de staatssecretaris of zij dat ook vindt. De staatssecretaris heeft gezegd dat zij in Europees verband zal pleiten voor een ambitieuzere en een realistische aanscherping van de norm, maar ze heeft ook gezegd dat dit wel even gaat duren. Zo zitten wij dus met een norm die twee keer zo slap is als in, nota bene, de Verenigde Staten met al die slurpers. Met name op lokaal niveau zien we dat gemeenten vooruitstrevende normen van luchtkwaliteit willen hanteren. Ik was vorige week in Nijmegen, waar men graag grote stappen wil zetten. Utrecht en Eindhoven hebben ook plannen op dat punt. De lokale ambitie moet ruim baan krijgen en vanuit de landelijke overheid worden gesteund. Wil de staatssecretaris dat doen, ook financieel?

Ik heb het afgelopen jaar tweemaal vragen gesteld over de smerigste straat van Rotterdam, de 's-Gravendijkwal. Dat is echt een heel smerige straat, met zo'n bak waar de auto's allemaal uit de Maastunnel komen. Ik krijg echter een wat vervelende antwoord op mijn vragen, namelijk dat het Rijk er niet over gaat. Hoe kunnen wij deze kloof overbruggen?

Ten slotte op dit punt een concreet verzoek met betrekking tot asbest. Wij hebben dit altijd een erg belangrijk onderwerp gevonden. In woonwijken in de gemeente Hof van Twente, waar ook de Eternit Fabrieken stonden, ligt nog een forse asbestsaneringsopgave. Uit de opgestelde budgetraming asbestproblematiek Overijssel na 2015 blijkt dat deze opgave gefaseerd kan worden uitgevoerd. Er wordt daarin voorgesteld om in de periode 2015-2019 wijken te saneren waar de kans op overschrijding van de normen van asbestblootstelling boven de 55% ligt. Voor deze sanering is 38 miljoen euro nodig. De financiële dekking hiervan is weliswaar ambtelijk vastgelegd, maar nog niet bestuurlijk geregeld. Kan de staatssecretaris bevestigen dat dit geld ook echt aan deze problemen wordt besteed?

Ik kom te spreken over zaken als risico, veiligheid en handhaving. Het werkerrein van Infrastructuur en Milieu heeft veel te maken met zaken waar ongelukken van kunnen komen. De kunst is natuurlijk om die zo veel mogelijk te voorkomen. Een interessant fenomeen dat daarbij aan de orde is, is het begrip "risico". Je kunt "risico" zien als het product van het betoegelen van gevaar en het verminderen van kwetsbaarheid, als je het risico tenminste wilt verlagen. Het aardige is dat daar op allerlei beleidsterreinen heel

verschillend mee wordt omgegaan. Neem waterveiligheid. Die is straks gebaseerd op een debiet van de Rijn bij Lobith van maar liefst 18.000 m³ per seconde. Dat is nog nooit vertoond, dan staat in Duitsland de zaak ook redelijk onder water. De werken aan rivieren en dijken zijn zodanig dat het gevaar daarmee sterk wordt beperkt, door het systeem van dijkeringen en door het bewustzijn te vergroten, evacuatieplaatsen te creëren, en de app van de minister, die zij heeft gelanceerd bij Humberto Tan. Dat zijn allemaal goede zaken. Je verlaagt heel erg het risico, maar dat heeft ook een prijskaartje.

Als je verder kijkt, bijvoorbeeld naar aardbevingen, zie je dat we de winning op peil houden, omdat dat economisch zou moeten. Dan beteugelt je dus niet het gevaar, maar verlaagt je alleen de kwetsbaarheid door preventief woningen te versterken dan wel te slopen en te herbouwen. Dat is dus al een gradatie lager wat betreft risicobeleid dan wat er gebeurt bij de waterveiligheid. Bij het transport van gevaarlijke stoffen heb je te maken met de Wet basisnet. Op zich is dat heel goed; je ontziet een groot deel van de bevolking, maar je hebt een pechgroep, die toch nog woont aan het spoor waarover die gevaarlijke stoffen vervoerd moeten worden. Dat is dus weer een andere manier van kijken naar risico's. Een ander voorbeeld is fijnstof. Het is leuk om een norm te hebben, maar als die verder geen dienst doet om de gewenste gezondheidseffecten te bereiken, heb je het risico niet wezenlijk verkleind.

De andere kant van het spectrum betreft zoönose. Om de paar jaar duikt er een dierziekte op die soms op de mens overslaat, bijvoorbeeld Q-koorts. Het aantal varkens en kippen ligt nog aan de ketting, maar met de opheffing van de melkquotering binnenkort komen er al wel meer koeien. Het gevaar wordt dus eerder groter dan kleiner, en de kwetsbaarheid wordt niet verkleind zolang niet wetenschappelijk bewezen is dat je beter niet te dicht bij een megastal kunt wonen.

Oordeel: de risicoverlaging bij zoönose is praktisch nihil. Dat is dus heel anders dan de risicobeoordeling bij waterveiligheid. Dit is een enorme uitdaging. Er is een bandbreedte tussen "gij zult niet verdrinken", volledige voorzorg, en "gij zult best weleens Q-koorts kunnen krijgen". Moeten we hier niet mee aan de gang? Volstaat de Methodiek Nationale Risicobeoordeling of moeten we een slag maken, zodat het ook voor de bevolking helderder is hoe we omgaan met risico en hoe we risico berekenen?

Ik kom te spreken over toezicht en handhaving. In debatten zeggen wij vaak tegen de bewindslieden dat er meer toezicht en handhaving moet komen. De bewindslieden zeggen dat dan ook vaak toe. Dat zijn dan weer extra taken voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De kernvraag aan de minister is of dat zo is; of er inderdaad en stijgende lijn zit in het takenpakket van de ILT. Hoe kan het dan dat het budget van de ILT de komende jaren afneemt, van 114 miljoen dit jaar naar 102 miljoen in 2018? Hoe verhoudt dit zich tot de keuze van de ILT om vooraf bedrijven te bellen of het schikt om te komen controleren en tot het werken op basis van vertrouwen? Dat werken op basis van vertrouwen vind ik wel een kernpunt. Het klinkt heel goed, en ik ben er op zich ook niet op tegen, maar je moet het wel verdienen. Als je als bedrijf nooit wat hebt, kun je wat mij betreft een no-claimstempel krijgen, maar een vertrouwensbasis moet wel gewettigd zijn. Waarom zouden wij na Odfjell weer vertrouwen krijgen? De afgelopen week was er nog een

brand bij Kampen. Die was niet bewust aangestoken, maar er kwam wel blauwzuurgas bij vrij. Wij hebben Chemie-Pack gehad, wij hebben Shell gehad, wij hebben in Moerdijk pas nog roetuitstoot bij ATM gehad. Ik noem verder vleeschandalen, mestfraude, het niet houden aan cabotageregels, rijexamens onterecht afgeven, slecht functioneren van ProRail, klooien met stookolie op zee en als klap op de vuurpijl ook nog de reactor in Petten: geen ongeluk, maar wel een zeer belabberde veiligheidscultuur, nota bene in een kernreactor! Moeten wij dan uitgaan van vertrouwen? Daar zit de bevolking volgens mij niet op te wachten. Voor solide toezicht en handhaving betaalt elke burger graag belasting, maar dan wel voor een toezichthouder en handhaver die niet alleen blaft, maar ook bijt.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

De heer Smaling noemt achter elkaar wat voorbeelden van bedrijven waar het niet goed gaat, maar het zou de SP sieren als zij ook de andere kant liet zien en aandacht had voor het merendeel van de bedrijven waar het wel goed gaat. Wij vinden het als CDA niet kunnen om bedrijven op deze manier weg te zetten. Natuurlijk moet de veiligheid vooropstaan. Dat weten de bedrijven die het goed doen ook. Maak het dan ook echt mogelijk dat op basis van vertrouwen — high trust, high penalty — wordt omgegaan met mens en milieu. Daar doen wij het allemaal voor.

De heer Smaling (SP):

Dat ben ik helemaal met mevrouw Mulder eens. Ik zei ook al dat je bedrijven die het vertrouwen verdienen, ook een no-claimstempel kunt geven. De staatssecretaris wil safety-deals gaan invoeren. Dat vinden wij een prima experiment, maar er zit wel een patroon in de ongelukken. Dat komt niet altijd door nalatigheid, maar de bevolking heeft gewoon behoefte aan een zekere mate van toezicht en handhaving. Als het idee ontstaat dat dit aan het verslappen is en als vertrouwen de boventoon voert, waardoor freeriders de kans krijgen om daarvan misbruik te maken, moet je hier heel voorzichtig mee zijn.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Smaling (SP):

Ik ben al een heel eind, al zeg ik het zelf.

Mijn fractie is op zoek naar het grote plaatje bij I en M. Besluiten om een snelweg te verbreden of om de Commissie voor de m.e.r. haar basisfinanciering af te pakken, is niet zo moeilijk, maar de bestaansgrond van I en M moet complex en uitdagend zijn. Dat is de maatschappij namelijk ook. Dit ministerie is tot stand gekomen door een fusie tussen delen van VROM en Verkeer en Waterstaat. Ik had hoge verwachtingen van een toename van de samenhang in de keuzes over de inrichting van stad en land die je op nationaal niveau maakt, maar op nationaal niveau zie ik een versnipperd landschap, letterlijk en figuurlijk. Ik zie een Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met dertien nationale belangen die weinig samenhang vertonen. Ik zie een net verschenen Monitor Infrastructuur en Ruimte met onder andere de volgende conclusies: de quality of life is goed — ik weet niet waarom het in het Engels is — er zijn extra arbeidsplaatsen terechtgekomen op autosnelweglocaties,

de waterkwaliteit is slecht, het aandeel hernieuwbare energie blijft achter bij de Europese doelstelling, natuurgebieden zijn onvoldoende met elkaar verbonden, gemeenten passen de ladder voor duurzame verstedelijking nog amper toe en het aantal verkeersdoden is sinds 2000 met de helft afgenomen. Dat zijn allemaal appels, peren, tomaten en frambozen, maar ik wil een echte I en M-caipirinha die meteen goed smaakt. Die proef ik nog niet.

Ik zie ook vooral dat alles sneller moet. De vergunningverlening, de bezwaarprocedures, het tracébesluit, het autorijden zelf: alles moet sneller en eenvoudiger. Daar is op zich niks mis mee, maar waar is de substantie? Wat gaan wij doen aan het grondbeleid? Huizenprijzen zijn met 20% gedaald, maar de grondprijs blijft hetzelfde doordat veel gemeenten niet afwaarderen. Zo kan een bouwer niet bouwen! Wat gaan wij doen aan structurele leegstand van winkels, kantoren, bedrijventerreinen en woningbouwlocaties? Hoe voorkomen wij dat winkeliers de deuren moeten sluiten doordat megaoutletcentra en weidewinkels kannibaliseren? Dit zijn kwesties die wij niet alleen maar aan decentrale overheden kunnen overlaten. Wat gaat de minister doen zodat ruimtelijke ordening weer iets wordt waar wij in Nederland trots op zijn?

Ik zat te denken wat ik de bewindslieden naast al die vragen nog kan meegeven voor 2015. Ik kom dan toch weer bij die snelheid waarvan het beleid zo doordoesemd is. Ik zou de bewindslieden graag in overweging geven om die snelheid een jaar lang in te ruilen voor bedachtzaamheid, zorgvuldigheid en een zoektocht naar samenhang en kwaliteit. "Snel" en "kwaliteit van leven" zijn niet altijd hetzelfde. "Snel" moet straks niet de maat der dingen worden bij de Omgevingswet. Sneller is niet altijd beter. Om dat goed tussen de oren te krijgen, heb ik een beroep gedaan op dieren die snelheid ook niet al te hoog in het vaandel hebben en kom ik als vanzelf uit bij The Turtles, met hun klassieker Happy Together. "So hap-py togeth-errr", weet u wel? Laat zowel de naam van die band als het nummer in 2015 een bron van inspiratie zijn voor zowel de bewindslieden als de commissie voor I en M. Daarom heb ik hier twee Turtles-cd's voor twee bewindslieden.

(De heer Smaling overhandigt de cd's aan de bewindspersonen.)

De voorzitter:

Staat op die cd's uw uitvoering of de uitvoering van The Turtles zelf?

De heer Smaling (SP):

Ik wilde hier eerst een heel refrein zingen, maar dat is mij afgeraden. Ik heb wel eens gezongen voor de minister in de Eerste Kamer maar dat onttrekt zich wat meer aan het zicht van iedereen.



Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik geef alvast aan dat ik in ieder geval niet zal zingen. De heer Smaling gaf al niet hoog op van zijn zangkwaliteiten, maar de mijne zijn nog slechter dus daar kunt u zich gelukkig mee prijzen. We spreken vandaag over de begroting van I en M. Wij stappen allen dagelijks in de auto,

op de fiets, in de trein, tram en bus om naar ons werk of onze familie te gaan of om te gaan sporten of recreëren. De slogan "zonder transport staat alles stil" kunnen veel ondernemers in Nederland beamen. Zij hebben goederen te vervoeren en winkels moeten bevoorraden worden. Transport en infrastructuur zijn een onlosmakelijk onderdeel van ons dagelijks leven, een manier om Nederland welvarender en vrijer te maken. Nederland is daarin tot op heden goed geslaagd. Nederland is het 64ste land ter wereld wat betreft de bevolkingsomvang maar heeft de grootste haven van de Westerse wereld. Schiphol is de zeventiende luchthaven van de wereld. Ook andere landen erkennen dat onze infrastructuur op orde is. China investeert in Nederland; we staan op nummer zes in de lijst van handelspartners van China. Amerikanen investeren eveneens in Nederland. Zij doen dat omdat Nederland qua prestaties goed scoort op het World Economic Forum. Dat is mede het gevolg van de kwaliteit van onze infrastructuur.

Dat is geen reden om achterover te leunen. Het is een reden om ambitieus te blijven. In het afgelopen jaar is door het kabinet financieel orde op zaken gesteld om Nederland in de toekomst economisch sterk en gezond te maken. De begroting van I en M heeft daaraan een bijdrage moeten leveren. We hebben wel eens gezegd: een barre maatregel in een barre tijd. Ondanks de barre maatregelen wordt er evenwel voortgang gemaakt. We zijn druk bezig met het op orde krijgen van Nederland, ook qua infrastructuur. Dat zien we terug in de resultaten. De files zijn afgenomen. Bij en binnen alle stedelijke regio's wordt er geïnvesteerd in wegen en in spoor om de file top 50 te verminderen. Ik merk het zelf ook. Ik woon in Zaanstad en tot voor kort stond ik elke ochtend in de file die ook steeds als eerste genoemd werd op de radio: bij de Coentunnel. Inmiddels zijn de eerste en tweede Coentunnel open, is de westelijke randweg geopend en is de A5 geopend. Dat merk ik ook direct want ik kan in één keer doorrijden. Niet alleen ik ben blij, maar ook mijn medebewoners uit Noord-Holland en de ondernemers uit het westelijk havengebied hebben hiervan voordeel. Ook de Amsterdammers zijn blij want al het verkeer rondom Amsterdam wordt ontlast. Als ik door de Coentunnel ben gereden, kom ik langs de A4 en de A44. Daaraan wordt gewerkt bij Leiden en Noordwijk. Er zijn verbredingen en het verkeer kan doorrijden. Rondom Den Haag is nog werk aan de winkel: de Rotterdamsebaan.

Er wordt echter aan gewerkt. In het boek MIRT staat helaas geen nummering, maar ik kan wel zeggen dat het heel dik is. Daarin staat dat de door mij genoemde wegen projecten zijn waaraan het komende jaar gewerkt gaat worden: de A13, de A16, de Blankenburgtunnel. Dat zijn allemaal manieren om Nederland weer bereikbaar te maken en ervoor te zorgen dat een stad als Rotterdam het Coentunnelgeluk dat ik heb mogen ervaren in de afgelopen periode, ook mag ervaren. Rotterdam zal straks niet meer bekend zijn vanwege de filelijstjes maar gewoon om de redenen waar de stad altijd om bekend stond: hard werken, handel en banen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Wij gunnen natuurlijk iedereen het Coentunnelgeluk van mevrouw Visser, maar ik wil dat toch een klein beetje in perspectief plaatsen. Zij is vast bekend met het rapport van de Algemene Rekenkamer over het feit dat, doordat dit kabinet te weinig geld steekt in onderhoud van wegen, we in 2012 en 2013 op 71 locaties snelheidsbeperkingen hadden

als gevolg van onvoldoende onderhoud. Vindt de VVD net als D66 dat we binnen het MIRT eerst ervoor moeten zorgen dat er genoeg geld is voor onderhoud en dat we daarna aan nieuwe hobbybruggen voor de achterban moeten werken?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik moet mevrouw Van Veldhoven misschien even helpen. Dit kabinet heeft net het vorige kabinet, Rutte I, juist ervoor gezorgd dat de onderhoudsopgave in beeld is gebracht en dat er vervolgens maatregelen zijn genomen. Beheer en onderhoud is een kerntaak van de overheid, of het nu gaat om spoor of om wegen. Dat hoort er gewoon bij.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is natuurlijk heel mooi dat je het in kaart brengt, maar het is nog mooier als je er iets mee doet. Mevrouw Visser zegt dat het een kerntaak is. Daar ben ik blij mee, maar de Rekenkamer heeft gesignaleerd dat er nog steeds te weinig geld is voor onderhoud. Wij moeten ervoor zorgen dat dat geld er nu komt. Vindt mevrouw Visser ook dat het MIRT-projectenboek nog een keer tegen het licht moet worden gehouden, dat wij eerst het geld voor onderhoud veilig moeten stellen en dat wij daarna moeten kijken in welk tempo we al die projecten kunnen realiseren? Zonder dat onderhoud, zo laat het rapport van de Rekenkamer zien, hebben we alleen maar vertragingen. Dat zou het Coentunnelgeluk van mevrouw Visser weleens kunnen verstoren. Dat zou ik natuurlijk niet op mijn geweten willen hebben.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ben heel blij dat mevrouw Van Veldhoven zo met mij meedenkt als het gaat om het Coentunnelgeluk.

Het beheer en onderhoud moet gewoon op orde zijn. In 2009 is geconstateerd dat er in het onderhoud een tekort van 4,8 miljard was. Het kabinet-Rutte I heeft daarvoor verantwoordelijkheid genomen en heeft gezocht naar een oplossing, deels via een vrije investeringsruimte en deels door ervoor te zorgen dat Rijkswaterstaat een aantal efficiëncymaatregelen neemt. Als de Algemene Rekenkamer nu constateert dat daar meer voor nodig is, dan gaan wij dat debat aan. We gaan dat debat ook aan bij het MIRT. Dat geldt wat ons betreft ook voor het spoor en de vaarwegen, maar wij zeggen daarmee niet dat er dan geen ruimte meer is voor nieuwe projecten. Volgens mij is D66 als liberale partij er ook voor om ondernemers de ruimte te geven. Als wij willen dat zij hun winkels kunnen bevoorraden, dan moeten we ervoor zorgen dat er wegen kunnen worden aangelegd zodat die winkels bereikbaar zijn en bevoorradt kunnen worden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ook ik keek even op bij het Coentunnelgeluk. De VVD-fractie heeft het energieakkoord gesteund, waarin het een en ander staat over vervoer en verkeer. Hoe beoordeelt de VVD-fractie nu de uitvoering daarvan? Ik hoorde wel een aantal pleidooien voor de wegwerkzaamheden om de files terug te dringen, maar worden in de optiek van de VVD met het huidige maatregelenpakket ook de doelen uit het energieakkoord gehaald?

Mevrouw Visser (VVD):

Er wordt gewerkt aan de uitwerking van het energieakkoord, ook als het gaat om de pijler mobiliteit. De vraag is welke voorstellen er komen. Er staan heel veel voorstellen in op het gebied van mobiliteit en transport. Die zitten deels op fiscaliteit, deels op stadsdistributie, op allerlei vlakken. Tot op heden is er nog geen concreet voorstel aan de Kamer voorgelegd, dus ik wacht dat rustig af.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het is jammer dat de VVD rustig afwacht, want er is een enorme urgentie om deze doelen te halen. Volgens mij is de VVD dat met mij eens. Ook in het regeerakkoord staat dat we zo veel mogelijk op schone energie willen draaien in 2050 en onder een temperatuurstijging van 2 graden willen blijven. Vervoer is een van de grote vervuilers en uitstoters in Nederland. Rustig afwachten kan niet, als we onze doelen willen halen. De Nederlandse planbureaus en ook Europa zeggen dat we die doelen niet halen. Ik neem aan dat het antwoord van de VVD toch meer is dan rustig afwachten.

Mevrouw Visser (VVD):

In het SER-energieakkoord hebben partijen zich met elkaar verbonden en gezegd dat ze aan een aantal zaken gaan werken. Zij hebben die aangekondigd in het SER-energieakkoord. Daarin hebben zij ook aangekondigd met voorstellen te komen. Ik heb nog geen voorstellen gezien van die partijen op al die vlakken die zij daarin zelf hebben genoemd. Blijkbaar pleit mevrouw Van Tongeren er nu voor om het hele energieakkoord maar terzijde te schuiven, ondanks dat er zo veel partijen aan hebben gewerkt. Blijkbaar vindt mevrouw Van Tongeren dat wij hier in de Kamer zelf al allerlei voorstellen moeten gaan uitwerken. Volgens mij is er voor een andere weg gekozen. Er is tegen partijen gezegd: ga met elkaar praten, maak afspraken over een aantal ambities en kom met voorstellen. Ik wacht die voorstellen af. Ik denk wel dat ik met mevrouw Van Tongeren van mening zal verschillen over de verwachtingen hierbij. Ik geloof er niet in dat de overheid bepaalt hoe dit moet gebeuren. Ik geloof erin dat je met elkaar ambitieuze doelstellingen afspreekt, maar dat uiteindelijk de markt, het bedrijfsleven zelf met de oplossingen zal komen. Tesla zal zelf zijn oplossingen gaan vinden; die kunnen wij niet hier in dit huis met elkaar bedenken.

De heer Madlener (PVV):

De VVD probeert nu het beeld op te roepen dat het goed gaat met de automobilisten in Nederland. Zij komt echter alleen maar met plannen die nog zijn gerealiseerd in de tijd dat mijn partij, de PVV, samen met het CDA die plannen heeft gesteund. De VVD van dit moment laat de automobilisten namelijk keihard barsten. Ik zal eens wat zaken opnoemen waarmee de VVD in de laatste jaren gekomen is. Zij is gekomen met accijnsverhogingen, waardoor Nederlandse automobilisten het meest betalen in Europa. De leaserijders worden nu keihard gepakt door de VVD. Het Infracfonds is leeggehaald. De VVD heeft er 6,4 miljard uitgehaald. De verlaging van de motorrijtuigenbelasting is geschrapt door de VVD. Ik had eerder verwacht dat de VVD-woordvoerder haar excuses zou aanbieden aan de automobilisten in Nederland. Ik had verwacht dat zij zou zeggen: de VVD laat jullie keihard vallen en behandelt jullie als

melkkoe. Gaat mevrouw Visser dus haar excuses aanbieden aan de automobilisten van Nederland, in plaats van hier een soort wervend verhaal over de VVD te houden?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik hoor de PVV nu het een en ander herhalen van wat zij vorig jaar al heeft ingebracht. Ik kan misschien ook wel de bijdrage van mijn voorganger op dit dossier herhalen. De PVV had hier zelf ook verantwoordelijkheid kunnen nemen. Zij had ervoor kunnen zorgen dat de infrastructuur in Nederland verder op orde zou worden gebracht. Dat had zij kunnen doen door gewoon aan tafel te blijven zitten en ervoor te zorgen dat we eruit waren gekomen in het Cats-huis. Daarvoor heeft de PVV niet gekozen. De VVD heeft wel verantwoordelijkheid genomen. De VVD heeft gezegd: wij gaan Nederland op orde brengen. Daarvoor zijn een aantal pijnlijke maatregelen nodig, op allerlei vlakken. Via de voorzitter wil ik de heer Madlener daarom vragen ...

De voorzitter:

Nee, als u aan de interruptiemicrofoon staat, stelt u vragen, mevrouw Visser. U staat nu echter op het spreekgestoelte. Daar beantwoordt u vragen. U kunt straks weer vragen stellen. Ik heb uw antwoord gehoord. De heer Madlener wil nog een vraag stellen.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik was nog bezig met het formuleren van mijn antwoord, voorzitter.

De voorzitter:

U ging volgens mij een vraag stellen, maar dat heb ik voorkomen. Mijnheer Madlener, gaat u uw gang.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben blij dat een woordvoerder van de VVD niet ontkent dat de maatregelen die ik zojuist noemde, zijn genomen met steun van de VVD. Het zijn allemaal maatregelen waarmee de automobilist keihard wordt gepakt. Laat mevrouw Visser dus nu niet net doen alsof ze het zo goed voorheeft met de Nederlandse automobilist. Zij laat ze vallen. Nederlandse automobilisten betalen het meest van alle automobilisten in Europa. Dat maakt de VVD alleen maar erger. Ik vraag dus nogmaals of mevrouw Visser de automobilisten haar excuses wil aanbieden. Ik vraag haar om niet net te doen alsof de VVD nog een autopartij is.

Mevrouw Visser (VVD):

Het is jammer dat de PVV zelf nu niet met alternatieven is gekomen, want dan hadden we die gewoon met elkaar kunnen beoordelen. Ik constateer dat de PVV tot op heden overal tegen stemt en geen enkele verantwoordelijkheid neemt. Wij zien dat wij te veel geld uitgeven. Wij zien dat de zorgkosten en de kosten voor de sociale zekerheid stijgen. Wij zien dat wij met elkaar ongeveer 260 miljard uitgeven. Daarvan wordt ruim 160 miljard aan zorg en sociale zekerheid uitgegeven. Wij zien ook dat de PVV op geen enkele manier bereid is om op dat vlak stappen te zetten en daarvoor een aantal zaken te gaan regelen. Sorry, maar dan is het voor de PVV wel heel makkelijk praten en is het

wel heel makkelijk om andere partijen verwijten te maken. De PVV neemt echter geen verantwoordelijkheid. Zij had die verantwoordelijkheid kunnen nemen. Natuurlijk, infrastructuur is ontzettend belangrijk. Wij doen projecten en daarmee gaan wij door. Wij geven jaarlijks nog steeds 10 miljard uit voor het Infracfonds en voor infrastructuur. Daarmee maken we Nederland bereikbaar en veiliger. Dat is belangrijk, juist voor alle inwoners en alle automobilisten waar de heer Madlener en ik voor opkomen.

Er is nog heel veel te doen voor de bereikbaarheid van Nederland. Ik zei zojuist al dat wij daarover verder zullen spreken bij de bespreking van het MIRT en van alle onderwerpen die daarbij horen. De minister heeft zelf echter in een aantal interviews ook al gezegd dat de mobiliteit in de toekomst erg zal veranderen. Er zijn diverse ontwikkelingen die ons leven en het autorijden aangenamer zullen maken. De ontwikkeling van de zelfsturende auto, het intelligent transport system (its), gaat heel erg snel. Ik wil me niet aan een einddatum wagen, maar TNO meldde eerder deze maand dat het nog vijf jaar zal duren voordat er een zelfsturende vrachtwagen op de markt komt. Dat is misschien iets te enthousiast, maar wij zien wel dat auto's steeds slimmer en schoner worden. Ik nodig eenieder uit om in Helmond te gaan zien wat er allemaal mogelijk is op dit punt. Tesla is inmiddels na een update 90% zelfsturend, tomtom werkt samen met VW aan een zelfsturende auto, dus het gaat gewoon heel erg snel. Er zijn kansen.

Deze ontwikkeling biedt volop kansen om het asfalt beter, slimmer, sneller en veiliger te benutten, inclusief een aantal aanzienlijke maatschappelijke kostenbesparingen door vermindering van het aantal verkeersongevallen. In een ideale situatie zou dat jaarlijks ongeveer 13 miljard kunnen besparen op de maatschappelijke kosten. Reistijd kan worden omgezet in werktijd, kortom allemaal voordelen. Dit gecombineerd met schonere productieprocessen van auto's en meer economische groei kan ervoor zorgen dat we slimmere wegen hebben, die beter kunnen worden benut. Dit eindbeeld is er nog niet, maar het komt er wel aan. Juist in de tussentijd is er heel veel mogelijk. We zien dat er hard aan wordt gewerkt. Of dat nu de parkeerapps zijn die je in de grootste vier steden rondleiden of andere ontwikkelingen, zoals de navigatiesystemen.

Wat ons betreft moet de overheid hierop anticiperen. Want in een dichtbevolkt land als Nederland kunnen wij daarin koploper zijn. De VVD heeft daar bij de vorige begrotingsbehandeling al aandacht voor gevraagd. We zijn blij dat hiermee aan de slag wordt gegaan. Dat vraagt wat ons betreft niet om grootschalige subsidies en ook niet om een overheid die allerlei technieken voorschrijft, maar om een overheid die duidelijke ambities en doelstellingen formuleert en vooral ruimte geeft voor nieuwe mogelijkheden, gericht op groei en kansen. Wetgeving, regels en beleid moeten sneller geëvalueerd en eventueel aangepast worden. Wij vragen wat daarbij nog mogelijk is en wat daarvoor concreet wordt ingezet.

Al deze ontwikkelingen betekenen ook wat voor het openbaar vervoer. We zien dat er dagelijks 1 miljoen ov-reizigers en 8 miljoen automobilisten zijn. Verder zien we dat de rijksoverheid aan beide evenveel uitgeeft. Nog zonder een waardeoordeel te geven, is onze conclusie wel dat het openbaar vervoer nu inefficiënt is georganiseerd. Wij zien dan ook dat de markt steeds meer met doelmatige oplos-

singen komt. Het openbaar vervoer zal dan ook in de toekomst steeds meer concurrentie krijgen van deze private initiatieven, die mogelijk worden door de technologische ontwikkelingen. Vraag en aanbod van mobiel Nederland gaan dan ook veranderen van product naar dienst. De discussie over de auto versus het openbaar vervoer vervaagt daarmee steeds meer. In de toekomst, als we gaan werken met slimme auto's en slimme wegen, zal juist het openbaar vervoer meer belang krijgen bij een goed wegennetwerk. Wat betekenen deze ontwikkelingen voor de investeringsopgaven en voor andere partijen die een groot belang hebben in ov en wegennetwerk, dus de provincies en de gemeenten? Dat betekent niet dat er geen ov moet zijn, maar wel dat het anders georganiseerd zou moeten gaan worden.

De heer Madlener (PVV):

We hebben het gehoord: 1 miljoen ov-reizigers en 8 miljoen automobilisten. Voor zover ik mij kan herinneren, hebben we nu voor het eerst een begroting waarin meer geld naar het spoor dan naar wegen gaat. Maar het is toch de regering van de VVD? Wat vindt mevrouw Visser ervan dat ze 8 miljoen automobilisten in de steek laat en meer geld aan het spoor geeft dan aan de weg?

Mevrouw Visser (VVD):

Het is onze regering, dus ook van de heer Madlener. Deze MIRT-verdeling is niet nieuw. Jaarlijks wordt dezelfde verdeling toegepast. Wij vragen wel aandacht voor die verdeling, juist als het gaat om de toekomst. Als je ziet dat het belang van wegen toeneemt, juist vanwege de technologische ontwikkelingen, dan moet je die discussie gaan starten. Als je ziet dat de opgave juist op het onderliggende wegennetwerk zal gaan liggen, dan moet je de discussie gaan starten.

De heer Madlener (PVV):

We zijn hier bezig met de begroting voor volgend jaar. Het is de VVD die de meeste stemmen in deze regering heeft. Nu hoor ik dat de VVD terecht de vraag stelt hoe het kan dat er meer geld naar het spoor dan naar de weg gaat. Ik steun mevrouw Visser in het stellen van die vraag. Ik vraag haar daarom met voorstellen te komen: wat gaat zij daaraan doen? Het is haar regering, haar partij steunt deze regering, dus zij kan met amendementen komen. Ik verwacht nu van haar een amendement om die verdeling te wijzigen en meer geld aan wegen uit te geven en minder aan het spoor.

Mevrouw Visser (VVD):

Deze discussie gaan we hebben bij het MIRT. Ik zal het de heer Madlener straks vragen als hij zijn betoog houdt, maar tot op heden heb ik geen voorstel gezien van de PVV over het beperken van de spooruitgaven, ook niet in de tijd dat u het kabinet gedoogde, zoals dat heet. Wat ons betreft kijken we naar een efficiëntere besteding van de gelden. Bij het jaarverslag hebben we aandacht gevraagd voor de gelden die naar provincies en gemeenten gaan via de brede doeluitkering. Wij hebben gezegd dat die efficiënter besteed moeten worden. Een groot deel gaat naar het ov. Wij zijn dus bereid om die discussie te voeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Er wordt hier zowel door de PVV als de VVD beweerd dat er meer geld naar het spoor gaat dan naar de auto, maar het ligt er maar net aan wat je meetelt. Stel dat alle externe kosten worden meegenomen, dus ook de zorgkosten, de ziekenhuiskosten, het gemiste werk en alle milieukosten. Wij leven in Nederland zo'n twee tot negen maanden minder lang vanwege vervuiling van de auto, niet vanwege vervuiling door de trein. Ik wil mijn collega van de VVD uitnodigen om eens naar die kosten te kijken voordat wij het MIRT debat houden. Daarvoor is nog even tijd. Is de VVD-woordvoerder het met mij eens dat in Nederland eigenlijk de automobilist gesubsidieerd wordt als we alle kosten op een rijtje zetten?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ken het rapport. Ik roep mevrouw Van Tongeren op om te kijken naar het CPB-onderzoek dat in samenwerking met het KiM is uitgevoerd. Daarin zijn de uitgaven qua reizigerskilometer voor zowel de auto als trein, bus, tram en metro vergeleken. Voor de auto zijn de uitgaven voor de reiziger €0,22 en voor de overheid €0,04. Voor de trein zijn de uitgaven voor de reiziger €0,08 en voor de overheid €0,16. Inderdaad zijn volgens het rapport de externe kosten van mobiliteit 20 miljard voor de automobilist. Daarvan betreft 13 miljard verkeersveiligheid. Als we dan pleiten voor slimmere auto's en slimmere wegen, zou mevrouw Van Tongeren mij juist moeten steunen. Daarin investeren betekent immers dat je die kosten naar beneden kunt krijgen. Des te meer reden om hierin te investeren. Ik verwacht dan ook dat mevrouw Van Tongeren mijn pleidooi zal steunen en zal pleiten voor meer investeringen in wegen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wij zijn wel voor asfalt maar dan vooral van de rode soort. Misschien valt het voorstel van GroenLinks om volledig elektrische auto's 120 km/u te laten rijden op de A2 wel in goede aarde bij de VVD. Het punt dat ik maakte, is dat niet alle kosten worden meegenomen. Een gedeelte van de kosten wordt gewoon op de maatschappij afgewenteld: de vervuilingkosten, de CO2-kosten, de beperking van de levensduur van mensen, de gevolgen van verkeersongelukken et cetera. Dat type kosten zit er niet in. Stel dat blijkt dat de automobilist meer gesubsidieerd wordt als we echt alle kosten op een rijtje zetten, steunt de VVD het GroenLinks-voorstel dan om vooral ook in goed, snel en efficiënt openbaar vervoer te investeren?

Mevrouw Visser (VVD):

Er wordt heel veel geïnvesteerd in het openbaar vervoer, waarvan wij zeggen dat het beter en efficiënter kan. Mijn collega Betty de Boer heeft hierover de afgelopen periode meermalen met u van gedachten gewisseld. Ik zei het net al, van die externe kosten van 20 miljard voor de automobilist betreft een groot deel de verkeersveiligheid: 13 miljard. Wij moeten ervoor zorgen dat die kosten naar beneden gaan. Daarvoor zijn heel veel mogelijkheden, waaronder ITS en zelfsturende auto's. Ik ga ervan uit dat u mij hierin steunt. Als u dan kijkt naar de vraag wat efficiënter is en u ziet wat we uitgeven aan die 8 miljoen automobilisten iedere dag, dan valt de kosten-batenverhouding heel anders uit. Ik ga ervan uit dat mevrouw Van Tongeren ons gaat steunen bij het aanleggen van meer snelwegen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De ChristenUnie was niet van plan om te bezuinigen op het Infrastructuurfonds; zie ons verkiezingsprogramma. De VVD heeft dat in de coalitie met de PvdA wel gedaan. De afgelopen jaren is het autogebruik niet gestegen maar stabiel gebleven en in sommige delen van het land afgenomen, terwijl overal het fietsgebruik toeneemt, net als het ov-gebruik. Vindt de VVD dan dat de goede prioriteiten worden gesteld?

Mevrouw Visser (VVD):

Kijken we naar het ov-gebruik. Dagelijks 1 miljoen. Automobilisten? Dagelijks 8 miljoen. Ik ben niet tegen het ov, maar we moeten constateren dat het geen vervanging is van de auto. Het heeft te maken met de reistijd. Voor 90% van alle verplaatsingen in de spits is het ov geen goed alternatief omdat de reisduur twee keer zo lang is. Als we 10% van de mensen de auto uit zouden krijgen, zou de spoorcapaciteit verdubbeld moeten worden. Als we zouden willen dat er tien nieuwe ov-reizigers bij komen, dan stappen er maar nul tot drie uit de auto. De overige reizigers hebben hiervoor de auto niet eens gebruikt. Zij komen juist van de fiets. Ik weet dat het beeld heel vaak wordt opgeroepen dat mensen niet meer geïnteresseerd zouden zijn in een auto, maar gisteren bleek dat steeds meer ouderen juist een auto willen hebben en uit onderzoek van het KiM blijkt dat jongeren juist wel een auto willen bezitten. Wij zien daarom alleen maar meer mogelijkheden voor de auto. Daarnaast zien we dat het ons door de nieuwe technologische ontwikkelingen alleen maar makkelijker wordt gemaakt om met de auto te reizen. Dat zal dus ook toenemen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb andere onderzoeken gezien dan de VVD-fractie. Ik zie een stabiliteit in het autogebruik en zelfs een lichte afname. Juist in de Randstad kan het ov een heel goed alternatief zijn vanwege de bevolkingsdichtheid. In de regio's is dat minder het geval. Daar is veel landelijk gebied. Bussen rijden niet altijd, treinen zijn er niet tot ieder dorp. Zouden we bij infrastructuurprojecten niet veel meer prioriteit moeten leggen in de regio's, waar zo veel behoefte is aan extra investeringen? Ik zie dat dit kabinet investeert in heel grote projecten rondom de grote steden die bizar veel geld kosten, terwijl de investeringen in de regio daarvan min of meer de dupe zijn. We hebben hierover moties ingediend om misschien een klein deel af te romen vanuit de grote steden en dat over te hevelen naar de regio. De VVD heeft die niet gesteund, terwijl juist in de regio het ov geen alternatief is. Ik krijg daar graag een reactie op.

Mevrouw Visser (VVD):

Ov moet goed en doelmatig zijn. U zei zelf ook al dat het juist in de stedelijke regio's economisch gezien een absolute meerwaarde heeft. In de andere regio's is dat minder het geval. Je ziet dat het autogebruik daar alleen maar toeneemt omdat mensen die vrijheid willen hebben. In onze omgang met infrastructurele projecten kijken we juist altijd naar de maatschappelijke kosten en baten en naar de economische effecten. U kunt de VVD op één ding aanspreken: we gaan altijd goed om met de vraag wat de economische effecten zijn en kijken daar altijd goed naar. Daaraan wil ik vasthouden. Als blijkt dat infrastructurele projecten slecht scoren wat betreft de economische meerwaarde, snap ik uw oproep

dat er meer geïnvesteerd moet worden in de regio. Alleen, er wordt ook veel geïnvesteerd in de regio. Pak maar eens het MIRT-boek erbij. Kijk maar wat er in Oost-Nederland wordt geïnvesteerd. Kijk maar wat er in Noord-Nederland wordt geïnvesteerd. Het is niet zo dat er niet wordt geïnvesteerd. Ik zie echter ook het belang van de Rotterdamse haven, het belang rondom Utrecht, het belang rondom Den Haag. We moeten daar ook in blijven investeren. Ik geloof niet in die verschuiving.

Voorzitter. Wat ons betreft, moeten de inspanningen van de overheid zich niet richten op een verschuiving en op dingen die mensen uit de auto halen ten behoeve van andere vormen van mobiliteit, maar moeten die zich erop richten dat we het mensen makkelijk maken om van A naar B te komen met nieuwe ontwikkelingen. De overheid moet dus niet dicteren hoe de mens zich moet gaan verplaatsen. Maar als we sommige pagina's uit de begroting lezen, lijkt het soms die kant op te gaan. Zo lezen we dat er een gedragsverandering moet komen door minder en andere vormen van mobiliteit en dat bronbeleid het meest effectieve middel is. We lezen echter ook dat als die ontwikkeling achterblijft, er extra zal moeten worden ingezet op gedragsbeïnvloeding en dat er bereidheid is om met aanvullende regels en wetten af te dwingen dat er schoner en stiller geproduceerd wordt. Wij horen graag van beide bewindspersonen hoe we deze uitspraken moeten beoordelen, gelet op andere teksten in de begroting waarin staat dat het erom gaat dat mensen makkelijk van A naar B komen.

We hebben een goede infrastructuur in Nederland. Die moet worden uitgebreid en die moeten we innovatiever gaan benutten. Volgens ons zijn die mogelijkheden er. De overheden en het bedrijfsleven investeren gezamenlijk 1,8 miljard in het programma Beter Benutten. De VVD staat achter het doel van dit programma: files verminderen, bestaande infrastructuur beter benutten, betere afstemming, meer integraliteit, meer innovatieve oplossingen. Wat ons betreft, is dat een standaardwerkwijze — niemand kan daarop tegen zijn — die eigenlijk geen extra geld zou moeten kosten, maar die juist geld zou moeten opleveren. Door de brij van initiatieven loopt het programma echter het gevaar om te verzanden in de ditjes en de datjes. Wij willen voorkomen dat het grootste deel van het budget opgaat aan bestuurlijke afstemming. Wij vragen om de resultaten van het programma snel door middel van een evaluatie kenbaar te maken, zodat duidelijk wordt wat de kosteneffectieve maatregelen zijn en zodat ook veel duidelijker wordt dat in de besluitvorming over infrastructurele projecten een "Beter Benutten"-eis wordt ingebracht. Wij zijn namelijk bezig met allerlei programma's en er wordt in de afwegingen rekening mee gehouden, maar wij kunnen niet beoordelen op welke manier dat gebeurt. Het maakt nogal uit hoe dat uitpakt.

In een van de interrupties gaf ik het al aan: we hebben het hoofdwegennetwerk, maar juist in de verhouding tot het onderliggende wegennetwerk, de provinciale en de gemeentelijke wegen, zit wat ons betreft nog een opgave. We moeten die verbindingen duidelijker met elkaar in samenhang brengen. Daarin moeten we investeren. Beter Benutten kan er heel goed aan bijdragen dat die verbinding er nadrukkelijk komt.

Ik kom, ter afronding, nog op een aantal andere zaken. Als je met de auto via de A4 van Zaanstad naar Den Haag gaat,

dan zie je heel veel verkeersborden waarmee de aan te houden snelheid wordt aangegeven. Soms mag je wat sneller, soms moet je wat langzamer. Vorige week is een onderzoek verschenen waaruit bleek dat 60% van de Nederlanders de borden nog steeds niet snapt. Wij roepen de minister en haar collega van V en J op om de automobilisten hier een beetje mee te helpen, teneinde te voorkomen dat zij onnodig boetes oplopen doordat zij niet meer begrijpen wat de toegestane snelheid is. Er wordt aan gewerkt: er zijn borden geplaatst en Rijkswaterstaat werkt samen met de ANWB. Welke initiatieven heeft de minister om nog meer inzicht te geven, om nog meer duidelijkheid te bieden, en er zo voor te zorgen dat men geen onnodige boetes krijgt? Wat is het ambitieniveau van de minister in dezen?

De A2: ik rijd er niet dagelijks, maar wel wekelijks, en velen met mij. Het is de Polderbaan aller snelwegen. Heel veel mensen begrijpen niet waarom je, op hetzelfde tijdstip, aan de ene kant van de weg 100 km/u mag rijden en aan de andere kant van de weg 130 km/u. Wat moet er nog gebeuren om op deze weg eindelijk gewoon een maximumsnelheid van 130 km/u te bewerkstelligen?

Vandaag heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de A13 bij Rotterdam. De minister is gedeeltelijk in het gelijk gesteld. Ook in deze kwestie vragen wij wat er nog nodig is en wat dit betekent voor de snelheid op de A13.

De minister heeft hard gewerkt aan de nieuwe Omgevingswet. Mijn collega, de heer Veldman, zal daarover in de komende periode inhoudelijk met de minister van gedachten wisselen. Op een ander departement wordt echter gewerkt aan de Natuurwet. Inhoudelijk zit daar een verbinding tussen. Een vraagstuk dat beide departement raakt, betreft de natuurgebieden. We zien daarin verschillende beschermingsregimes, met verschillende vrijheden en verschillende termen, zoals "compensatie", "mitigatie" en "inpassing". Dat betekent juridisch nogal wat als het gaat om de samenhang tussen deze maatregelen en elementen. De vraag is wat dit de komende periode betekent voor de Omgevingswet als er aan de ene kant via de Omgevingswet wordt gewerkt aan het gemakkelijker mogelijk maken van dingen terwijl er aan de andere kant wordt gewerkt aan de instrumenten en de invulling van de Natuurwet. Hoe gaan die twee zaken op elkaar aansluiten om ervoor te zorgen dat dingen in Nederland uiteindelijk eenvoudiger kunnen worden bewerkstelligd? De vraag is dan ook of we juist in een land als Nederland, met heel veel ambities voor de economie en het wonen, dat ook nog eens dichtbevolkt is, niet op een gemakkelijke manier kunnen werken met natuurcompensatie, namelijk door te werken met een puntensysteem. Kan de minister daarop een reactie geven?

Sinds 2010 wordt er wat de inpassingen van de infrastructurele maatregelen en projecten betreft gewerkt met een sober en doelmatig regime. Daarbij wordt de stelregel gehandhaafd dat behalve de wettelijke regelingen andere maatregelen niet voor rekening van de begroting van I en M zijn. Onze vraag is of hetzelfde geldt voor natuurcompensatie, mitigatie of hoe je het ook maar mag noemen. Geldt daarvoor hetzelfde regime? Zo nee, zou daar niet hetzelfde regime voor moeten gelden? Dan wordt dit soort maatregelen niet uit de I en M-begroting bekostigd.

Ik rond af. Bij de vorige begroting heeft mijn collega Betty de Boer nadrukkelijk stilgestaan bij de positie van het goederenvervoer. Wij blijven daar ook aandacht voor vragen. Wij zien dat er stappen zijn gezet en dat er een integraal toezichtstelsel gaat komen. Dat juichen we alleen maar toe. Kan er, zo vraag ik beide bewindspersonen, in de toekomst een wat duidelijker afwegingskader komen voor het belang en de positie van het goederenvervoer? Wat zijn de economische belangen van de goederensector? Wat betekenen die? Hoe zijn die afgewogen in de verschillende zaken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb een vraag over de uitspraak van de Raad van State vandaag over de snelheid van 80 km/u op de A13. Hoever mag je gaan met een snelheidsverhoging? Er is gezegd dat je die 1,5 dB geluid mag gebruiken als een en ander fluctueert. Het is een werkruimte. Ziet de VVD de structurele verhoging van de snelheid als een fluctuatie? Zo ja, wanneer fluctueert deze dan weer naar beneden?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik snap de vraag van mevrouw Van Veldhoven niet.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Veldhoven, gaat uw gang. Dit telt dan als uw eerste vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het is techniek. Voor een nieuwe woordvoerder is het misschien niet zo gemakkelijk om dat meteen mee te nemen. Het gaat over de maximale hoeveelheid geluid die geproduceerd mag worden op een bepaalde snelweg. De afgelopen jaren hebben we bepaald dat het plafond gehandhaafd wordt, maar dat er een werkruimte is van 1,5 dB. Afhankelijk daarvan kun je bepalen of je wel of niet harder kunt rijden op een bepaalde weg.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik ken de methodiek, maar wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Uitstekend. Dat wilde ik even zeker weten. De minister heeft gezegd dat ze de snelheid graag wil verhogen. De rechtbank heeft haar toen teruggedrukt. De Raad van State zegt dat het mag als het om een fluctuatie gaat. Dan vraag ik dus aan de VVD of het structureel verhogen van die maximumsnelheid een fluctuatie is. Oftewel: is dat tijdelijk? Als het fluctueert, mag het even omhoog, maar dan moet het daarna ook weer naar beneden.

De **voorzitter**:

Ik denk dat het woord "tijdelijk" de vraag wel duidelijk maakt.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan zal het aan mij liggen. Ik ben bekend met de methodiek wat betreft SWUNG en de tijdelijke ruimte voor geluid. Ik

snap de vraag van mevrouw Van Veldhoven echter echt niet.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Als het tijdelijk is, moet het ook een keer naar beneden. Als je de snelheid op deze weg wilt verhogen, wil je dat niet tijdelijk doen. Dan gaat de geluidsbelasting dus structureel omhoog. Hoe moet ik dat rijmen met het feit dat je de geluidsbelasting in die werkruimte maar tijdelijk mag verhogen? Als het maar tijdelijk mag binnen die werkruimte, hoe gaat de VVD er dan voor zorgen dat de geluidsbelasting weer naar beneden gaat?

Mevrouw Visser (VVD):

Mevrouw Van Veldhoven heeft de uitspraak van de Raad van State voor zich liggen, ik niet. Volgens mij heeft de rechtbank gezegd dat die tijdelijke ruimte niet gebruikt mag worden voor een structurele maatregel maar heeft de Raad van State dit anders beoordeeld. Hij geeft juist wel die ruimte. Daarmee is er een ander juridisch regime ontstaan en kan het dus. De minister zal deze maatregel ook wel bestudeerd hebben. De VVD heeft altijd gezegd dat de snelheid waar het kan verhoogd moet worden. De Raad van State heeft vandaag geoordeeld dat dit wat het geluid betreft mag. Dit is in tegenspraak met hetgeen de rechtbank eerder heeft aangegeven over het geluid. Dan is de vraag wat het dan betekent.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

In de behandeling is heel duidelijk gezegd dat het gaat om tijdelijke maatregelen, wegwerkzaamheden en dergelijke. Dan moet je dus ook zorgen dat je geluidswerende maatregelen neemt. Mijn vraag aan de VVD is heel kort: vindt ze ook dat je maatregelen moet nemen om de geluidsoverlast structureel weer naar beneden te brengen als je de snelheid structureel hebt verhoogd?

Mevrouw Visser (VVD):

Dat is de afspraak, dus daar is ook altijd op die manier aan gewerkt.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb heel goed geluisterd naar de inbreng van mevrouw Visser. Elke keer dacht ik: hij komt eraan. Hij kwam echter niet. Heb ik de VVD nu nul keer gehoord over de toename van de files in dit land?

Mevrouw Visser (VVD):

U hebt mij niet horen zeggen dat de files zijn toegenomen. Ik heb geconstateerd dat er heel veel is gedaan en dat de files zijn afgenomen. En inderdaad, de files beginnen weer toe te nemen.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, daar is hij dan voor u.

De heer De Rouwe (CDA):

Daar is hij dan eindelijk, met de constatering dat de files de afgelopen jaren zijn afgenomen, toen het economisch minder ging, en dat ze nu toe gaan nemen. Dit is de begroting voor 2015. Met alle respect: kunnen wij van de VVD iets verwachten nu de files gewoon toenemen? Gisteren was er 300 kilometer file in Nederland; ongekend! Er waren geen blaadjes, er was geen regen of wat dan ook. De afgelopen maanden zijn de files 2,3% toegenomen. Het komend jaar zullen de files weer toenemen.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer De Rouwe (CDA):

Mijn vraag zit hem ook in de verbazing. Wat kan de automobilist nog verwachten van de VVD, als we even niet terugkijken op mooie plaatjes, maar vooruitkijken middels de begroting van 2015?

De voorzitter:

Uw vraag is helder.

Mevrouw Visser (VVD):

Het is niet zo dat de files alleen maar door de economische crisis zijn afgenomen. Ook de heer De Rouwe heeft zelf de afgelopen periode meerdere malen alle rapporten kunnen lezen en moet ook gewoon constateren en toegeven dat het niet alleen daardoor komt. Het komt juist ook door die wegverbredingen, die aanleg van extra rijstroken. Ik noemde zelf al de Coentunnel en de A5. Richting de toekomst geldt juist dat we in het MIRT al die projecten hebben opgenomen, rondom Utrecht, rondom Rotterdam, om de filedruk te verminderen. Of dat voldoende zal zijn, weten we niet. We weten dat we in een File Top 50 met al deze maatregelen in het MIRT een groot gedeelte uit de File Top 50 hebben weten te halen. Er zal waarschijnlijk meer voor nodig zijn. Dat betekent dat we moeten zorgen dat die MIRT-koek voor de wegen groter gaat worden. Op dit moment is die financiële ruimte er niet. Dat weet de heer De Rouwe ook.

De heer Madlener (PVV):

Vindt mevrouw Visser van de VVD dat dit kabinet de automobilist als een melkkoe behandelt?

Mevrouw Visser (VVD):

Dit is, geloof ik, die vierde opmerking van de heer Madlener met dezelfde strekking. Wat is de vraag van de heer Madlener?

De voorzitter:

Dit gaan we niet de hele tijd doen. U hebt het net drie keer gedaan bij mevrouw Van Veldhoven. Als u niet wilt antwoorden op de vraag van de heer Madlener, moet u dat gewoon zeggen, maar u moet niet een tegenvraag stellen.

De heer **Madlener** (PVV):

Volgens mij heeft mevrouw Visser mijn vraag niet begrepen, dus ik wil hem herhalen. Vindt mevrouw Visser van de VVD dat dit kabinet de automobilist als een melkkoe behandelt?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik wil allereerst terugkomen op uw opmerking, voorzitter, want ik begreep oprecht de vraag van mevrouw Van Veldhoven niet. Ik wil voorkomen dat ik een antwoord geef waarvan mevrouw Van Veldhoven vervolgens zegt dat het geen antwoord op haar vraag is.

Dan zal ik reageren op de heer Madlener van de PVV. Ik heb aangegeven dat ook de begroting van I en M een bijdrage heeft moeten leveren om Nederland op orde te brengen. Daar zit een aantal maatregelen in die de VVD niet fijn vindt. Dat betekent ook dat de automobilist daaraan moet bijdragen. Maar niet alleen de automobilist moet dat doen, alle Nederlanders in dit land moeten dat. Dat betekent dat we moeten bekijken wat er nodig is om Nederland beter te maken in de toekomst, om Nederland financieel gezonder te maken. Daar moeten we eerst ruimte voor creëren. Dat doen we nu met een aantal maatregelen om er juist voor te zorgen dat we richting de toekomst in die begroting ook ruimte krijgen voor infrastructuur zodat we daarin meer kunnen investeren.

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag was simpel. Vindt u dat dit kabinet de automobilist als een melkkoe behandelt? Het ingewikkelde antwoord dat ik daarop krijg, is toch een beetje een "ja". Dat bespeur ik althans in uw antwoord. Waarom gaat u dan door met het verhogen van de accijnzen? Waarom komt u nu met die leasebelasting op de proppen? Waarom haalt u het infrastructuurfonds leeg? Waarom verhoogt u de boetes voor de automobilist? Waarom gaat u als VVD daarmee akkoord en waarom laat u de automobilist zo in de kou staan?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De leasebelasting is afgelopen maandag uitvoerig besproken, waarbij u het standpunt van de VVD-fractie daarover heeft kunnen vernemen. We nemen een aantal pijnlijke maatregelen en dat doen we voor de toekomst. Dat doen we om er juist voor te zorgen dat we geen hypotheek op de toekomst nemen en dat we Nederland in de toekomst economisch beter en gezonder kunnen maken. Daar horen een aantal pijnlijke maatregelen bij. Van de 260 miljard die de Nederlandse overheid uitgeeft, gaat het merendeel naar de zorg en de sociale zekerheid. Dus willen we met elkaar die ruimte creëren, dan zullen we daar vooral ook de oplossing moeten gaan vinden.

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

Ik maak echt bezwaar tegen de argumentatie van de VVD dat die 4 miljard die uit het MIRT, uit het infrafonds is gehaald, bedoeld is geweest voor de economie. Dat was namelijk wisselgeld richting de PvdA met betrekking tot de inkomensafhankelijke ziektekostenpremie. Al dat geld is naar Sociale Zaken gegaan voor sociale projecten en heeft dus niets bijgedragen aan het terugbrengen van de schulden. Waar kan de automobilist nu op rekenen als het gaat

om die broodnodige investeringen in niet alleen de wegen, maar ook het ov en de binnenvaart? Ik hoorde mevrouw Visser zeggen dat de koek van het MIRT groter moet worden. Levert de VVD ook boter bij de vis?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De heer De Rouwe heeft de begroting gewoon kunnen lezen. Ik heb net al gezegd dat daar de komende periode, het komende jaar, helaas geen ruimte voor is. Ik heb gezegd wat wij wel allemaal doen. De heer De Rouwe heeft de neiging om het voor te stellen alsof er niets meer wordt geïnvesteerd in infrastructuur in Nederland, maar wij investeren daar jaarlijks nog 10 miljard in. We staan samen voor de opgave om Nederland beter en gezonder te maken en sterker uit de crisis te laten komen. Daar zijn wij nu mee bezig. Daar hoort een aantal maatregelen bij. We zien gelukkig weer wat lichtpuntjes ontstaan. Mogelijk geven die, ook op de kortere termijn, ruimte om juist iets te gaan doen aan de files en de infrastructuur in Nederland.

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

Ik stel een laatste vraag. Als het aan het CDA ligt, gaan we dit debat herhalen bij de behandeling van het MIRT, al was het alleen al omdat ik de heer Samsom hoorde roepen: laten we maar geld bij onze kleinkinderen weghalen om het nu te gebruiken voor de wegen en laten we het MIRT maar verlengen tot 2040. Waar staat de VVD in die discussie? Wil zij nog meer geld uit toekomstige begrotingen halen om nu gaten, bijvoorbeeld bij Sociale Zaken, te dichten?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De VVD heeft al eerder gezegd dat er wat haar betreft geen kasschuiven uit 2041 virtueel naar voren worden gehaald. Als je iets wilt, moet je dat in het hier en nu doen. Daar is het komende jaar geen ruimte voor. Ik ken het standpunt van de heer De Rouwe. Ik wil wel zeggen dat het CDA altijd hoog van de toren blaast met betrekking tot infrastructuur, maar dat het in zijn eigen verkiezingsprogramma een lastenverhoging op dat gebied heeft staan. Die lastenverhoging heeft betrekking op de mrb. Het gaat om een bedrag van 0,5 miljard. Hierdoor zou er ook worden bezuinigd op het ov en de wegen. Blijkbaar is het CDA van mening veranderd. Ik vraag mij af met welk CDA ik nu te maken heb. Ik zie een CDA dat op dit punt ...

De **voorzitter**:

Maar die vraag kunt u stellen als de heer De Rouwe achter de microfoon staat.

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

Ik word nu wel uitgedaagd, dus ik wil daar toch graag kort op reageren.

De **voorzitter**:

Nee, ik geef u niet het woord hiervoor, mijnheer De Rouwe. U wordt straks opnieuw uitgedaagd. U kunt zich erop verheugen dat dit zo meteen gaat gebeuren. Na een interruptie worden vragen beantwoord. Ik zeg er elke keer iets van als mevrouw Visser als geïnterrumpeerde toch weer een vraag

stelt. Ik zeg het nu opnieuw tegen haar: u moet dat niet doen. Zo werkt het niet in het debat. Ik geef nu het woord aan mevrouw Van Tongeren voor een interruptie.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik hoorde mevrouw Visser abusievelijk zeggen dat er 8 miljoen auto's tegelijkertijd op de weg zijn. Er zijn in Nederland 8 miljoen auto's, waarvan er gemiddeld 1 miljoen tegelijkertijd op de weg zijn. Als je kosten vergelijkt, moet je dus kijken naar 8 miljoen auto's en 17 miljoen Nederlanders en het op die wijze verdelen, of naar het aantal mensen dat tegelijkertijd op de weg is. De NS alleen vervoert al 900.000 reizigers. Er zitten dus zeker een miljoen reizigers in het openbaar vervoer versus een miljoen auto's. Ik stel dus nogmaals de vraag: als uit de rekensommen blijkt dat er, als je echt alles meetelt, inderdaad veel meer gemeenschapsgeld gaat naar automobilisten dan naar reizigers in het openbaar vervoer, is de VVD het dan met GroenLinks eens dat het echt loont om meer te investeren in goed openbaar vervoer?

Mevrouw Visser (VVD):

Allereerst maak ik een kleine opmerking. Ik heb niet gezegd "tegelijkertijd", want als iedereen tegelijkertijd in de auto zou zitten, die 8 miljoen dus, en als de ov-reizigers allemaal tegelijkertijd in het ov zouden zitten, zou heel Nederland vaststaan en zouden we dus een probleem hebben. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Dat kan dus helemaal niet. Ik heb dat ook helemaal niet gezegd. Ik heb gezegd: dagelijks. Dat wil ik wel gezegd hebben.

Mijn antwoord is dat mevrouw Van Tongeren de cijfers op haar manier interpreteert. Ik weet dat GroenLinks graag allerlei zaken erbij wil plussen als het gaat om de automobilist. Mijn antwoord is dus "nee", want ik heb een andere interpretatie van de cijfers. Mevrouw Van Tongeren haalt een rapport aan, haalt daar een aantal cijfers uit en presenteert die als de waarheid. Ik zet daar iets anders tegenover. Wij verschillen hierover gewoon van mening.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Er werden net cijfers aangehaald die nu inderdaad niet blijken te kloppen. Het is of 1 miljoen ov-reizigers versus 1 miljoen auto's, of 17 miljoen Nederlanders versus 8 miljoen auto's. Daar kan niet in geshopt worden. Als de VVD eerlijk zegt dat het haar niet uitmaakt wat de kosten zijn omdat zij gewoon de autopartij is en er harder gereden moet worden, begrijp ik dat. Als de VVD echter zegt dat wij, de externe kosten meegeteld, met z'n allen meer uitgeven aan het openbaar vervoer, protesteer ik daar sterk tegen. Ik nodig mevrouw Visser uit om samen nog eens naar de cijfers te kijken; dat kan ook best bij een kopje koffie. Dan zullen wij tot de conclusie komen — dat staat ook als eindconclusie in het rapport — dat de auto voor hetzelfde aantal kilometers twee keer zoveel externe kosten veroorzaakt als het openbaar vervoer. Dat is mevrouw Visser toch met mij eens?

Mevrouw Visser (VVD):

Nee, want mevrouw Van Tongeren geeft weer haar eigen interpretatie en trekt weer haar eigen conclusies. Zij stelt een aantal zaken die ik gewoon niet heb gezegd. Zij mag

haar eigen interpretatie geven, maar ik heb niet gezegd dat ze tegelijkertijd onderweg zijn. Ik heb duidelijk aangegeven wat de maatschappelijke kosten zijn. Ik heb die zelfs genoemd. Ik heb dus helemaal niets ontkend. Mevrouw Van Tongeren geeft er echter een andere interpretatie aan. Ik haal een ander onderzoek aan, waar zij zelf helemaal niet op ingaat. Dat verbaast mij. Ik geef aan dat het openbaar vervoer belangrijk is in stedelijke gebieden, maar dat ook de auto nog steeds ontzettend belangrijk is. Juist daarom moeten wij investeren in nieuwe mogelijkheden en nieuwe wegen. Infrastructuur blijft belangrijk, wegen blijven belangrijk om ervoor te zorgen dat mensen van A naar B kunnen.

De heer Van Klaveren (Groep Bontes/Van Klaveren):

De afgelopen jaren zijn de boetes voor te snel rijden op de snelweg met 66% gestegen. Ze zijn inmiddels bijna twee keer zo hoog als die in de ons omringende landen. Deelt mevrouw Visser de visie van mijn fractie dat de boetes voor te snel rijden op de snelweg omlaag moeten?

Mevrouw Visser (VVD):

De verhoging van de boetes is een uitwerking van een maatregel die al in 2010 is genomen. Die werkt nu nog steeds door. Dat is dus niet het afgelopen jaar beleid geworden, dat is al sinds de vorige kabinetsperiode zo. Wij hebben met elkaar een stelsel met boetes. Als je de fout ingaat, krijg je een boete, helaas; dat "helaas" zeg ik er maar direct bij, als ik voor mijzelf spreek. Die boetes zijn inderdaad hoog.

De heer Van Klaveren (Groep Bontes/Van Klaveren):

Dat is een lang verhaal, maar geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was heel simpel. De boetes zijn in de afgelopen jaren 66% gestegen. Ze zijn inmiddels twee keer zo hoog als in de ons omringende landen. Vindt de VVD ook dat de automobilist kei- en keihard gepakt wordt door die absurd hoge boetes? Vindt de VVD ook dat dit boetes omlaag moeten?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik heb zojuist al aangegeven dat ze hoog zijn en ik ken de vergelijking met de Europese landen. De VVD heeft altijd gezegd dat verkeersboetes moeten worden ingezet op plekken waar de verkeersveiligheid in het geding is. Het is niet voor niets dat de verkeersshuften eindelijk ook eens worden aangepakt. Juist daar waar sprake is van verkeers- onveilige situaties, waar mensen zich echt misdragen in het verkeer, moet dat keihard worden aangepakt. Ik neem aan dat de heer Van Klaveren dat met mij eens is. Je moet ervoor zorgen dat mensen niet meer door die rode kruizen rijden. Dat leidt gewoon tot ongelukken. Je zou die boetes hoger moeten maken in plaats van de boetes voor die kleinere overtredingen die wel eens lager gemaakt kunnen worden. Die verschuiving vindt nu plaats. Die zal verder plaatsvinden in het kader van de verkeersshuftenaanpak.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. De VVD pleit voor milieubeleid dat zich richt op het wegnemen van vervuiling. Dat doen we bijvoorbeeld

door eisen te stellen aan de industrie, aan de scheepvaart en aan auto's. We voorkomen daarmee uitstoot. We voorkomen vervuiling. We werken aan vermindering van verbruik. Op die manier komen er minder schadelijke stoffen in de lucht, in de bodem en in ons water. Dat noemen we bronbeleid, en dat werkt.

De feiten spreken ook voor zich. Nederland wordt steeds schoner. Het gaat beter met ons milieu. Het verkeer en vervoer worden schoner, het water in de Rijn is nu al zo schoon dat er zalm in zwemt. Dat is fantastisch! Ruim driekwart van ons afval wordt tegenwoordig weer opnieuw gebruikt. Dat zijn positieve ontwikkelingen.

Er is één actueel maatschappelijk probleem dat ik wel wil adresseren: het dumpen van drugsafval in de natuur. Dat veroorzaakt grote schade en dat heeft grote gevolgen voor het milieu. De daders worden vrijwel nooit gepakt. We sporen die drugscriminelen zelden op en kunnen daarom ook maar zelden de schade verhalen. Dat moet echt anders. Daarom zullen we samen met de Partij van de Arbeid een amendement indienen om de aanpak van drugsafval sterk te verbeteren. Zo maken we Nederland weer een stukje veiliger.

Terug naar het milieu. Ons milieu is gebaat bij een goed ondernemersklimaat. We willen ondernemers dan ook de ruimte geven om banen te creëren. De VVD wil een levendig, welvarend en schoon land waar je met plezier woont en werkt, en niet een ecologisch, leeg en duurzaam verantwoord land waar niets meer mag of niets meer kan. Belangrijke voorwaarde hiervoor is wel dat Nederland geen strengere milieunormen gaat hanteren dan de rest van Europa. Dat is iets wat we ons in dit huis, in de Tweede Kamer, iedere dag moeten blijven realiseren. Wij hebben die ondernemers echt broodnodig als het gaat om het ondernemen en om het verbeteren van de leefomgeving. Als we steeds meer en strengere regels aan die ondernemers opleggen dan de regels die aan de concurrent in het buitenland worden opgelegd, dan is het milieu er niet alleen niet bij gebaat maar dan beschadigen we ook de kansen en mogelijkheden voor ondernemerschap en de kansen voor economische groei.

Naast gelijke regels voor alle Europese ondernemers is er ook ruimte nodig om te blijven ontwikkelen. Het gaat om ruimte en om vereenvoudiging van de regelgeving. Daarvoor zijn een anticiperende overheid en zo min mogelijk bemoeizucht nodig. Een mooi voorbeeld is de Omgevingswet. Dat is een wet die hard nodig is en die ervoor zorgt dat de toetsing eenvoudiger en klantgerichter wordt. Daardoor kan er sneller begonnen worden met grote structurele infraprojecten en woningbouw en kunnen die ook sneller gerealiseerd worden.

Een voorbeeld is de verbreding en doortrekking van de A15. Daar zijn nu honderden vergunningen voor nodig. Een ander bijzonder voorbeeld is de Tweede Maasvlakte met een milieueffectrapportage die vele telefoonboeken besloeg. Maar ook de verbouwing van een bedrijfspand kan veel simpeler. In de nieuwe Omgevingswet worden vijftien oude wetten in een nieuwe wet gevat. Dat betekent een enorme vooruitgang. Dan kom ik op de vraag of het milieubeleid in ons land af is. Ja, vindt onze fractie, in klassieke zin zeker. Want op het gebied van wetgeving zijn wij er eigenlijk al en gaat het meer om de uitvoering. Maar de toekomstige balans tussen mensen, milieu en economie — planet, peo-

ple, profit — blijft een precair evenwicht, waarbij het steeds balanceren is tussen de verschillende risico's.

Eenzijdig zie ik dan het veel te ver doorslaan van milieumaatregelen die niet leiden tot een daadwerkelijke verbetering van ons leefmilieu. Sterker nog, ik zie maatregelen die alleen maar lastendruk en belemmeringen met zich meebrengen. Anderzijds zie ik ook een risico, met name in het verbeteren van de wereld via gedragsbeïnvloeding. Echte liberalen krijgen daar jeuk van en geloven er niet in. Neem bijvoorbeeld de brief Modernisering Milieubeleid en specifiek de overheidssite duurzaamdoen.nl. Die staat echt vol betuttelende maatregelen, zoals het advies om meer plantaardig te eten. Vandaag nog hadden wij het over Meatless Monday. Alsjeblieft, hoe verzin je het! Minder vlees consumeren. Mogen we alsjeblieft? Je auto moet je voortaan delen en mag je niet meer op straat wassen. Je verwarming moet een graadje lager, je moet je gereedschap aan elkaar gaan uitlenen en je trui moet je naar de kleermaker brengen. Ga zo maar door. Ik vind het overbodig en ik krijg er jeuk van.

De voorzitter:

Dit lokt een reactie uit van de heer Smaling.

De heer Smaling (SP):

Ik vind het toch wel jammer, want dit is weer van die rabiante rechtse VVD-taal waarvan we enige tijd geleden nog verstocken waren toen we ministers hadden als Winsemius en Nijpels. Is dit land voor de heer Dijkstra nu een land van 17 miljoen ikken of is er sprake van een samenleving waarin je ook een gemeenschappelijke taak hebt om te zorgen dat het milieu schoon is en dat je voor het aanleggen van een snelweg door open land zoals de A15, vergunningen nodig hebt? Hoe zit de VVD daarin? Ik ben bang dat het anders een Thatcherachtig verhaal wordt: there is no such thing like a society.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als het gaat om milieubeleid en economie — planet, people, profit — moet er een balans zijn. Die balans is in Nederland helaas te vaak doorgeslagen richting milieu, zodat er niets meer kan. Als we onze boterham niet kunnen verdienen, hebben we ook geen centjes over om ons leefmilieu te verbeteren. Ik pleit ervoor dat milieu en economie dezelfde kanten van de medaille zijn. Ze bijten elkaar niet, ze kunnen elkaar ook versterken.

De heer Smaling (SP):

U gaat op de rem staan. We proberen uit een crisis te komen. Je komt meestal uit een crisis door gericht te investeren. Het energieakkoord is daar ook een duidelijk voorbeeld van. Waarom gaat de VVD nu op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening heel duidelijk op de rem staan, terwijl we het er in hoge mate over eens zijn dat we door de crisis heen moeten investeren en dat we daarna een schoner milieu en een welvarender land hebben?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De VVD staat absoluut niet op de rem als het gaat om milieubeleid. We zijn absoluut voor innovatie en vooruitgang, maar waar ik nee tegen zeg en op de rem trap, is op het gebied van gedragsverandering. Waarom moeten wij vrije

mensen op die manier gaan beïnvloeden wat ze wel of niet mogen doen? Daarmee heb ik grote moeite als liberaal.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Volgens mij begon de heer Dijkstra zijn betoog redelijk trots met de woorden dat we driekwart van het afval recycleren. Dat is niet aan de orde, dat is een Europese ambitie en als we daaraan gaan werken, is die situatie er pas in 2030. Om dat te bereiken, moeten we toch iets doen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, zonder verantwoordelijkheid van mensen over te nemen? Het laatste kan uiteraard niet, maar je zult toch beleid moeten ontwikkelen om gedrag van bedrijven en consumenten te veranderen? Dat is toch onvermijdelijk?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat gedrag beïnvloeden we al voor een groot deel, dat moet ik wel erkennen. Maar de huidige wet- en regelgeving is voldoende. U zegt dat wij het niet halen. Ik heb hier de recyclerates in heel Europa en voor Nederland. Voor huishoudelijk afval en bedrijfsafval zitten wij op heel goede percentages. We zijn koploper in Europa. Dat is wat in ieder AO wordt gedeeld. Dus u kunt niet beweren dat mijn feiten niet kloppen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voor huishoudelijk afval gaan we in 2015 naar 65% en in 2020 hopelijk naar 75%, maar we hebben nog een lange weg te gaan. De Europese doelstellingen zijn vanuit mijn perspectief niet zo heel ambitieus, maar ook daarvoor willen we dit realiseren. Daar zullen we met elkaar stappen voor moeten zetten. Als de VVD toch met enige trots zegt dat we al het een en ander hebben bereikt, dan kan zij toch niet ontkennen dat er sprake is van gedragsbeïnvloeding? Waarom zegt de VVD dat met trots, terwijl er nog heel veel moet gebeuren? Ik vind het een heel tegenstrijdig betoog. Ik kan het niet goed rijmen met elkaar.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is niet tegenstrijdig, integendeel. Mevrouw Dik-Faber noemde net de cijfers voor huishoudelijk afval, maar wat betreft bedrijfsafval zitten we al zwaar boven de 80%. Dat zijn de cijfers. Gedragsbeïnvloeding is iets waar liberalen echt jeuk van krijgen. Dat is niet nodig. De overheid beïnvloedt al op veel te veel manieren het gedrag. Daar wil ik echt vanaf, want ik wil dat de vrije keuze van mensen wordt gerespecteerd. Er bestaat niet zoiets als modelburgers die allemaal maar in een plaatje passen.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Is de VVD tegen gedragsbeïnvloeding of strategieën of beleid om gedrag op welke manier dan ook te sturen? Komt het standpunt van de VVD daarop neer?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Ouwehand heeft niet goed geluisterd. We doen al heel veel aan gedragsbeïnvloeding. Maar ik zeg wel "ho" als het gaat om milieubeleid en nieuwe eisen. Dan noem ik een paar van die belachelijke voorbeelden. De Tweede Kamer gaat niet bepalen wanneer je wel of geen vlees eet.

Ik krijg daar echt kriebels van. Ik vind dat eng. Dan ga je heel ver. Dan grijp je in op individuele keuzes van mensen. Ik acht mensen en bedrijven heel goed in staat om zelf die keuzes te maken. Daar hebben ze de Tweede Kamer echt niet bij nodig.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik probeer erachter te komen waar de VVD moeite mee heeft. Heeft zij er moeite mee dat individuen op enigerlei wijze worden gestuurd in hun gedrag? Ik zou hier best een tweede interruptie aan willen wagen, want op de eerste vraag kreeg ik geen duidelijk antwoord. Zit daar nou het probleem, dat mensen überhaupt, linksom of rechtsom, hard of zacht worden gestuurd in de manier waarop ze zich gedragen? Is dat voor de VVD fundamenteel? Of zit het probleem ergens anders?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als we het hebben over fundamentele waarden: ik ben liberaal. Waarom ben ik liberaal? Omdat ik eigen keuzes belangrijk vind. Tegelijkertijd pleit ik voor eigen verantwoordelijkheid. Ik vind niet dat we vanuit Den Haag moeten voorschrijven wat wel of niet goed is voor mensen. Ik wil dat mensen en bedrijven in het land zelf die keuzes kunnen maken. Ik noem een voorbeeld. Misschien komt een collega zo meteen te spreken over microplastics. Er werd bedreigd met een wettelijk verbod, maar wat zien we nu? Bedrijven nemen zelf hun verantwoordelijkheid. Mijn pleidooi is dat hiervoor de overheid helemaal niet nodig is. Milieu en duurzaamheid zitten echt in jezelf. Heb vertrouwen in de mensen. Heb vertrouwen in de vrijheid van eigen keuzes en de verantwoordelijkheid die men zelf neemt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is jammer dat de heer Dijkstra het milieubeleid van het eigen kabinet afkraakt. Ik zou bijna zeggen dat het een beetje klinkt als verkiezingsretoriek, maar zover zijn we nog niet.

Mijn vraag gaat over het bronbeleid waar de heer Dijkstra zelf over sprak. Drugsafval is een heel belangrijk probleem. We zien dat het kabinet bezig is met het verbieden van een bepaalde grondstof en dat we daardoor meer afval krijgen. Is dat dan het bronbeleid waar de heer Dijkstra naar op zoek is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik probeer de vraag goed te begrijpen, maar ik wil niet vervallen in datgene wat we net hadden. Wij zijn voor bronbeleid, in die zin dat je bij de bron, dus bij de productie, schadelijke stoffen die mogelijk in het milieu kunnen komen, wegneemt, bijvoorbeeld in de scheepvaart, in de chemie en in de industrie. De productie van drugs is zwaar illegaal. Volgens mij is daarbij ook geen sprake van bronbeleid. Ik pleit er absoluut niet voor om dat vrij te geven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Er zou sprake moeten zijn van bronbeleid, want als je drugsproductie voorkomt, hoef je daarna niet de rotzooi daarvan op te ruimen. Uw collega's bij Justitie zijn bezig om een bepaalde stof te verbieden. In de antwoorden die dit najaar zijn gegeven op vragen van de SP, geeft het

kabinet toe: we zijn stof a aan het verbieden; daardoor wordt er nu waarschijnlijk meer gebruikgemaakt van stof b en dat geeft meer rotzooi. Is dat dan het bronbeleid dat de VVD voorstaat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als collega's zeggen dat bepaalde stoffen niet op de markt horen te zijn omdat ze negatieve effecten hebben, dan ben ik daarvoor. Ik ben geen specialist in drugsbeleid. Misschien is mevrouw Van Veldhoven dat wel. Ik kan ook niet beoordelen of de ene stof beter is dan de andere stof. Ik kan het alleen maar analoog aan milieubeleid, aan roet en dat soort dingen meten. Ik heb geen ervaring op het gebied van ecstasy. Die wil ik ook niet hebben.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik probeer erachter te komen wat de VVD zo vervelend vindt aan het sturen van gedrag van mensen. De heer Dijkstra geeft er niet heel helder antwoord op, maar tussen de regels door hoor ik hem zeggen: als de overheid het doet, vinden we het niet leuk, maar als het bedrijfsleven het doet, hebben we er geen moeite mee. Is dat ongeveer waar het op neerkomt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er zit natuurlijk wel een verschil tussen wat de overheid doet en wat het bedrijfsleven doet. Als het bedrijfsleven mooie verpakkingen maakt en marketing toepast op zijn producten: prima. Maar ik heb er moeite mee als de overheid zegt: je moet minder vlees consumeren, want de CO₂-footprint is zo groot. Dan denk ik: houd eens op, dat is je eigen keuze. Of: je moet nu voortaan de verwarming een graadje lager zetten. Om dat mogelijk te maken hebben we nota bene een website in het leven geroepen. Of: het is heel verstandig om je gereedschap aan elkaar uit te lenen, want je gebruikt het toch niet 24 uur per dag. Ik denk dan dus: houd eens op, daar gaan we echt wel zelf over. Mensen weten dondersgoed wat wel of niet relevant is. Daar heb je echt geen overheid bij nodig. Sterker nog, daar heb je niet eens wetgeving voor nodig.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dan komt het er dus op neer dat de VVD het volgende zegt. Er zijn mensen die als enige doel hebben om samen zo veel mogelijk geld te verdienen. Zo'n collectief noemen we vaak een bedrijf en dat is prima; het is een gerechtvaardigd doel. Zij mogen alle middelen die hun ter beschikking staan gebruiken om het gedrag van mensen te sturen, met marketing, met reclame-uitingen en beïnvloeding. Dat vindt de VVD prima. Maar een groep mensen die bij elkaar is gekomen, gekozen door het volk, met de taak om de publieke waarden te borgen, zoals het behoud van natuur en milieu voor de volgende generaties, mag geen gebruik maken van dat soort instrumenten. Dat zijn overigens vrijblijvende instrumenten. Het bedrijfsleven dwingt immers nog steeds niemand om een Big Mac te eten, gelukkig.

De voorzitter:

Uw vraag?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De overheid zou dat soort technieken uit marketing, reclame, of veel voorzichtiger, gedragsbeïnvloeding, niet mogen gebruiken. Dat is dus waar het op neerkomt wat de VVD betreft?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ga niet in op alle punten die mevrouw Ouwehand noemt; dat geeft te veel haakjes. Ik zeg: het is wat de VVD betreft "nee" tegen verdere gedragsbeïnvloeding, omdat bedrijven en consumenten heel goed weten wat verantwoord is en wat niet. Laat ze alsjeblieft zelf die keuzes maken. Ik wil niet dat mevrouw Ouwehand gaat bepalen dat we op maandag geen vlees mogen eten. Vervolgens de dinsdag en dan is het nog niet voldoende, en woensdag mag het ook niet. Dan denk ik: wanneer eet je dan je ribeye? Want die is ook best lekker.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zou het wel fijn vinden als mevrouw Ouwehand een paar van dat soort maatregelen mocht nemen van de VVD, maar mijn vraag gaat over ondernemerschap. Vroeger was de VVD de partij voor het ondernemerschap. Hoor ik de heer Dijkstra nu goed? Vindt de VVD het eigenlijk maar linkse onzin als ondernemers deelinitiatieven starten, bijvoorbeeld autodelen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, dat hoort mevrouw Van Tongeren mij niet zeggen. Als ondernemers een gat in de markt zien en als daar klanten voor zijn: prima.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wat was dan net dat rare betoog dat er geen ondernemers mogen zijn die aanmoedigen dat gereedschap gedeeld wordt, dat auto's gedeeld worden of die andere van dat soort dingen doen? De heer Dijkstra weet het misschien niet, maar MyWheels is oorspronkelijk gewoon door de overheid opgericht om burgers aan te moedigen om meer auto's te delen, onder andere om de lucht schoner te krijgen. Is de VVD er nou voor of tegen dat er meer van dat soort deelinitiatieven komen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben erop tegen dat de overheid dit soort initiatieven neemt. Als het bedrijfsleven dat doet en er kansen in ziet: prima. Maar de overheid moet echt terughoudend zijn met gedragsbeïnvloeding. Wat ons betreft is het "nee" voor dit soort verdere betutteling via websites en dergelijke. Dat zijn adviezen waarop mensen echt niet zitten te wachten. Sterker nog, ik vind het hartstikke zonde van het belastinggeld dat we daaraan besteden.

Voorzitter. De vrije keuze van mensen moet gerespecteerd worden. De modelburger bestaat niet. Ieder individu maakt zijn eigen keuzes; laat de overheid zich daar alsjeblieft niet mee bemoeien. We hebben het daar net in een paar interupties over gehad. Individuen kunnen ook het verschil maken. Laat ik die 20-jarige student noemen: Boyan Slat. Misschien kent u de naam? Op een duikavontuur in Griekenland zag hij allemaal rommel in de zee. Hij dacht: daar ga

ik wat aan doen, ik wil die plasticsoep opruimen, dat is mijn idee. Hij bedenkt een oplossing, gebruikt fundraising en maakt enthousiasme los: hartstikke leuk. Dan noem ik Elon Musk, een uitvinder, ingenieur en ondernemer, die elektrisch rijden voor het eerst met vormgeving liet samenkomen in de Tesla. We zien dat Toyota als eerste de elektrische auto naar Nederland brengt, Tesla hem vervolgens sexy maakt en Volkswagen morgen de massa op zich neemt. Ik noem ook al die Nederlandse ondernemers die dagelijks bezig zijn om hernieuwbare grondstoffen in te zetten in hun producten en in hun ontwerpen. We barsten in Nederland echt van het creatieve talent dat duurzaamheid weet te verbinden en te combineren met een verdienmodel. Daar gaat het om en daarvoor is geen subsidie nodig. Daar is ook geen sturende overheid voor nodig, die is eerder een hindermacht. Geef deze mensen de ruimte en geef ze een stimulans. Dat laatste wil ik graag.

We hebben ook gezien hoe het mis kan gaan, in het geval van de Europese Verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen. U weet er alles van, voorzitter, en ik ook. Dat liep bijna verkeerd, niet zozeer door de regelgeving zelf, maar door de strikte implementatie in Nederland. Ik heb hier al eerder over gesproken met de staatssecretaris. Ik roep haar nogmaals op, vanaf dit katheter, om die problemen op te lossen en te vereenvoudigen en om stappen voorwaarts te zetten, zodat de recyclingsector ook verder naam kan krijgen en wij die niet verder frustreren.

Ik kom te spreken over geopolitiek en de schaarser wordende grondstoffen. In de tweede termijn wil mijn fractie een voorstel doen om de circulaire economie te bevorderen. Daarbij past een faciliterende rol van de overheid. Die kan ook internationaal deuren openen die anders gesloten blijven. Dan gaat het om grondstoffen en de leveringszekerheid. Die leveringszekerheid kan verbeterd worden. Juist vanuit het mkb is daar vraag naar. Ik heb een soort makersfunctie in gedachten, waarbij de overheid in samenwerking met brancheorganisaties echt het verschil kan maken.

In die circulaire economie liggen kansen, maar ik waak voor de maakbaarheid vanuit Den Haag of Brussel. De meeste zaken uit mijn portefeuille milieu die uit Brussel komen, zijn wel goed, want ze zorgen voor een gelijk speelveld. Echter, ook hier dreigt te worden doorgeslagen, bijvoorbeeld in de nieuwe voorstellen die er liggen. Denk aan het kennisinstituut voor de circulaire economie of de voorstellen voor schone lucht in Europa. Deze laten alleen de bedrijfslasten stijgen. Wat is daar de milieuwinst?

Milieumaatregelen schieten echt hun doel voorbij als je bijvoorbeeld de auto's schoner wilt maken, maar 1 gram CO₂-reductie voor personenauto's al leidt tot een kostentoeename van 100 miljoen euro. Zijn we dan op de goede manier bezig? Ondertussen laten we kansen voor groene groei en voor duurzaamheid liggen. Denk aan het jarenlange idealistische geleuter en gezeur in Brussel over biobrandstoffen, de Fuel Quality Directive, de Renewable Energy Directive en de ILUC-eisen.

Ik wil een voorstel doen om werk te maken van meer innovatie en meer investeringszekerheid betreffende biobrandstoffen. Dat kan namelijk een grote bijdrage leveren aan ons aandeel duurzame energie zonder dat dit subsidiegeld kost. De kernvraag is hoe we Nederland aantrekkelijk houden om te investeren, in combinatie met een schone en

gezonde leefomgeving. Hoe houden we onze concurrentiekracht op niveau? Dan helpt het als je nadenkt over ondernemerschap, want dat biedt kans voor de economie én het milieu. Beide zijn, inderdaad, dezelfde kant van de medaille; ze versterken elkaar.

Voor de VVD is het duidelijk: echte duurzaamheid kan toe met minder overheid. Sterker nog, echte duurzaamheid komt door een kleinere overheid, waarbij je meer ruimte laat aan de mensen die zich willen ontwikkelen. Echte duurzaamheid zit namelijk in die mensen en die bedrijven zelf. De overheid bepaalt daarbij de doelen, maar laat de middelen om die doelen te behalen vrij. De overheid stimuleert innovatie, maar zorg tegelijkertijd voor een gelijk internationaal speelveld en streeft naar een versterking van onze concurrentiekracht. De VVD wil dat milieu en economie veel meer in balans komen. In de regelgeving en in de uitwerking kunnen wij echt het verschil maken. De VVD wil investeringen in Nederland. Dat is goed voor banen, goed voor het verdienvermogen van de bv Nederland en goed voor onze leefomgeving.

De heer Smaling (SP):

De heer Dijkstra heeft het over "milieu en economie beter in balans". Ik krijg echter de indruk dat hij geen milieu wil, maar slechts economie. Ik zie helemaal geen balans; ik zie gewoon niks op het gebied van milieu. Helemaal niks. Hij wil geen kleine overheid, maar liever helemaal geen overheid. Wat wil hij eigenlijk? Kijk hoeveel miljarden fijnstof kost op jaarbasis. Kijk wat het Longfonds allemaal aan studies heeft gedaan die daarop wijzen. Toch beweert de heer Dijkstra hier met droge ogen — ik denk tenminste dat ze droog zijn; ik kan het niet goed zien — dat er gewoon helemaal geen taken meer liggen op milieugebied. Ik snap er niets van. Ik sta er echt van te kijken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Op klassiek milieugebied, de klassieke wetgeving betreffende lucht, bodem en water, voeren we al de wetten uit die we hebben. Ik mag geen tegenvraag stellen, maar hoeveel wetten zijn er hier wel niet gepasseerd op milieugebied? Er zijn vrijwel geen nieuwe wetten meer nodig; het zijn allemaal uitvoeringszaken. Het klassieke milieubeleid is af, wat de VVD betreft. Nu zitten we dus in een nieuwe fase. De vraag is wat we gaan doen. De heer Smaling was bij het AO over de modernisering van het milieubeleid. Ik heb me daar stevig tegen verzet, vooral omdat de gedragsbeïnvloeding daar weer zo sterk bij zat. We moeten ons afvragen wat we in de toekomst met ons milieubeleid willen. De VVD zegt dat de huidige normen voldoende zijn. Laten we zo veel mogelijk aansluiten bij Europa, zonder nationale koppen. Het gaat goed in Nederland. Laten we vooral belemmeringen en regels opruimen, zodat we ondernemers de ruimte kunnen geven om te werken aan nieuwe, schone producten waar we allemaal baat bij hebben.

De heer Smaling (SP):

Ik vind het zo jammer dat milieubeleid voor u alleen maar een kostenpost is, terwijl de baten voor het oprapen liggen als wij die strengere fijnstof- en roetnormen implementeren. Dat is aangetoond! Ik snap niet waarom u niet de stap kunt maken om de baten op hetzelfde niveau te appreciëren als

de kosten, die er natuurlijk ook zijn. Waarom doet u dat niet?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die baten appreciëren wij absoluut. Wij gaan ieder weekend ergens in het bos wandelen. Ik heb u verteld over de zalm in de Rijn, bij mij om de hoek in Maurik. Daar zijn zelfs speciale trappen voor en daar zwemmen die beesten nu ook echt. Dan kun je toch niet zeggen dat het heel slecht gaat met het milieubeleid? Wij genieten er iedere dag van, maar het moet wel in balans zijn. In Nederland — misschien ook wel in Europa, maar vooral in Nederland — zijn wij soms doorgeslagen omwille van geitenwollensokkengekies die zeggen dat het allemaal nog strenger moet en dat het allemaal hel en verdoemenis is. Ik wil aantonen dat dat niet het geval is en dat het heel goed samen kan gaan.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De heer Dijkstra zegt een heel aantal dingen die ik niet begrijp, maar ik wil toch graag mijn best doen om zijn gedachtegang te volgen. Ik ga toch een poging wagen, want ik wil hem echt begrijpen. Dan kunnen wij misschien een goed debat voeren. Bedrijven zouden er dus samen met burgers voor moeten zorgen dat de aarde leefbaar blijft; ik schets even het grote plaatje. Het ene bedrijf wil heel graag goedkope grondstoffen, bijvoorbeeld palmolie of soja voor zijn veevoer, en besluit om die stoffen gewoon lekker te halen uit de landen waar nog oerbossen zijn en om die oerbossen te kappen. Het andere bedrijf heeft wel in de gaten dat dit misschien niet zo'n goed idee is, omdat wij die bossen nodig hebben voor voldoende zuurstof op de aarde. Hoe verloopt de strijd tussen die twee bedrijven dan? Het ene bedrijf is op zoek naar goedkope grondstoffen en hakt al die bossen weg. Is er in de optiek van de VVD dan wel een ander bedrijf dat dit tegenhoudt? Hoe gaat dit werken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Hier wreekt zich het wereldbeeld van mevrouw Ouwehand, die denkt dat alle bedrijven maar slecht zijn. Ik wijs erop dat dit niet het geval is. Zij noemt bossen en palmolie. Dat doet mij meteen denken aan Unilever, een groot bedrijf dat grote winsten weet te maken en tegelijkertijd verantwoord bezig is. Van dat soort bedrijven zijn er tientallen in Nederland, in Europa en in de wereld. Er is dus helemaal geen tegenstelling tussen milieu en economie. Ze kunnen heel goed hand in hand gaan, maar daarvoor moeten wij wel de belemmeringen opruimen. Zolang wij alleen maar nieuwe regels bedenken, schiet het natuurlijk niet op.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik had eigenlijk willen doorvragen hoe dat dan zou gaan werken, maar ik moet concluderen dat de VVD gelooft in de reclamepraatjes van Unilever. Om over gedragsverandering te spreken! De VVD loopt gewoon blind achter de marketingpraat van bedrijven aan. Er bestaat helemaal geen duurzame palmolie! Unilever is verantwoordelijk voor het verlies van kostbaar oerbos in landen die dat niet meer kunnen missen. Ik stel dus voor dat de VVD zich iets beter verdiept in de milieudruk van onder andere Nederlandse bedrijven, ook Unilever, en dan nog eens terugkomt naar dit debat.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik deel die conclusie absoluut niet. Ik zie dat grote en kleine bedrijven hun verantwoordelijkheid nemen. Daarover ben ik positief. Ik vind dat wij dat moeten stimuleren.

De heer Madlener (PVV):

De VVD ontpopt zich toch wel een beetje als de windmolenpartij van Nederland en steekt miljarden belastinggeld in al die rottingen, die helemaal niet op wind draaien, maar op subsidie. Mensen hebben er heel veel last van en ondervinden er schade door. Inmiddels zijn er al 80.000 woningen in Nederland die door die windmolens in waarde zijn gedaald. Er is in augustus een rapport verschenen dat dit heel mooi in kaart heeft gebracht. Mocht u het niet kennen, dan kan ik het u straks geven. Gaat de VVD door met Nederland volplaatsen met windmolens, waardoor zo veel mensen schade hebben? Bent u met ons van mening dat het onacceptabel is dat inmiddels al 80.000 gezinnen schade lijden door die rotwindmolens? Wat gaat u daaraan doen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Twee antwoorden. Ten eerste heeft de heer Madlener vorige week bij de begrotingsbehandeling van EZ een kans gemist. Dat is procedureel een beetje flauw, maar in dat debat zijn windmolens wel uitgebreid aan bod gekomen. Het onderwerp leefomgeving hoort wel in dit debat thuis. Natuurlijk moet er voldoende en toereikend vergoed worden voor schade aan de leefomgeving, want het is nogal wat als er zo'n molen naast je huis staat en als daardoor de waarde van je huis omlaaggaat of als je daardoor wakker ligt. Daar zijn regelingen voor.

De heer Madlener (PVV):

Mensen hebben duizenden euro's schade maar het verhalen van die schade blijkt heel moeilijk te zijn. Ik vraag de woordvoerder van de VVD daarom toch: wat gaat u doen voor de mensen die nu al schade hebben en bent u bereid om akkoord te gaan met een onmiddellijke bouwstop voor windmolens die binnen een straal van 2 kilometer van woningen staan? Die schade gaat maar door. De VVD wil nog iets van 1.300 windmolens plaatsen in de komende jaren, wat miljarden kost. Steunt de heer Dijkstra het voorstel dat ik misschien ga doen om een bouwstop voor windmolens in de buurt van woningen af te kondigen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zeg de heer Madlener toe dat ik serieus kijk naar elk voorstel, dus ook naar het voorstel dat hij gaat doen over de leefomgeving van mensen die schade ondervinden van windmolens. Ik kan niet toezeggen wat er gebeurt, maar ik wil er wel serieus naar kijken.

De voorzitter:

Dank u voor uw bijdrage.



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Laat ik beginnen met een algemeen beeld van deze begroting. Het is volgens mij de zevende of achtste keer dat ik de stukken mocht doorlezen. Naar mijn mening

stond er dit keer veel herhaling in; stukken komen vaak terug, overigens wel behoorlijk goed over het algemeen. Ik hoor de heer Elias er doorheen spreken, maar dat geeft helemaal niks. Iedereen moet zijn moment hebben.

De voorzitter:

Dat kwam niet in de Handelingen, maar nu wel. Gaat u dus vooral door.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik zie ook een begroting waarin in de afgelopen jaren heel forse gaten geschoten zijn wat betreft de infra. We stellen vast dat er met een megabezuiniging van 8 miljard euro op infrastructuur eigenlijk heel weinig werk is voor deze twee capabele bewindspersonen. Het geld dat er nog is, is in lengte van jaren bestemd, dus gewoon al uitgegeven. Ik heb gelezen dat we tot 2023 al het geld al hebben belegd en hebben uitgegeven aan spoorlijnen, wegen en noem maar op. Tot overmaat van ramp blijft de minister van I en M twijfelen over de vraag of zij het aantal verkeersgewonden wil terugdringen van 20.000 naar 10.000. De bewindspersonen hebben misschien wel eens jaloers gekeken naar de minister van Defensie. Dat departement kreeg er immers dit jaar voor het eerst geld bij. Toen ontstond bovendien direct de discussie of er misschien nog een bewindspersoon bij moet komen, en terecht. Er is daar immers heel veel te doen. De inhoudelijke kwaliteit van beide bewindspersonen verdient slechts lof. Het zijn degelijke bestuurders en ze kunnen tegen een stootje, maar ze zitten feitelijk wel zonder werk. Zou het niet verstandig zijn dat een van beide bewindspersonen versterking gaat bieden aan Defensie nu deze begroting zo leeg en stil is geworden? Ik hoor graag een reactie van de minister-president op dit personeelsvoorstel. Voorzitter, u wilt wat zeggen? Ga uw gang.

De voorzitter:

Nee, ik heb me bedacht. Ga vooral verder.

De heer De Rouwe (CDA):

Wat jammer. Ik was zo benieuwd, omdat ik u uit de tent had gelokt. Maar u geleidt dit verzoek toch wel door naar de minister-president?

De voorzitter:

Nu u dit zo vraagt, zal ik het stenogram van dit gedeelte van de vergadering doorgeleiden naar de minister-president.

De heer De Rouwe (CDA):

Dank voor deze toezegging.

Ik spreek complimenten uit aan minister Schultz. Zij heeft in 2011 terecht gezegd: ik ga nog eens goed en kritisch kijken naar onderhoud. Voorgangers hebben dat ook gedaan. Toch heb ik nog even een kritisch puntje. De inzet was goed, maar als er vervolgens uitkomt dat deze minister 700 miljoen over het hoofd heeft gezien en niet heeft meegenomen, dan vraag je je toch af: hoe kan dit? Hoe is het mogelijk om 700 miljoen over het hoofd te zien op het punt van beheer en onderhoud? Kennelijk is dat niet naar boven gekomen. Als voorzitter weet u als geen ander dat er in de afgelopen

week heftigere debatten zijn gevoerd over het bedrag van 642 miljoen, het bedrag dat Dijsselbloem en Rutte over het hoofd hebben gezien in Brussel. Wat is hier aan de hand? Hoe kan dit over het hoofd gezien zijn? Is het onwil? Is het onkunde? Of deugt de analyse van de Rekenkamer gewoon niet? Wat is eigenlijk de stand van zaken wat betreft de versoering sinds 2011, toen deze minister zelf het tekort ook zag, althans een deel daarvan? Hoeveel van de 600 miljoen aan aangekondigde versoering of efficiency heeft inmiddels plaatsgevonden en hoeveel ligt er nog op de plank? Hoe zien de risico's er eigenlijk uit na 2020? Dat is niet onderzocht. Komt hier ook een onderzoek naar of is dit nog maar het begin? Hoe staat het met de spoorlijnen en met de binnenvaart? Zitten hier misschien ook onverwachte tegenvallers tussen?

Het CDA pleit ervoor dat er een hernieuwde en volledig aangepaste en transparante meerjarenplanning komt. Wij willen graag periodiek een beter en scherper beeld hebben van de kosten van de achterstand in onderhoud. Daar hoort wat ons betreft mogelijk ook een Kameruitspraak bij. We zien het ook terug in de praktijk. Het CDA heeft recent diverse malen vragen gesteld over de Velsertunnel, waarop wij later terugkomen. Afgelopen week zag ik het ook op de weg waarop ik rijd, de Afsluitdijk. Daar was twee keer weer een verstoring. In antwoord op de Kamervragen zegt de minister dat het wel meevalt. Ik heb grote vraagtekens of ook het onderhoud bij de Afsluitdijk wel goed in beeld is. Het aantal verstoringen neemt daar echt toe en even omrijden kan niet.

Ik kom bij de vraag of Nederland voorbereid is op zijn toekomst, met name in Europa. Wat ons betreft, is het heel goed dat Europa bezig is een aantal vitale transportroutes heel scherp in kaart te brengen. Ik noem dat supersnelwegen of superspoorwegen. In Europa noemen ze dat TEN-T; alleen snapt niemand dat. Op zich is het heel goed om dat in kaart te brengen, maar wat is nu de inzet om hierop in te spelen? Komt onder die supersnelwegen of -vaarwegen straks bijvoorbeeld ook de sluis van IJmuiden of Kornwerderzand? Die staan er nu niet op, maar wat het CDA betreft zouden ze daaronder moeten komen. Is de minister bereid om met een agenda te komen om de aansluiting op de TEN-T-voorzieningen te faciliteren? De haarvaten zijn nodig om de aders goed te vullen. Komt er een beleid om bijvoorbeeld in het kader van de gebiedsagenda's en de regio's de komende tijd elkaar de vraag te stellen: hoe zorgen we ervoor dat de achterlandverbindingen van TEN-T goed geborgd zijn? Graag krijg ik een reactie van de minister.

Waar Europa er goed in is om op de weg, de spoorlijnen en het water goede corridors aan te brengen, laat het dat volstrekt liggen in de luchtvaart. Waar Europa de grenzen op de grond heeft opgeheven, bestaan ze gek genoeg nog wel in de lucht. Elk land heeft zijn eigen luchtruim en daarbij behorende heffingen. Elke keer moeten wij omvliegen in Nederland, Italië en Duitsland. We moeten in Europa zo'n 40 kilometer per vlucht onnodig omvliegen. Opheffen die handel, zegt het CDA. Omvliegen in de lucht, kerosine verspillen, elkaar belasten; het is heel slecht voor het milieu en ook heel slecht voor de economie, voor onze portemonnee. Na de tol op de weg zien wij dat Duitsland komt met een heel verkapte tolheffing in de lucht, met heel forse verhogingen van de heffingen. Wij hebben in dit land heel vaak debatten over Lelystad en allemaal Hollandse zaken als het gaat om de luchtvaart, maar wanneer worden wij allemaal eens wakker? Nederland moet de concurrentie

aangaan, niet met Lelystad, niet met Eindhoven, maar met Dubai, met de wereld. Ik zou heel graag een actieve houding van deze staatssecretaris zien. Die tol moet van de baan, bij de een op de weg en bij de ander in de lucht. Sinds wanneer kent de staatssecretaris deze plannen? Wat heeft zij gedaan? Is zij met het CDA van mening dat dit volstrekt onacceptabel is en dat het ook nog een gigantische kettingreactie teweeg kan brengen? Als Duitsland de heffingen verhoogt met 30%, wat gebeurt er dan straks als Italië het doet, als Polen het doet en noem het allemaal maar op? Het is een heel slechte koers.

Het CDA wil graag zien dat als Nederland straks voorzitter is van de EU, de Single European Sky topprioriteit wordt. Het wordt echt tijd dat wij knopen doorhakken. Graag krijg ik een reactie van het kabinet.

Het CDA wil ook heel graag stilstaan bij de binnenvaart. Het is een heel belangrijke en schone sector, die hopelijk weer goede boterhammen gaat verdienen en die ons milieu veel minder belast. Hoe staat het met de onnodige regelgeving — de Kamer heeft daar vaak over gesproken — niet vanuit Europa, maar vanuit de CCR? Dat is een samenwerkingsverband van binnenvaartlanden. Wat staat er de komende tijd op de agenda? Wat is de Nederlandse agenda? Wat het CDA betreft, is er maar één agenda: zorg ervoor dat de binnenvaart vitaal blijft en dat er niet meer, maar minder regels komen.

Het CDA blijft ook consequent aandacht vragen voor de ligplaatsen. Ligplaatsen zijn voor onze binnenvaartschippers van heel groot belang. Ze hebben te maken met juridische procedures rond vaartijden. Dat is begrijpelijk en terecht. Ze hebben echter vaak ook gezinnen: kinderen die even naar school moeten, de boodschappen die gedaan moeten worden of een eenvoudig bezoek aan de huisarts. Het is voor binnenvaartondernemers van groot belang dat er voldoende ligplaatsen zijn. Ik hoorde onlangs weer uit de sector de kritiek dat er te weinig plaatsen zijn. Ik vraag de minister om ons bij te praten over deze problematiek. Daarnaast vraag ik haar om met de sector en misschien wel provincies en gemeenten om tafel te gaan zitten om de knelpunten op te lossen.

Hoe staat het met de perikelen rond de bruine vloot? Ons bereiken geluiden dat Denemarken keer op keer moeilijk blijft doen en onze zeilchartervaart de hele tijd in de weg zit. Ik hoor hier graag een reactie op van de minister.

Mijn volgende punt is het spoor. Het CDA heeft zorgen over een aantal recente gebeurtenissen. Ik doel op Weesp, maar ook op Tilburg waar een deel van een perron instortte. Is hier sprake van een aaneenschakeling of zijn dit losstaande zaken? Wat is hier precies aan de hand?

Hoe staat het op dit moment met de aansturing van ProRail? Zijn alle functies al bezet? Draait ProRail weer? Wat zijn de eerste resultaten? Daar is immers ook wel wat gebeurd de afgelopen tijd.

Ik wil ook nog graag ingaan op de spoorontwikkeling Groningen-Bremen, of misschien, als je het breder trekt, Harlingen-Hamburg. Wat doen we op deze corridor? Ik zie daar een aantal goede ontwikkelingen vanuit Groningen. Is dit al aangekaart in Berlijn? In Berlijn worden immers de besluiten genomen over de investeringen hierin. Dat

gebeurt niet in de deelstaat helaas. Dat zou ik graag willen. Is de staatssecretaris of de minister al in Berlijn geweest om dit aan te kaarten en, zo ja, wat zijn daar de resultaten van?

Het CDA is altijd warm en groot pleitbezorger van de fiets. Daarom is mijn vraag wat de stand van zaken is rond de Green Deal Fiets. Het CDA heeft daar twee jaar geleden een motie over ingediend, om de fiets beter te benutten. Hoe staat het met de doelstellingen? Worden die gehaald en, zo ja, hoe en wanneer? Het CDA vond en vindt de berichten die het ontving over Dutch Cycling Embassy onacceptabel. Dat is een goed privaat-publiek samenwerkingsverband waarin wij met zijn allen onze fietskennis, onze expertise, in de wereld vermarkten en promoten. We ontvingen wisselende berichten. Gisteren zou de Dutch Cycling Embassy nog dicht gaan en failliet, maar vannacht is kennelijk de portemonnee getrokken door het ministerie. Klopt dat en, zo ja, hoe groot is het bedrag dat naar dit goede initiatief gaat? Waarom is er zo veel onrust over, terwijl dit zo'n ongelooflijke kans is?

Ik wil ook vragen — dat is een beetje een zijpaadje — hoe het nu staat in Utrecht. Ik zie spanningen om daar tot een milieuzone te komen voor personenauto's. Wat het CDA betreft, is dat echt gedoemd om te mislukken. Ik snap de problematiek van de luchtkwaliteit wel, maar sinds de invoering van de nieuwe oldtimerregeling zie je dat al die stinkende diesels in no time over de grens zijn gegaan omdat ze onaantrekkelijker zijn geworden. Tegelijkertijd wil Utrecht lokaal een nationale regel invoeren, namelijk in bepaalde straten bepaalde auto's niet toestaan. Wat het CDA-betreeft schiet dat zijn doel voorbij. De maatregel is ondoelmatig en heeft geen effect. Ik vraag de minister of staatssecretaris — ik weet niet precies wie erover gaat — om toch eens te kijken of het niet handig is om hier gewoon nee tegen te zeggen.

Ik rond af met de verkeersveiligheid. Er is hier vandaag veel gesproken over geld, maar ik wil het ook hebben over het immateriële effect. Het CDA heeft vorig jaar een motie ingediend met het verzoek om het aantal gewonden in het verkeer fors terug te brengen en ik zie dat de minister daarover blijft twijfelen. Die motie is aangenomen en moet wat ons betreft uitgevoerd worden. Op dat punt is de begroting echt te weinig, te dun. Daarmee halen we de doelstelling niet die we willen halen.



Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Voorzitter. Het CDA hecht aan de toekomst van onze kinderen. Daarom kiezen wij voor de lange termijn boven de korte termijn. Wij vinden dat de overheid inwoners en bedrijven moet stimuleren om zelf zaken op te pakken, zodat er ruimte is voor creativiteit en innovatie. De vraag is of alle mogelijkheden voldoende worden benut, met name lokaal. Worden de goede voorbeelden voldoende doorgegeven? Het doel van de lokale klimaatagenda is immers om lokale initiatieven en mogelijkheden beter te benutten. Vorig jaar tijdens de behandeling van deze begroting heeft het CDA er ook voor gepleit om klimaat, energie en duurzaamheid op lokaal niveau te stimuleren. Het CDA heeft dat voor de zomer concreet gemaakt door een notitie te maken over het belang van decentrale energieopwekking. Wij krijgen daar heel veel positieve reacties op uit de samenleving.

Volgens het CDA is het voor het slagen van de transitie naar een duurzamere samenleving essentieel dat er draagvlak is van onderop. De beweging van onderop is ook duidelijk gebleken tijdens de klimaatbijeenkoms in New York een paar weken geleden.

Tijdens de behandeling van de I en M-begroting vorig jaar heeft de staatssecretaris de CDA-fractie toegezegd te bekijken hoe knellende regelgeving werkt, dit in de lokale klimaatagenda mee te nemen, daarover te rapporteren en te bekijken of wij op dit vlak meters konden maken. Wij hebben die rapportage nog steeds niet gezien en zijn heel erg benieuwd naar de uitkomsten. Dit gaat uiteindelijk namelijk bijdragen aan verbeteringen en aan het draagvlak van onderop. In hoeverre wordt de lokale klimaatagenda geëvalueerd? Hij loopt van 2011 tot 2014, maar weten wij nu al wat goed werkt en wat beter kan? Wij krijgen nog te veel vragen uit het veld waaruit blijkt dat mensen het wiel opnieuw aan het uitvinden zijn. Er is een aantal sites waar andere woordvoerders ook al naar verwezen, maar de vraag is of dit afdoende is. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

Het probleem van plastics in ons milieu heeft de afgelopen jaren een steeds grotere vlucht genomen. Met name de microplastics moeten de wereld uit. Wij hebben voor het reces samen met de PvdA-fractie een motie ingediend om microplastics in cosmetica tot nul te reduceren. Deze motie is gelukkig aangenomen. Wij vinden het goed om te lezen dat de staatssecretaris de motie ook gaat uitvoeren. De drie trajecten van de staatssecretaris ondersteunt het CDA van harte. Wij vragen ons wel af waarom voor het terugdringen van microplastics in cosmetica de datum van 2017 staat, terwijl Nederlandse bedrijven vorig jaar al hebben toegezegd om in anderhalf jaar 80% minder microplastics te gebruiken. Moeten wij nu vaststellen dat afspraken aan het verschuiven zijn of hoe werkt het? Graag krijg ik hierop een antwoord. Het CDA zou daar niet voor zijn.

Het CDA is content met de studie naar de prioritaire aanpak van microplastics van het RIVM. Het is goed dat dit wordt onderzocht. Het is ook belangrijk dat wij zien dat er nog vervolgstudies moeten worden gedaan. Dit probleem is immers nog maar net in beeld. Wij staan aan het begin van een belangrijke ontwikkeling om microplastics uit ons milieu te krijgen.

Wij weten ook dat voor de aanpak van microplastics de aanpak van zwerfvuil belangrijk is. Een mooi initiatief van een van onze inwoners is het maken van een zwerfje. Deze inwoner toont aan dat je zelf het verschil kunt maken. Wij hebben veel lokale helden die zwerfvuil oppakken en tegengaan, en wij hebben er nog meer nodig. Hoe kan de staatssecretaris deze mensen zichtbaar voor de buitenwereld in het zonnetje zetten, zodat anderen het goede voorbeeld gaan volgen? Ja inderdaad, voor de VVD: wij gaan voor gedragsbeïnvloeding.

Dat het niet altijd eenvoudig is om microplastics aan te pakken blijkt bijvoorbeeld bij microplastics uit bandenslijtage. De staatssecretaris gaat ongetwijfeld in gesprek met de branche om te bekijken hoe de branche daar wat aan kan doen. Wij willen heel graag over de resultaten van deze gesprekken worden geïnformeerd, want microplastics moeten bij de bron worden aangepakt zodat onze inwoners niet extra hoeven te betalen bij de waterzuivering. Dat is

wat er eventueel aan de andere kant zou moeten gebeuren en dat willen wij voorkomen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik hoor iets over zwerfvuil en zwerfafval. Mevrouw Mulder had het over zwerfjes. Er zijn mensen die blikjes en flesjes die op straat liggen oprapen. Die wil zij in het zonnetje zetten. Heb ik dat nou goed gehoord?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Het is mooi dat de heer Dijkstra het herhaalt, want zo kunnen heel veel mensen in het land nog een keer horen hoe belangrijk het is dat dit wordt gedaan. Er zijn inderdaad mensen die het niet alleen oppakken, maar die vervolgens ook hun camera pakken en er een zwerfje van maken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Vindt mevrouw Mulder dat niet heel erg symboolpolitiek? Zou het CDA niet juist moeten pleiten voor normaal fatsoen? Het CDA was toch de partij van fatsoen? Afval gooi je niet op straat maar in de prullenbak. Dat moet zij stimuleren. Zij moet niet stimuleren dat mensen een foto maken van een blikje bier ergens in een natuurgebied. Zij moet de mensen aanpakken die die dingen op straat gooien. Dat is toch veel verstandiger?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Dat is een valse tegenstelling van de heer Dijkstra. Wij moeten natuurlijk en-en doen. Volgens ons begrijpt de heer Dijkstra dat heel goed.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik begrijp dat de VVD met een amendement komt waarin staat dat iedereen die in de supermarkt iets in een wegwerpverpakking heeft gekocht een handhaver achter zich aan krijgt die een bekeuring kan uitdelen als die verpakking niet netjes in de prullenbak wordt gegooid.

Met mevrouw Mulder deel ik het enthousiasme voor de mensen die zwerfafval oprapen op straat. Ik draag die in mijn hart, ook de mensen die zwerfjes twitteren — je kunt zelfs zwerfje-bingo spelen — om bewustwording te kweken voor het probleem van het zwerfafval. Ik juich toe dat deze mensen dit doen. Tegelijkertijd denk ik dat het geen mensen zijn die niets te doen hadden en op zoek waren naar een hobby omdat zij zich verveelden. Deze mensen maken zich gewoon zorgen over het milieu. Is het CDA bereid om het kabinet vergaand aan te moedigen om het bronbeleid door te voeren? Ik denk bijvoorbeeld aan de gratis plastic tasje waar wij vanaf moeten. Ook denk ik aan het verplichten van bedrijven om geen wegwerpcultuur te hanteren als het om hun verpakkingen gaat. Is het CDA bereid om daar vergaand in mee te denken en het kabinet onder druk te zetten om op dit punt maatregelen te treffen?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Wij vinden het belangrijk dat mensen ook een eigen verantwoordelijkheid hebben. Het aanpakken van het probleem bij de bron vinden wij belangrijk. Dat geldt ook voor het probleem van de microplastics. Alleen is het de vraag of wij dat direct moeten doen met een gebod of verbod, dan

wel dat wij de mensen eerst de kans en het vertrouwen moeten geven om het op een andere manier te doen. Dat is de aanpak van het CDA. Daarmee willen wij voor toekomstige generaties een schoon en mooi klimaat houden.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

In de afgelopen jaren hebben wij al geprobeerd om te werken op basis van vertrouwen. Mevrouw Mulder uit namens het CDA zorgen over de vervuiling van ons water met microplastics. Dat vind ik een goed punt. Wij moeten daar echt voor oppassen. Het zijn niet alleen maar de kleine, al bestaande microplastics die als kleine plastic bolletjes in het water terechtkomen, maar ook de gratis plastic tassen die rondzwerven, in de rivier terechtkomen en daar vervolgens afbreken tot microplastics. Wij hebben al geprobeerd om tegen de mensen te zeggen dat zij hun eigen boodschappentas moeten meenemen en om de bedrijven wat vrijblijvende dingen te laten doen.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Mijn vraag is of het CDA bereid is om samen met mij tegen het kabinet te zeggen dat wij constateren dat er te veel zwerfafval in het milieu is en dat wij dit probleem bij de bron moeten aanpakken, bijvoorbeeld via een verbod op gratis plastic tassen.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Je kijkt ook kritisch naar je eigen winkelgedrag. Soms neem je in de supermarkt een doosje mee en dat neem je de volgende keer weer mee terug. Als je dat doosje niet meer nodig hebt, zet je het weer terug, zodat iemand anders het kan gebruiken. Zo kun je het ook met plastic tassen doen, al was het alleen maar om extra kosten voor de aanschaf van een nieuwe plastic tas te vermijden. Ik vind het echter een afweging van de mensen zelf en van de samenleving om daar op een goede manier mee om te gaan. De bewustwording moet een stuk beter. Vooral op het vlak van de microplastics staan wij nog aan het begin van deze ontwikkeling. Daarom zijn wij er hopelijk vroeg bij om dit probleem zo veel mogelijk in te perken en in te dammen. Wat ons betreft gaat het in eerste instantie altijd in overleg met het bedrijfsleven, dus ook de genoemde 80% reductie in anderhalf jaar. Mocht blijken dat die 80% bij lange na niet wordt gehaald, dan zullen wij nadenken over andere maatregelen. Op dat punt vindt men ons aan zijn zijde. Wij kiezen echter altijd eerst voor de vrijwillige manier, want wij hebben vertrouwen in het bedrijfsleven. Daar werken ook mensen die met hart en ziel naar hun werk gaan en die de zorg voor het milieu in het hart dragen.

Volgend jaar wordt er in Parijs over klimaatveranderingen en het Verdrag van Parijs gesproken. Wij vinden het belangrijk dat de bedrijven die vooroplopen op het gebied van duurzaamheid daar een belangrijke stem krijgen. Het is belangrijk dat de staatssecretaris een frame gaat creëren waarbinnen deze bedrijven hun inzet om klimaatveranderingen tegen te gaan kunnen inbrengen. Onze vraag aan de staatssecretaris is hoe zij dat zal bewerkstelligen. Wij

willen echt dat bedrijven op die klimaatop een prominente plek krijgen.

In de mededeling van de Commissie over een circulaire economie wordt over een grondstoffenpaspoort gesproken. Zoals de staatssecretaris weet, wil het CDA graag regeldruk voorkomen. Tegelijkertijd willen we onze kritische grondstoffen veiligstellen. Hoe pakt de staatssecretaris dit met het bedrijfsleven op? Wat doet de staatssecretaris met de aanbeveling in het rapport Haalbaarheid Grondstoffenlabel? Is de staatssecretaris hierover in gesprek met de Groene Zaak en wat zijn de vorderingen? Is de staatssecretaris bereid om de drie pilots die de Groene Zaak momenteel opzet met het bedrijfsleven, te ondersteunen?

Mijn laatste punt gaat over de verbrandingsbelasting. Het CDA zet vraagtekens bij het milieuvoordeel van deze maatregel, omdat kosten doorberekend zullen worden aan inwoners. Onze vraag is of de staatssecretaris de verbrandingsbelasting ziet als een milieumaatregel. Wat is het milieuvoordeel dan? Hoe wordt dit gemonitord en hoe wordt gemonitord dat er niet meer afval wordt geëxporteerd? Ik krijg hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

De heer Smaling (SP):

Ik heb genoten van het verhaal van mevrouw Mulder. Ik moest echter wel even terugdenken aan de periode net voor de Europese verkiezingen. Toen had het CDA ook een lijstje van zaken die Europa niet meer zou moeten doen. Daar stonden onder andere op de nitraatrichtlijn en de luchtkwaliteitsrichtlijn. De heer Buma moest toen in een programma uitleggen waarom dat zo was. Als ik nu het microplasticverhaal hoor — als mevrouw Mulder een mooie motie maakt, zetten wij onze naam daar van harte onder — en kijk naar de Europese eisen van de richtlijnen die ik net noemde, dan past het eigenlijk niet dat zij dat niet wil.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

We hebben voor de herfstvakantie een motie ingediend, die volgens mij ook is gesteund door de SP. Die motie heeft het ook gehaald. Daarin werd aan de staatssecretaris gevraagd om in het circulaire beleid te kijken hoe je dit aan de bron kunt voorkomen. Anders komt het namelijk gewoon op het bordje van de belastingbetaler te liggen. De heer Smaling weet ook, daar heeft mijn fractievoorzitter meerdere keren aan gerefereerd, dat wij de lasten voor bedrijven en inwoners niet willen verhogen. Daarom moet je bij de bron voorkomen dat die lasten gaan ontstaan. Daar hebben we dan ook voor gepleit.

De heer Smaling (SP):

Wat ik bedoel is dat dit microplasticverhaal, dat mij erg aanspreekt, zich heel slecht verhoudt tot het niet willen voldoen aan de nitraatrichtlijn en de luchtkwaliteitsrichtlijn. Dat zijn ook milieuzaken. Als ik mevrouw Mulder zo hoor, dan zou dat haar net zo aan het hart moeten gaan als de microplastics. Ik zie daar dus een gat tussen. Ik wil graag dat zij dat dicht.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

De heer Smaling vindt dat daar een gat tussen zit, maar wij vinden dit een heel belangrijk punt. We zeggen dan ook: dat moet je op deze manier oplossen. Bij de begroting voor Landbouw wordt ook uitgebreid over deze punten gediscussieerd. Misschien kan hij dan eens kijken of zijn fractie daar nog veranderingen tot stand kan brengen. Wij vinden in ieder geval dat je die microplastics bij de bron aan moet pakken en daar gaan we dan ook voor.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Is het CDA nou voor of tegen een grondstoffenlabel?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Wij zouden graag zien dat wij onze kritische grondstoffen in de toekomst nog steeds voorradig hebben. Maar aan een grondstoffenlabel zitten heel veel administratieve lasten vast. Daar is het CDA niet naar op zoek en de VVD volgens mij ook niet. Wij vragen daarom aan de minister hoe zij dat gaat bewerkstelligen. In het rapport dat ik net noemde en waar ik de staatssecretaris een aantal vragen over heb gesteld, staat dat nu wordt gewerkt aan pilots met het bedrijfsleven. Dan is de vraag of dat wordt gesteund door het ministerie. Wij vinden het ontzettend belangrijk dat er samen met het bedrijfsleven naar praktische oplossingen wordt gekeken en dat onze kritische grondstoffen op een goede manier worden geborgd. Daar staat het CDA voor.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben blij met deze nuance. Ik vraag het CDA om echt uit te kijken voor extra administratieve lasten. Ik begrijp echter dat het alleen maar gaat om een paar schaarse grondstoffen en dat mevrouw Mulder de uitslag van een pilot wil hebben. Dat zou dan voldoende zijn. Verder dient zij wat mij betreft ook niet te gaan.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Wij hebben dat rapport gelezen en we zijn heel benieuwd hoe de staatssecretaris daar verder mee omgaat. Het rapport is recent, in juni, verschenen. We hebben dat ook nog niet eerder kunnen bespreken in de Kamer. In het rapport wordt ook gepleit voor een netwerkfunctie van de overheid. Dat is een rol die wij ook graag zouden zien. Op al die aanbevelingen willen wij graag een reactie van de staatssecretaris. Hoe wil zij hiermee omgaan? Wij zijn absoluut niet voor heel veel regeldruk en regellast. Tegelijkertijd willen wij onze kritische grondstoffen veiligstellen, zodat het ons niet kan overkomen dat de China's van deze wereld het heel goed doen en wij ze straks niet meer hebben. Dat is niet de lijn van het CDA.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Mevrouw Cegerek (PvdA):

Voorzitter. Ik begin met de circulaire economie. Die is voor de PvdA de economie van de toekomst. Niet alle initiatieven zullen een daverend succes zijn maar dat kan ook niet met een bedrijfstak die in opkomst is. Er zijn tal van mooie voorbeelden. Hier ligt een grote kans voor Nederland op een groene economie, op groen werk en op groene banen.

Nederland moet wat ons betreft koploper zijn in het hergebruik van grondstoffen en de kansen benutten die de circulaire economie biedt voor groene banen en groen ondernemerschap.

Er gebeurt van alles op dit gebied. We zien dagelijks mooie voorbeelden voorbijkomen. Laat ik vandaag een positief voorbeeld noemen met betrekking tot auto's. De carrosserie van de Jaguar XJ bestaat voor de helft uit gerecycled aluminium. Vorige week heb ik in Eindhoven de Dutch Design Week (DDW) bezocht. Daar heb ik ook heel mooie voorbeelden gezien, onder andere van een bedrijf dat gymshoenen maakt die, nadat ze zijn afgedragen, in de tuin kunnen worden begraven. Daarna beginnen ze een tweede leven als bloemtapijt. In de biologisch afbreekbare zaden zaadjes gewerkt. Op de DDW zag ik ook een Arnhems bedrijf dat kleding verkoopt waar statiegeld op zit. De ene ondernemer wil er vanaf en de andere ziet er kansen in. Ook het bedrijf tomtoy, tomorrow today, dat zich presenteert als het slimste onlinewarenhuis van Nederland, is een mooi voorbeeld van een Nederlands bedrijf dat als groene ondernemer aan de slag is gegaan. Die ontwikkeling juicht mijn fractie natuurlijk van harte toe.

Er is dus ontzettend veel nodig en mogelijk. Maar hoewel de staatssecretaris altijd terecht heel enthousiast met dit dossier bezig is, hebben wij als Kamer toch het gevoel dat we te weinig zicht hebben op wat er gebeurt en vooral wat de overheid kan doen of laten om deze ontwikkeling nog sneller te laten verlopen. Dat is jammer. Veel producten kunnen worden hergebruikt, gerepareerd of als grondstof voor een nieuw product dienen. TNO beschreef die kansen vorig jaar in een rapport in opdracht van het ministerie van EZ. Dat concludeerde dat de bedrijfstak in potentie 54.000 banen en een omzet van 7 miljard kan realiseren. Deze getallen zijn de moeite waard. Daarom vraagt mijn fractie de regering om eens op een rijtje te zetten wat er zoal gebeurt en vooral wat de overheid kan doen met betrekking tot dit dossier. Dit soort initiatieven kan en moet een blijvend succes zijn. Ik weet dat er veel gebeurt, maar het is onderdeel van verschillende beleidsterreinen. Het milieu is wat ons betreft geen hindernis voor de economie maar juist een kans voor de economie.

Ik verwacht dat de staatssecretaris er met de minister van EZ voor gaat zorgen dat Nederland in deze innovatie voorop gaat lopen. Daarvoor zijn er bij het Rijk financiële middelen. Zo zijn de mkb-kredieten nog lang niet op. Dat geld kan heel goed worden besteed aan kredieten voor ondernemers met goede plannen op dit terrein. Ik stel voor om een deel van de innovatiebudgetten specifiek voor de circulaire economie te besteden. Hierover hebben we bij de behandeling van de begroting voor Economische Zaken een motie ingediend. Zij is aangehouden, omdat we er iets in willen wijzigen, maar het voorstel van de PvdA ligt er. Zo doen we ook recht aan de inspanningen van al die mensen die trouw hun afval gescheiden inzamelen. De bereidheid van mensen om dat te doen is groot in Nederland. Veel huishoudens hebben drie containers voor de deur, voor restafval, gft en papier. Bij supermarkten zien we afvalbakken voor het apart inzamelen van glas, kleding en soms plastic. Aan de bereidheid van mensen ligt het niet. Eerder heb ik aangegeven dat we bovendien een mooi VANG-beleid hebben. Daarin zijn we koploper. Burgers zien dat ook terug in de dagelijkse praktijk.

Nu is het tijd om de volgende stap echt te zetten en de cirkel te sluiten. Het levert ons een nieuwe bedrijfstak en banen op, het brengt ons prachtige nieuwe producten, het spaart grondstoffen en is goed voor de natuur. Ik merkte tijdens de Dutch Design Week dat groene ondernemers behoefte hebben aan meer ondersteuning om hun producten te kunnen vermarkten. Zij willen kennis en kunde op kunnen doen en hebben meer marketing nodig voor hun specifiek groene verhaal of product. Wat mijn fractie betreft moet er meer werk gemaakt worden van groen ondernemerschap en groene banen. Daarom vraagt ze om een overzicht, zodat ze aan de hand daarvan kan nagaan wat er beter kan, al heeft zij nu al een concreet voorstel. Zij wil een actief loket voor circulaire economie, zichtbaar voor ondernemers. Ondernemers kunnen er terecht met vragen over mogelijkheden tot ondersteuning. Ondernemers die willen, maar de weg niet weten, kunnen hier terecht. Mochten de wetten en regels een belemmering zijn voor het hergebruik, dan kunnen ondernemers hun ervaringen hier melden. Misschien kunnen we op zo'n manier naar oplossingen zoeken. Hierop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik weet dat de Partij van de Arbeid zeer hecht aan de circulaire economie. Mevrouw Cegerek en ik hebben daartoe ook regelmatig initiatieven kunnen nemen. Eén initiatief dat de fractie van D66 heeft genomen in de context van de vaste commissie voor Economische Zaken is dat tot de circulaire-economieversneller. Er is toen een soort platform opgericht dat mevrouw Cegerek ongetwijfeld kent. Moet ik haar vraag aan de staatssecretaris zo interpreteren dat de staatssecretaris zou moeten nagaan hoe de activiteiten van het departement van Milieu en van Economische Zaken optimaal met elkaar te verbinden in het platform?

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ja, het moet een verbintenis zijn tussen milieu en economie, waarbij de ondernemers direct terecht kunnen met hun vragen. Ook moet het mogelijke oplossingen aandragen voor zaken waarmee zij te maken krijgen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dan delen we deze ambitie. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris vanuit haar portefeuille kan bijdragen aan de versterking van het bestaande initiatief.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik ga verder met De Gezonde Stad. De gezondheid van mensen staat centraal in het gemoderniseerde milieubeleid van het kabinet. Dat is een goed idee, maar we willen op een aantal punten concrete acties zien. Zo willen we bijvoorbeeld in versneld tempo af van vervuilende scooters. Ondernemers, zoals pizzabezorgers en makelaars op scooters, en particulieren zouden hun vervuilende scooter moeten kunnen inruilen voor een elektrische. We denken daarbij in eerste instantie aan de meest vervuilende scooter, de tweetaktscooter. Momenteel kunnen ondernemers hun scooters al via de MIA en de Vamil-regeling voordelig inruilen voor een elektrische, maar deze mogelijkheden worden onvoldoende benut. De staatssecretaris zou verder goed moeten nadenken over een manier om particulieren zo ver te krijgen dat zij hun oude scooters inruilen voor een

elektrische. Hierover overweegt mijn fractie een motie in te dienen.

De PvdA wil het huidige smogalarm aanpassen. Dat gaat pas af bij een grens van 200 µg/m³. Dan is er sprake van enorm vieze lucht. Gelukkig bereiken we die grens in Nederland zelden. Ook als we ruim onder die grens zitten, zijn er al serieuze klachten, met name van longpatiënten. Andere landen, zoals België en het Verenigd Koninkrijk, leggen de grens daarom een stuk lager. Mijn fractie stelt voor om die grens ook te verlagen. Hoe laag die precies moet worden, is telkens een lastige afweging. We willen wel een grens die mensen met luchtwegproblemen actief waarschuwt. We zien dus de goede voorbeelden bij onze Belgische burens. Misschien kunnen we daarop aansluiten. Op dat punt willen we, samen met D66, een voorstel neerleggen. Het is namelijk een directe vorm van bewustwording aan alle Nederlanders. Onze lucht wordt steeds schoner, maar helaas is hij nog lang niet schoon genoeg.

Ik wil ook aandacht voor open data en milieubeleid. De Partij van de Arbeid wil meer aandacht voor open data. Via open data kun je inzichtelijk maken waarin we investeren en welke milieueffecten we daadwerkelijk behalen. Waarom bepaalde mensen in bepaalde wijken korter leven, is nog een vraag die niet voldoende aandacht krijgt. Daarom willen we middels open data gegevens over milieueffecten voor iedereen toegankelijk maken.

Ik heb nog één punt, en dat is drugsafval. Dumping van drugsafval is een groot probleem. Het komt veel voor in de Brabantse regio. Dat afval wordt in de natuur gedumpt. De hiermee gepaard gaande kosten drukken onevenredig zwaar op gemeenten waar dit veel voorkomt. Op dit punt komen wij met een amendement.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb nog een vraag aan deze woordvoerder. Ik weet dat zij niet de woordvoerder is op het gebied van energie en klimaat. Ik heb echter een vrij algemene vraag, dus ik hoop toch een antwoord te kunnen krijgen. Vrij recentelijk zijn de Europese klimaatonderhandelingen afgerond. De inzet voor Parijs is bekend. Er zijn afspraken gemaakt over 40% CO₂-reductie. Dat wordt de inzet. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft samen met de fractie van de VVD een motie ingediend waarin ook sprake is van die 40%, maar dan als een "ten minste". Daarbij werd gesteld: eigenlijk zouden we nog wel meer willen als de rest van de wereld met ons meedoet. Nu zien we het omgekeerde: 40%, maar het kan ook weleens minder worden omdat de rest van de wereld niet met ons meedoet. Hoe staat de Partij van de Arbeid daar nu in?

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Over die doelstellingen hebben we al een discussie gevoerd. We hopen die doelstellingen te kunnen behalen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dat hoop ik uiteraard ook, maar houdt de Partij van de Arbeid vast aan die 40%? Zegt ze nu: ik sta nog voor de motie met die 40% als minimum, los van wat de rest van de wereld doet, althans als de rest van de wereld meer wil, dan doen wij dat ook? Zegt ze: we houden vast aan die 40%,

ook als de rest van de wereld een tandje minder wil? Staat die 40% voor de Partij van de Arbeid?

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Ik vind dat we daar heel ambitieus in moeten zijn en dat we aan die doelstellingen moeten vasthouden.



De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik wil vandaag een aantal thema's bespreken, waaronder ruimtelijke ontwikkeling, de positie van de reizigers in het openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

Voor een mooi Nederland, waarin mensen prettig wonen, is een overheid nodig die in staat is om te sturen op basis van de kennis die ze in huis heeft en op basis van ideeën over hoe Nederland er over 20 of 30 jaar uit moet zien. De eerste vraag die dan moet worden beantwoord, is: wat is een mooi Nederland? Dat is geen procesvraag. Dat is een inhoudelijke vraag. Een mooi Nederland is wat de PvdA betreft een land waar waarde meer is dan een cijfer dat uit een maatschappelijke kosten-batenanalyse rolt. De vraag "wat is een mooi Nederland, waarin mensen prettig wonen" is een vraag die de rijksoverheid dwingt om na te denken over het wenselijke in plaats van over ... het haalbare. Precies, laten we dat ervan maken, zoals me wordt gesuggereerd. Het was even niet duidelijk in de tekst. Dan wordt om wenselijke grenzen gevraagd en leiden natuurlijke grenzen niet tot afgrijselijke bedrijventerreinen op ongelukkige plekken in het landschap en leidt de inrichting van het openbaar vervoer via de zogenaamde marktwerking niet tot tramlijnen die stoppen op plaatsen waar de concessiegrens ligt in plaats van op plekken waar de reiziger heen wil. Voor een mooi Nederland met een intelligente overheid is het juist van belang dat de betrokkenheid van mensen, bedrijven, wetenschap en technen de zuurstof vormt voor haar werk, niet alleen door hen met elkaar te verbinden — dat is proces — maar juist ook door zich door hen te laten inspireren en die inspiratie als brandstof te laten dienen om anderen in beweging te krijgen.

Ik geloof dat die werkwijze zowel binnen het ministerie als in de maatschappij een zucht van verlichting teweeg zal brengen. Hij verandert de rol van de overheid van die van een procesmanager die afrekent op basis van een papieren werkelijkheid, in die van een waardegedreven en betrokken bestuur. Deregulering, efficiencylagen, procesbewaking, marktwerking: ze dienen maar één doel, namelijk een kleine, efficiënte overheid die weinig weet en weinig kan maar wel systeemverantwoordelijk is. Daarmee worden de procesindicatoren verheven tot doelstellingen en is het proces de output van de rijksoverheid.

Grote projecten dienen te starten met een probleemanalyse, uitmondend in een heldere probleemstelling. Nut-en-noodzaakdiscussies op basis van een brede variëteit aan ideeën en invalshoeken komen besluitvorming ten goede. Hierbij zijn prikkelende nota's, doordrenkt van inhoudelijke keuzes, onontbeerlijk.

De heer **Smaling** (SP):

Tja, Duco, ... Ik bedoel: voorzitter. Wat is dit nu allemaal voor managerstaal? We staan hier politiek te bedrijven en

ik kan je helemaal niet volgen. Geef eens iets meer ... Laat het bloed eens door de aderen stromen en geef even kort weer wat je wilt, met Nederland voor ogen. Waar wil je naartoe? Ik ben je kwijt, al voor je hapering.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik had deze interruptie van iedereen verwacht, behalve van de heer Smaling. Want als er één partij redelijk dicht bij de PvdA staat op het gebied van ruimtelijke ordening en de rol van de rijksoverheid, dan is dat de SP. Ook GroenLinks misschien wel. Het gaat erom dat de rijksoverheid weer keuzes maakt, dus dat bijvoorbeeld zo'n structuurvisie niet alleen dertien procesindicatoren bevat, maar dat wij hier met elkaar gaan debatteren over de vraag wat een mooi Nederland is. Dat gaat over meer dan alleen het over de schutting van gemeenten en provincies gooien van verantwoordelijkheden. Het gaat er ook om dat we hier keuzes maken. Wat vinden we belangrijk? Ik noem bijvoorbeeld de as SAAL of de verbinding tussen Schiphol en Amsterdam. Dat doet de rijksoverheid op dit moment niet. Dat is wat ik wil, maar daar kom ik in mijn verhaal ook nog op.

De heer **Smaling** (SP):

Nu begint het een beetje te leven, hoor, met die voorbeelden. Dat wij dicht bij elkaar proberen te staan, is al sinds 1994 zo. Ik hoop ook dat dit de goede kant op gaat. Het wordt nu een beetje levendiger, maar ik dacht: hier is een manager aan het woord en ik zit bij een congres in plaats van een politiek debat. Ik hoop dat de toon vanaf nu ook voor mij begrijpelijk zal zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Of de toon begrijpelijk is, is een interessante vraag. Ik hoop dat de inhoud begrijpelijk is en dat de toon u aanspreekt. Ik ga van beide uit.

Strakker sturen, processen managen, een kerndepartement met een flexibele schil, samen naar innovatieve oplossingen, kennis delen met andere overheden, zelfregulering: dat zijn de teksten die wij nu lezen. Die klinken allemaal modern, maar zeggen niks over de inhoud. Ik ga hier zo lang op door, omdat de uitkomsten van de ontwikkelingen die ik nu schets, en waar wij het niet mee eens zijn, uitmonden in documenten zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Ruimtelijke ordening in Nederland gaat iedereen aan. Daaraan doe je geen recht door alleen een sturingsfilosofie neer te leggen. Daarom wil ik weer inhoudelijke sturing, en die vraag ik dan ook van de minister. Kan zij niet een aantal doelstellingen toevoegen aan wat er nu in de structuurvisie staat? Ik geef een voorbeeld. Er zijn de laatste tijd veel arbeidsplaatsen gekomen op autosnelweglocaties en niet op plekken waar ook een trein komt, dus op de multimodale plekken, bijvoorbeeld op treinstations. Dat is wel iets wat de PvdA inhoudelijk zou willen. Daarover kunnen we in debat gaan als we hier weer over de inhoud praten, maar niet zolang de indicatoren alleen maar gaan over processen. Is de minister bereid om zulk soort doelstellingen op te nemen in de rijksstructuurvisie die er nu ligt? Als zij dat doet, zullen wij haar kritisch volgen maar haar zeker ook aanmoedigen.

Een ander voorbeeld is dat de autobereikbaarheid in de noordvleugel van de Randstad beter is dan die in de zuidvleugel. Dat is een reden om te sturen op ontsluiting. Door daarop te sturen wordt leven in Nederland aangenamer, kunnen we natuur en milieu ontzien bij gewenste ontwikkelingen en kunnen we ondernemerschap stimuleren.

Ik geef nog een voorbeeld, over de werkgelegenheidsontwikkeling in relatie tot infrastructuur. Zijn er bijvoorbeeld verbindingen die bijdragen aan kwetsbare regio's? In de krimpnota van mijn collega Albert de Vries heeft de PvdA-fractie een aantal voorstellen gedaan om krimp in Nederland weer op de agenda te krijgen. Wij kunnen ons voorstellen dat ook deze voorstellen deel uitmaken van het debat over ruimtelijke ordening in Nederland. Misschien staan er ook zaken in de nota die hier wat minder goed in passen, maar daar kunnen we het dan over hebben.

Ook vragen we de minister om actiever te sturen op leegstand. Grote bedrijven laten bijvoorbeeld, zoals recentelijk in Utrecht, zomaar even 40.000 m² achter om 200 meter te verhuizen. Wij moeten hier een keuze maken. Is dat aan de markt of is dit tegen het publiek belang in en willen wij daar iets aan doen? Volgens de PvdA moet dat laatste gebeuren. Graag krijg ik een reactie van de minister hierop. Kortom, is zij bereid om een actiever beleid te voeren op het vlak van ruimtelijke ordening en om daar meer op te gaan sturen?

Nu kom ik op het openbaar vervoer. Een van de ontwikkelingen die ook past in deregulering en marktwerking is dat het Nederlandse openbaar vervoer op dit moment een markt is, gedreven door een Europese en Nederlandse drang om deze dienstverlening ten behoeve van meer efficiency door anderen te laten uitvoeren. Dit heeft geleid tot de situatie waarin wij nu zitten. Die situatie is helemaal niet zo dramatisch als je naar de prestaties van de vervoerders onderling kijkt, want die worden netjes afgerekend op — ik noem ze maar weer — de indicatoren. Er ontstaat echter een probleem als je het openbaar vervoer als een publieke dienst ziet; en dat doen wij. Het is belangrijk dat een bus in Limburg aansluit op de intercity uit de Randstad. Als je het zo bekijkt, blijkt het ov helemaal niet zo'n markt te zijn. Nee, dan is het juist een publieke dienst die vraagt om sturing vanuit de overheid. Wij sturen op dit moment bijvoorbeeld te weinig op de sociale veiligheid, de publieke taak van de vervoerders.

Daarnaast is het lastig om klachten in te dienen. Als je een probleem hebt met de vervoerder waarmee je reist, is het bijna onmogelijk om een klacht in te dienen. Je kunt een aantal dingen doen. Je kunt bijvoorbeeld naar de vervoerder zelf gaan, maar dat is ongeveer hetzelfde als aan de kalkoen vragen wat wij met kerst gaan eten. Verder kun je aankloppen bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer. Daar moet je €27,50 betalen om de klacht in te dienen. Dat is wel marktwerking, maar niet op de manier die wij willen. Met een klacht kun je bovendien naar het OV loket. Dat krijgt zo'n 5.000 klachten, rijp en groen, per jaar binnen, maar het OV loket heeft geen echte ombudsmanpositie om zich door te zetten en dingen voor elkaar te krijgen. Is de staatssecretaris bereid om daar iets aan te doen?

Tot slot kom ik op de verkeersveiligheid. Als je kijkt naar het aantal doden, gaat het de goede kant op in Nederland, maar het gaat minder goed als je kijkt naar het aantal

gewonden. De heer De Rouwe heeft al gevraagd hoe de bewindspersonen omgaan met de gestelde doelstellingen. Ik heb nog een aanvullend punt. Op dit moment sterven per jaar 184 kwetsbare verkeersdeelnemers, 184 fietsers. Dat zijn er te veel. De daling van het aantal verkeersdoden in Nederland heeft vooral plaatsgevonden bij automobilisten en minder bij mensen die kwetsbare verkeersdeelnemer zijn. Zijn de bewindspersonen bereid om een verkeersveiligheidstop te organiseren waarbij rekening wordt gehouden met fietsers?

Op dit vlak is er een aantal innovatieve ideeën, bijvoorbeeld de onzichtbare helm. Dat is een best wel modieuze kraag die je omdoet. Zodra je als fietser een aanrijding hebt, klapt die kraag uit. Dat betekent dat je een inflatable kap over je hoofd krijgt, een soort airbag. Toen ik dit op YouTube zag, dacht ik: dit is een manier om fietsen in Nederland veiliger te maken. Als je daarmee op de auto terecht komt, heb je in ieder geval een doekje op je hoofd. Het enige nadeel zou kunnen zijn dat de PVV er in het kader van de kopvoddentaks een belasting op heft. Als wij daar echter even niet van uitgaan, is dit soort oplossingen echt de moeite waard. Daar kunnen wij levens mee redden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Vindt de PvdA, afgezien van het modieuze aspect, nu echt dat je het verkeersslachtoffer, dus de zwakkere verkeersdeelnemer, zo met een pantser moet omhullen zodat hij een aanrijding overleeft? Zou je niet veel beter het voorstel van GroenLinks kunnen volgen, dat ook door het SWOV onderbouwd wordt, namelijk om de snelheid in de drukke delen van de binnenstad te verlagen tot 30 km/u? Een aanrijding bij 30 km/u overleef je in de meeste gevallen. Bij een aanrijding bij 50 km/u is de kans op zwaar letsel of een dodelijk ongeluk groot. Kun je niet beter de dader aanpakken in plaats van het slachtoffer meer inpakken?

De heer Hoogland (PvdA):

Ik had twee onderdelen op dit punt. Ten tweede wilde ik ingaan op de innovaties op het gebied van airbags aan de buitenkant van auto's. De auto is namelijk ook aan te passen. Op dit moment zijn er ontwikkelingen waardoor bij een aanrijding een airbag aan de voorruit van de auto verschijnt. TNO heeft die ontwikkelingen onderzocht. Daardoor kan letsel worden voorkomen. Dat is een voorbeeld waar men naar kan kijken.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat is wel een antwoord, maar geen antwoord op mijn vraag. Ik ga er dus van uit dat de PvdA het voorstel van GroenLinks niet steunt. Recentelijk waren wij samen op werkbezoek in New York. Die stad in het grootste autoland ter wereld heeft de snelheid in de stad verlaagd naar 40 km/u, precies met deze redenering. De heer Hoogland spreekt over hypermoderne auto's, maar moet je er ook aan denken dat er 8 miljoen auto's rondrijden in Nederland. Misschien zullen er 10.000 per jaar dit nieuwe snufje hebben. Het duurt dus een jaar of vijftien voordat de fietser en de wandelaar veilig zijn. Is het niet veel sneller om gemeenten die dat willen, te ondersteunen en aan te moedigen om in de drukste delen van de binnenstad gewoon naar 30 km/u te gaan? Dan kunnen wij allemaal levend thuiskomen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Het is bekend dat mevrouw Van Tongeren hier een voorstander van is. Wij niet. Laat ik er gewoon duidelijk over zijn. Ik had de vraag inderdaad niet helemaal beantwoord. Lokaal maatwerk is nodig. Op plekken waar het volgens de gemeente moet gebeuren, kan een 30 kilometerzone worden ingesteld. Op andere plekken rijden wij 50 km/u.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De fractievoorzitter van de PvdA kondigde vorige maand aan dat hij het Infrastructuurfonds tot 2040 wil verlengen. Het geldt dat hierdoor vrijkomt, zou hij nu alvast willen uitgeven. De minister van Financiën, van dezelfde partij, zei vorige maand: "Er is geen ruimte op de begroting voor extra investeringen in infrastructuur. Daarbij ligt onze infrastructuur er ook prima bij en bereiken onze uitgaven daaraan dit jaar al een recordniveau." Ik vraag de heer Hoogland wat zijn partij nu eigenlijk vindt. Moeten wij dit doen of moeten wij dit niet doen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Wij vinden dat wij daar eens naar moeten kijken. Dat debat moeten wij voeren bij het debat over het MIRT over twee weken. Een aantal jaren geleden is de verlenging van het MIRT toegepast. Ook de heer Koolmees van de partij van mevrouw Van Veldhoven heeft erop gehint dat er mogelijkheden zijn om dat MIRT te verlengen. Hoe dat kan, daarover wil ik graag het debat aangaan. Het moet natuurlijk wel verantwoord gebeuren. Als je uitgaven naar voren kunt halen, dan is dat goed. Zo veel ruimte is er nu niet meer in, maar dit soort dingen moet je zorgvuldig doen. Dat ga ik niet nu met één pennenstreek regelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dan was het wel verstandig geweest als uw fractievoorzitter dat niet met één pennenstreek in de krant had gezet. Als het ministerie van Financiën zegt dat er geen geld is voor extra investeringen in infrastructuur, dan is dat toch ook voor de partij van de heer Hoogland een heel helder signaal dat dat nu niet opportuun is?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Als minister van Financiën moet je twee dingen kunnen: nee zeggen en ja zeggen op de vraag of je net nee zei. Het is logisch dat de minister dit zegt. Verder deel ik het enthousiasme van mevrouw Van Veldhoven over de opmerkingen van onze fractievoorzitter in de krant, dat wij echt moeten gaan kijken naar een verlenging van het MIRT.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

En minister Dijsselbloem zei nee.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ja.

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

Ik vond het ook wel een interessant voorstel van de heer Samsom. Het MIRT is een tijdje geleden verlengd van 2021 naar 2028, onder andere door het CDA. Vervolgens graaide

de heer Samsom er een kwart miljard per jaar uit voor sociale zaken. Kan de PvdA hier duidelijk zijn? Stel dat wij verlengen tot 2040. Zien wij dan volgend jaar Samsom opnieuw voor andere doeleinden een graai in deze vleespotten doen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik zie de woede in het gezicht van de heer De Rouwe hierover, maar ik kan hier niets garanderen. Als iemand dat moet weten, dan is dat de heer De Rouwe zelf. Toen het lenteakkoord werd gesloten, ging er volgens mij ongeveer 2,5 miljard uit het Infracfonds. Dat kan altijd gebeuren in politieke onderhandelingen. Dat weet de heer De Rouwe.

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

Dus de heer Hoogland stelt hier vast dat de PvdA dit enkel en alleen roept om vervolgens weer een ordinaire graai in het Infracfonds te doen ten behoeve van andere projecten of subsidies. Het mag van mij ... Of eigenlijk: het mag van mij niet. Het gaat erom dat de heer Hoogland er eerlijk en duidelijk over moet zijn. Dan weten wij dat het misschien een goed idee is, maar met een heel slechte bedoeling, die Nederland dus niet vooruit helpt. Kan de PvdA garanderen dat bij verlenging het geld ook echt beschikbaar blijft voor spoorlijnen, wegen en binnenvaart?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Het is wel grappig: als je in deze zaal een antwoord geeft dat iemand niet verwacht, dan is de tweede vraag nog steeds in lijn met de eerste, maar de vraag klopt dan niet meer met het antwoord. Ik was al duidelijk: nee, dat kan ik niet garanderen. Volgens mij had de heer De Rouwe zijn antwoord al gehad. Hij wilde blijkbaar nog even het punt maken dat het ordinair graaien zou zijn. Dat laat ik voor zijn rekening. Volgens mij moeten wij verder met dit debat. Tot zover mijn termijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Het worden moeilijke tijden voor de automobilist. Het wordt tijd voor verkiezingen, zou ik zeggen. De automobilist wordt keihard gepakt door dit kabinet. Was de VVD vroeger nog een partij die pretendeerde het goed voor te hebben met de automobilist, tegenwoordig schaaft zij zich bij de graaiers die de automobilist als melkkoe behandelen. Ik heb daarvan al wat voorbeelden genoemd. De forensentaks kwam van VVD-huize; gelukkig is die gesneuveld. Daarna werden de accijnzen snel verhoogd. De geplande belastingverlaging voor automobilisten is geschrapt door de VVD. En enkele dagen geleden kwam de VVD bij monde van minister Schultz met de leasetaks.

De VVD is dus al jaren bezig om de automobilist verder uit te kleden. Mijn partij, de PVV, blijft wel opkomen voor de automobilist. Automobilisten zijn gewoon hard werkende Nederlanders die naar hun werk gaan, mensen die een dagje naar de Efteling gaan of hun schoonmoeder bezoeken. Dan moet je niet gestraft worden. Nederland betaalt de hoogste kosten voor automobilititeit van heel Europa. Dat moet ons toch te denken geven. Daar hebben wij last van. De hele economie heeft daar last van. Maar de VVD vindt

het allemaal prima en die verhoogt nog eens even lekker de accijnzen.

Ook met de infrastructuur gaat het niet goed. De VVD en dit kabinet hebben 6,4 miljard uit het Infrastructuurfonds gehaald. De files nemen inmiddels toe. Dit is dus het top-punt van dom beleid, dat Nederland nog langer in de crisis houdt. Het resultaat zien wij om ons heen: Nederland is nog steeds in crisis en komt er maar niet uit. Hoe zou dat toch komen? Brussel blijft maar extra rekeningen sturen, en daar zegt Dijsselbloem kennelijk geen nee tegen.

Ook de Duitse plannen voor tol, in de lucht en op de weg, zullen weer tot meer kosten voor de Nederlanders leiden. Minister Schultz zou er wat aan doen, maar dat is kennelijk niet gelukt. Ook Rutte lukt het kennelijk niet om iets te bereiken in Europa. Op de Duitse tolplannen, die Nederlanders geld gaan kosten, krijg ik graag een reactie.

Vandaag bespreken wij de begroting voor infrastructuur. Waar komt uitgerekend een VVD-minister mee aan? Zij komt met een begroting waarin voor het eerst meer geld naar het spoor gaat dan naar wegen. Daarover wil ik toch graag opheldering. Waarom gaat de VVD hiermee akkoord, terwijl de files inmiddels weer toenemen? Waarom laat de VVD de automobilist en de transportsector zo keihard vallen? De files zijn de afgelopen vier maanden met 2,3% toegenomen volgens de ANWB. Het verkeer op de snelwegen in de regio's Rotterdam, Eindhoven en Utrecht staat weer volop vast. Met name de regio Rotterdam, waar ik zelf vandaan kom, is zeer filegevoelig. Een ongeluk rond de Van Brienenoordbrug is genoeg om een compleet verkeersinfarct te veroorzaken. Daarvan hebben wij onlangs weer de voorbeelden kunnen zien. De hele regio stond vast. De PVV wil graag weten wat de regering hieraan gaat doen. Het geld wordt weggehaald en er worden wat oude plannen, eigenlijk van Eurlings al, uitgevoerd, maar ik mis bij de minister en bij dit kabinet de ambitie.

Over het verlengen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur hebben wij zo-even al een debatje gevoerd. Ik ben daar zeer sceptisch over. Waarom zou je dat verlengen? Wij willen juist versnellen in plaats van vertragen. De PVV wil nu investeren en niet in 2040. Haal bouwprojecten naar voren in plaats van ze uit te stellen. Investeren in infrastructuur betekent minder files, maar ook meer banen. Die hebben wij nu nodig. De PVV wil daarbij dat de bouwprojecten aan Nederlandse bedrijven met Nederlandse werknemers worden gegund. Geen Polen en Roemenen die onze wegen aanleggen maar Nederlandse bouwvakkers. Kijk naar de A2-tunnel. Daar zijn massa's Portugezen aan het werk, met alle problemen van dien. Is de minister bereid om ervoor te zorgen dat er door slim aanbesteden meer Nederlandse bouwvakkers de kans krijgen om aan de Nederlandse wegen te bouwen? Wil de minister zich daar hard voor maken? Zijn al die buitenlandse bouwvakkers eigenlijk wel goedkoper? De Nederlandse bouwvakkers zitten daardoor namelijk wel zonder werk, en dat kost de bouwsector ongelooflijk veel geld.

Vervolgens kom ik op de onduidelijkheid over de snelheid op de wegen, overdag 100 km/u, 's avonds 120, dan weer 130 en dan weer 80. De PVV wil eenduidigheid op de snelwegen. Eigenlijk willen wij dat op alle snelwegen in Nederland 130 mag worden gereden. Dat zou het doel van deze minister moeten zijn. Ik vraag het kabinet om daarop een reactie te geven. Is de minister bereid om 130 het uit-

gangspunt te laten zijn en om te bekijken waar wegen moeten worden aangepast om dat te bereiken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Steunt de PVV het voorstel van GroenLinks om in elk geval te beginnen met elektrische auto's 130 km/u te laten rijden? Dat kan namelijk binnen de huidige eisen aan de luchtkwaliteit.

De heer **Madlener** (PVV):
130 km/u moet natuurlijk gelden voor alle personenauto's, ook elektrische. Dat is prima. Ik vind alleen niet dat we die elektrische auto's met massa's belastinggeld moeten subsidiëren. Elektrische auto's zijn nog zeer duur. Het is gewoon een kwestie van tijd. Ze zullen ooit wel betaalbaar worden, maar dwing dat niet af met al die onzinnige milieusubsidies van u. Laat de markt haar werk doen, dan wordt het over tien jaar misschien leuk om een elektrische auto te rijden. Iedere elektrische auto die nu rondrijdt, echter, kost de belastingbetaler handenvol geld.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Volgens mij wordt het Belastingplan op een ander moment behandeld. Mijn vraag is helder beantwoord: de PVV steunt een mogelijk experiment om elektrische auto's 130 km/u te laten rijden op snelwegen waar trajectcontrole is. Dat is fijn om te horen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil dat iedere auto 130 km/u mag rijden, niet alleen elektrische auto's. Ik begrijp echter inmiddels dat dat het plan is van GroenLinks: elektrische auto's mogen 130 km/u rijden en andere auto's niet. Dat plan steunen wij uiteraard niet.

Voorzitter. De PVV wil niet alleen meer wegen aanleggen, maar ook de wegen beter onderhouden. We willen de minister dan ook herinneren aan de oproep van Bouwend Nederland vorig jaar. Die organisatie luidde de noodklok over het onderhoud van de wegen in Nederland. De Algemene Rekenkamer heeft een rapport uitgebracht waaruit blijkt dat er tot 2020 0,5 miljard te weinig beschikbaar is voor het onderhoud van de wegen. Een half miljard! Wat gaat de regering daaraan doen? Ook het onderhoud van viaducten en bruggen heeft hiermee te maken. Ook daar gaat het om de veiligheid. Wat gaat de regering doen aan het achterstallige onderhoud? Is daar voldoende geld voor gereserveerd?

De heer **Smaling** (SP):
De PVV is echt een autopartij. De SP heeft niets tegen auto's; mensen die rond willen rijden, moeten dat kunnen doen. Waarom is er bij de PVV echter zo'n enorme disbalans tussen de auto en het spoor? Wat heeft de PVV tegen de trein? Is het dat je daar misschien tegenover een Marokkaan moet zitten of zo? De trein heeft toch ook nut?

De **voorzitter**:
Nou, nou, nou, nou, nou.

De heer **Madlener** (PVV):

De PVV heeft natuurlijk niets tegen de trein; de trein is prima. Sterker nog, ik heb een voorstel ingediend om de prijs van treinkaartjes in de spits niet te verhogen. Je moet immers niet de mensen de trein uit jagen. We moeten echter wel reëel zijn, en Nederlanders leggen verreweg de meeste afstand af in de auto. De meeste linkse partijen, ook de SP, pesten altijd maar weer de automobilist en jagen hem op kosten. Maar feit is dat ieder treinkaartje gesubsidiëerd wordt, terwijl iedere kilometer die mensen afleggen in hun auto dik geld oplevert. Laten we niet de auto pesten, laten we gewoon zorgen dat het betaalbaar blijft om auto te rijden en laten we ook de trein gewoon laten rijden.

De heer **Smaling** (SP):

Ik noteer de laatste jaren juist dat deze minister vrij veel geld in wegen steekt. Ik noem de Blankenburgertunnel en het verbreden van de A27. Er gaat dus al heel veel geld naar wegen, maar ik begrijp dat het voor de PVV nog lang niet genoeg is.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb net gezegd dat het tegenovergestelde het geval is. Er gaat momenteel meer geld naar het spoor dan naar de weg, terwijl de weg misschien wel acht keer zo veel vervoerswaarde heeft voor de meeste Nederlanders. Er is nu dus een disbalans, want de automobilist betaalt een veel te hoge prijs voor zijn mobiliteit en er gaat veel te veel geld via de begroting naar het spoor. En dat terwijl de NS prestaties levert die zwaar achterblijven. Natuurlijk moet er goed openbaar vervoer zijn en ook veilig openbaar vervoer, gezien die Marokkanen die de heer Smaling zojuist aanhaalde. Maar de automobilist moet je niet op kosten jagen en dat doet het kabinet wel.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kom te spreken over de provinciale wegen. Ook daar ligt een enorm probleem. De PVV wil dat de provinciale wegen worden aangepakt. Het zijn gevaarlijke wegen. Het zijn vaak eenbaanswegen. Daar moeten ambulances over kunnen rijden en er rijden zelfs tractoren over. Zowel op het gebied van verkeersveiligheid als op het gebied van doorstroming is daar veel winst te behalen. Ik heb dan ook een amendement ingediend om geld vrij te maken, zodat de minister alle provincies langs kan gaan, niet met lege handen maar met geld, om te bekijken waar de provinciale wegen verbeterd kunnen worden. Is de minister bereid om dat rondje te maken? Er komen Provinciale Statenverkiezingen aan. Ik weet zeker dat iedere provincie wel een provinciale weg heeft die moet worden opgewaardeerd. Dat is goed voor de doorstroming en de veiligheid. Ik hoop dat de minister positief oordeelt over mijn amendement dat daar maar liefst ruim 200 miljoen in de komende vijf jaar voor vrijmaakt.

Dan de windmolens. Het plan om Nederland vol te bouwen met al die vreselijke windmolens, is natuurlijk verschrikkelijk. Het kost miljarden en het lokale draagvlak ontbreekt, maar dit kabinet, inclusief de VVD, gaat maar door met

overal windmolens bouwen, draagvlak of niet. Het maakt niet uit wat het kost, want de belastingbetaler betaalt. Miljarden en miljarden gaan er straks naar die windmolens, want ze draaien op subsidie. Het is goed als iedereen dat beseft. Windturbines worden overal maar neergezet, vlak bij huizen. De burger zit met de problemen. Kijk naar de gemeente Emmen; die had zich windturbinevrij verklaard, maar de minister is meteen in de pen gesprongen en heeft ervoor gezorgd dat dit niet meer kan. Het lijkt wel alsof het een soort dwang moet worden om overal maar windmolens te plaatsen. Het lijkt alsof de burger er niets meer over te vertellen heeft, zelfs de lokale gemeenteraad niet. Je moet er natuurlijk niet vreemd van opkijken dat de PvdA daarvoor bij de gemeenteraadsverkiezingen wordt afgestraft, want de mensen in de regio zitten met de schade. Zij zien hun omgeving ontsierd worden door die vreselijke windturbines.

De schade aan huizen is ook niet gering, zoals ik net al tegen de VVD-woordvoerder zei. Inmiddels zijn 80.000 woningen in Nederland in waarde gedaald doordat er een windmolen in de buurt is geplaatst. Die schade wordt over het algemeen niet vergoed. Mensen hebben wel recht op planschadevergoeding, maar het is heel lastig om je recht te halen. Wij vinden dat iedereen die schade heeft door windmolens, gecompenseerd moet worden. Wij willen ook een onmiddellijke bouwstop voor windmolens in een straal van 2 kilometer, omdat is aangetoond dat dit flinke schade veroorzaakt. De prijs van de woningen daalt met maar liefst 2,3% als er op 2 kilometer afstand een windmolen gebouwd wordt. Die schade moet worden vergoed. Ik vraag de minister om te reageren op het feit dat inmiddels 80.000 woningen die schade hebben geleden. Het is onacceptabel dat honderdduizenden gezinnen en ondernemers met die schade blijven zitten. Ik vraag om een bouwstop en ik overweeg om op dit punt een motie in te dienen.

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

Dit is het bekende riedeltje van de PVV tegen windmolens. Ik wil graag een serieus antwoord van de PVV-fractie. Hoe gaan wij in 2050 onze economie draaiend houden als wij niet de overstap naar duurzame energie maken, waarbij ook windmolens een grote plek hebben? Dat is toch onvermijdelijk? Wat is het antwoord van de PVV daarop?

De heer **Madlener** (PVV):

Dit zou meer thuishoren in het energiedebat. Ik ben geen woordvoerder op dat gebied, maar u kent het standpunt van de PVV. Ik zou liever een of twee kerncentrales in Nederland plaatsen dan al die duizenden windmolens die zo veel overlast veroorzaken. Wij willen dus liever kernenergie dan windmolens, maar op dit moment in ieder geval geen windmolens, omdat daardoor gewoon schade geleden wordt.

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

De heer Madlener wil liever kernenergie, maar verwacht hij dat daar geen protest tegen zal zijn? Hebben mensen liever een kerncentrale in hun achtertuin dan een windmolen op enige afstand? Dat levert toch ook enorm veel protesten op? Bewoners in Noord-Nederland worden nu geconfronteerd met de opslag van kernafval, waarschijnlijk in de lege koepels die daar in de bodem zitten. Dat is toch ook niet wat de PVV wil? Als je niet voor windmolens, maar

voor kernenergie kiest, dan levert dat op een ander vlak toch ook weer weerstand op? Volgens mij kan dit nooit de oplossing zijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Daar moet natuurlijk ook draagvlak voor zijn, maar ik denk dat er aardig wat draagvlak is op de plek waar nu al een kerncentrale staat. Ik weet dat daar draagvlak is. Daar is ook kennis in huis. Dat zou dus een mogelijkheid kunnen zijn. Ik zeg niet dat het moet gebeuren, maar het is een oplossing die wenselijker is dan heel Nederland vol windmolens bouwen. Daarvan wordt niemand gelukkig.

De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):

Ik hoorde de PVV-woordvoerder aan het begin van zijn inbreng spreken over de hoge lasten voor automobilisten, zeker op het gebied van brandstof. Ik ben het helemaal met hem eens dat dit aangepakt moet worden. Maar waarom stemde de PVV dan tegen een motie van onze fractie om de btw op brandstof te verlagen van 21% naar 15%? Dat helpt automobilisten!

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ben bang dat het in de dekking zat. Ik ken de standpunten van uw nieuwe partij en die zitten gelukkig wel in de lijn van onze standpunten. Wij willen ook belastingverlaging, maar de dekking moet natuurlijk wel kloppen. Als je het gaat dekken door de sociale zekerheid af te schaffen, vinden wij dat niet oké.

De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):

De dekking was heel correct. Die is ook doorgerekend door het Centraal Planbureau. Ik vind het overigens wel grappig dat de heer Madlener aangeeft dat hij liever kiest voor linkse hobby's dan voor het steunen van de automobilist.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ga er maar niet verder op in. Wij willen lagere lasten, maar we willen niet zo ver gaan dat we daarvoor de sociale zekerheid en de pensioensector helemaal om zeep helpen. De keuze daarvoor maken wij dus niet.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. D66 wil slimme en schone keuzes maken, en wil dat we verstandig omgaan met het geld voor de toekomst. Dat betekent dat we geld bewaren voor toekomstige innovaties, zoals voor de zelfrijdende auto — de minister zat daar al eens in — en voor intelligente transportsystemen, lichtgevende wegen of wegen die je auto automatisch opladen. We willen dus niet nu al die infrastructuurgeldpot helemaal uitputten, zoals de VVD wil, of zelfs gaan tot 2040, zoals de PvdA voor lijkt te staan. We willen straks immers niet aan handen en voeten gebonden zijn als de zelfrijdende auto straks wellicht minder asfalt vraagt, maar meer technische investeringen. We willen ook niet met lege handen staan als er gaten en scheuren in onze wegen vallen. Er is te weinig geld voor onderhoud, stelt de Rekenkamer. Dat verdient onze directe aandacht, want dat betekent onveiligheid en vertraging.

Hobbybruggen voor de achterban binnentikken scoort natuurlijk beter dan geld voor onderhoud reserveren. Toch moeten we dat wel echt doen. Verstandig is het namelijk niet. Kuilen, scheuren, slechte wegmarkering en kapotte verlichting zorgen voor ongelukken en files. In plaats van 130 te rijden, sta je vaker stil door wegwerkzaamheden, aldus de Rekenkamer. Het gaat om onverstandig beheer van de wegen en onverstandig beheer van de financiën. Duitsland is hiervoor inmiddels zelfs gewaarschuwd door het IMF. Zo ver wil D66 het niet laten komen: geen Duitse toestanden. We vragen dus aan de minister of ze orde op zaken gaat stellen en of zij de laatste gaten die er nog zijn in de financiën gaat dichten. Is ze in dat licht bereid om de lijst van infrastructuurprojecten tot 2028 opnieuw tegen het licht te houden, en te bekijken waar het nodig is om projecten verder te temporiseren om de financiën op orde te brengen?

Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn. Dat betekent dat je ook een zitplaats moet kunnen krijgen als je minder goed ter been bent. D66 wil deze mensen graag een steuntje in de rug geven, zodat de trein voor hen ook een gemakkelijke keuze wordt. In trams en bussen kennen we de stickertjes bij bepaalde stoelen allemaal. Mensen die wat minder goed ter been zijn, kunnen hierop aanspraak maken. In onze treinen zijn die stickertjes er nog niet, terwijl je die in heel veel landen om ons heen wel hebt. Kan de staatssecretaris met de vervoerders bekijken of het de mensen die het moeilijk vinden om om een zitplaats te vragen iets gemakkelijker gemaakt kan worden? Zo kunnen zij net zo gemakkelijk met het openbaar vervoer gaan.

Het klimaat verandert. Om die verandering te beperken, stelde de Europese Raad de Europese klimaatdoelen voor 2030 vast. Deze weerspiegelen helaas een gebrek aan vertrouwen in de ambities van andere landen. Er werd al even aan gerefereerd. Het mag nu zelfs lager uitkomen dan 40%. Laten we hopen op ons ongelijk in Parijs volgend jaar. Ik ben rapporteur van de Kamer en ik kan zeggen: de top in New York gaf daar aanleiding toe, net als tot ambitieuzere doelstellingen. Maar wat we ook gaan doen: we zullen ons waarschijnlijk wel moeten voorbereiden op enige klimaatverandering.

Zoals men gewend is, heeft D66 daarbij speciale aandacht voor de steden. De stad is een testplaats waarin nieuwe ideeën, nieuwe uitdagingen en nieuwe kansen bijeenkomen, zoals in het geval van wateroverlast en daarop aangepaste architectuur. Dat kan ook een mooi exportproduct zijn; kijk naar de internationale aandacht voor het waterplein in Rotterdam. De minister heeft eerder een nieuwe coalitie van slimme en gezonde steden aangekondigd. Mijn vraag is: hoe staat het hiermee? Met welke steden is zij in gesprek? Worden bijvoorbeeld de ervaringen en lessen uit het Rotterdam Climate Initiative, Duurzaam Almere en Amsterdam Smart City meegenomen? Ik bedenk me nu overigens dat het ook de staatssecretaris kan zijn geweest die deze coalitie heeft aangekondigd.

Als steden de broedplaatsen van de toekomst zijn en als het de regering ernst is met de nieuwe agenda, kunnen we natuurlijk niet zonder lokale ambassadeurs van die nieuwe agenda. Lokaal moet het uiteindelijk immers gebeuren. D66 ziet dus graag dat zij benoemd worden. Is de staatssecretaris bereid om met die lokale ambassadeurs een gezamenlijke smartcity-agenda op te stellen, inclusief experimenteer-ruimte als overheidsregels steden die verder willen gaan

met duurzame, schone en slimme oplossingen in de weg zitten?

D66 doet ook graag een heel concrete handreiking om het leefklimaat in steden te verbeteren en daarmee kansen te creëren voor innovatie en werkgelegenheid. Door te kiezen voor schone bussen in de steden maken we de lucht schoner en gezonder. Ik ga vaak op de fiets naar de Kamer en af en toe sta ik bij het stoplicht naast zo'n ronkende bus, vol in die uitlaatgassen, en dan denk ik: is dit nu gezond? Als we in Nederland gezamenlijk de keuze maken om als we nieuwe bussen kopen, bussen te kopen zonder uitstoot dan ontstaat er een schaalvoordeel waardoor die schone bussen ook goedkoper geproduceerd kunnen worden. Door koploper te worden in Europa geven we onze bedrijven ook de kans om voorop te lopen op de Europese markt. Daarom roept D66, lokaal en landelijk, de staatssecretaris op — ik heb hier een stukje, dat ik haar zo wil overhandigen — om in overleg te gaan met vervoerders, producenten, gemeenten en provincies om het mogelijk te maken om zo snel mogelijk over te stappen op emissievrije bussen, zonder uitstoot van CO₂, roet en andere uitlaatgassen, voor gezondere steden, schonere lucht en meer banen.

Het NSL, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, stopt, maar zou wel op projectbasis een doorstart kunnen krijgen, namelijk door heel gericht de nog bestaande problemen aan te pakken. Dat is bijvoorbeeld het geval in de steden waar de Europese normen nog steeds niet worden gehaald. Amsterdam en Rotterdam zijn daar voorbeelden van. Juist in die steden zijn er wethouders die graag met de staatssecretaris hierover in de slag willen.

Voorzitter, ik wil graag via u een notitie aanbieden aan de staatssecretaris. Ik verzoek u ook om deze toe te voegen aan de Handelingen, zodat die verder kan worden nagelezen.

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.)

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Heel fijn, dank u wel. Ik geloof dat er een vraag is op dit punt van mevrouw Visser, voorzitter. Ik verzoek u om de tijd voor mij stop te zetten, zodat ik zo mijn allerlaatste puntje zo nog even kan maken.

De voorzitter:

Ja, natuurlijk. De klok van de griffier is overigens leidend.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Uitstekend. Dan komt het allemaal goed.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik hoor mevrouw Van Veldhoven pleiten voor een top en allerlei overleg. Wat belet al die wethouders, ook van D66-huize, om dit gewoon met elkaar in te vullen en te kijken

wat ze in hun eigen stad kunnen doen? Welk probleem wil ze nu oplossen? Met welke oplossing komt ze nu precies? Wat stelt ze voor?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

We hebben een landelijke aanpak voor luchtkwaliteit. Het is best lastig om landelijk goede maatregelen te bedenken die lokaal echt effect hebben. Er is een goede traditie van samenwerking tussen de landelijke overheid en de steden. Het is voor elk van die steden lastig om heel die regie op zich te nemen, want dat kost heel veel tijd van zo'n drukbezette wethouder. Het zou heel mooi zijn als de staatssecretaris de regie op zich zou nemen en namens en met die wethouders uit al die steden en ook met de sector gaat kijken hoe ze dit, met de instrumenten die ze zelf heeft op haar eigen begroting, met elkaar mogelijk kunnen maken. Daarbij kunnen ook onderdelen van de manier waarop we concessies met elkaar behandelen een rol spelen. Ik leg het graag bij de staatssecretaris neer om dat op te lossen. Zonder regie op één plek komen we echter nooit tot een schaalvoordeel. Dat is nodig om die kosten omlaag te brengen en om kansen te creëren voor innovatie en werkgelegenheid.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ben even op zoek, want ik ken D66 als een partij die altijd pleit voor minder bestuurlijke drukte. Zij heeft zelfs geclaimd dat je daardoor allerlei miljardenbesuinigingen kunt doorvoeren. Wij hebben een nationaal programma voor schone lucht. Dat loopt al lange tijd. Er is heel veel overleg geweest. Er wordt ook heel veel gedaan. Als ik kijk naar de begroting van I en M en de begroting van BZK, kom ik tot heel veel clubs die gemeenten ondersteunen en adviseren om allerlei dingen te doen. Dat is heel veel bestuurlijke drukte. Wij hebben een heel duidelijke Aanbestedingswet, die mensen de mogelijkheid geeft om aan te besteden. Ik heb zelf een verleden als bestuurder. Mijn ervaring is dat, als je dit soort dingen wilt, je het gewoon kunt ondernemen. Daarom snap ik dit voorstel niet, juist van D66. Die partij pleit altijd voor minder bestuurlijke drukte en voor ondernemerschap. Waarom stelt D66 een regielaag voor boven op een aantal programma's die wij hebben lopen, boven op al die clubs die wij binnen gemeenteland hebben, waar je je vergaderweek zeer goed mee kunt vullen? Wat is precies het concrete voorstel van D66?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Mevrouw Visser maakt, ik denk niet geheel per ongeluk, een beetje een karikatuur van dit voorstel, alsof het om allerlei clubs zou gaan. Ik neem aan dat zij ook niet wil voorstellen om bestuurlijke drukte in de vorm van de staatssecretaris op te heffen. Het gaat erom dat de staatssecretaris haar rol als staatssecretaris van Milieu serieus neemt en al die wethouders bij elkaar brengt die zeggen dat ze hier graag mee aan de slag willen, om ervoor te zorgen dat wij niet op allerlei plekken in Nederland in allerlei bestuurlijke drukte van regionale samenwerkingsverbanden opnieuw het wiel moeten uitvinden. Het kan efficiënter als wij daar met elkaar één uitrolstrategie voor neerzetten. Dat is helder voor het bedrijfsleven. Het geeft het bedrijfsleven een duidelijke kijk op waar wij naartoe gaan. Ik deel de mening van de VVD dat wij dit soort dingen licht moeten houden, licht moeten maken. Het gaat er vooral om lokale initiatieven te enabelen. Dat is de inzet van dit

initiatief. Ik wil geen structurele overlegclub. Maak mogelijk wat die lokale wethouders graag willen, waardoor zij bijdragen aan onze nationale doelstellingen. Ik hoop natuurlijk op de steun van de VVD-fractie om kansen te bieden aan ondernemers op dit punt.

De heer **Smaling** (SP):

Mevrouw Van Veldhoven vindt ons zeker aan haar zijde, maar hoe voorkom je dat dit soort initiatieven zich beperkt tot een hip, hoogopgeleid D66-clubje en krijg je ook mensen mee uit de wat mindere wijken in een stad die misschien een andere achtergrond hebben en bij wie dit soort initiatieven misschien niet zozeer voor in de hersenpan liggen? Hoe zou je dat kunnen aanpakken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De bus rijdt voor iedereen. Dat is mijn belangrijkste antwoord daarop. Het gaat erom dat een aantal wethouders in de steden daarmee aan de slag gaat, om het juist voor iedereen mogelijk te maken, zodat juist de mensen die niet elke dag in hun dikke airconditioned auto ergens heen rijden, maar die op de fiets gaan, die wandelen, die naar hun werk en naar school lopen met hun kinderen, dat in schone lucht kunnen doen. Dat geldt voor alle wijken. Ik heb een aantal D66-wethouders in het land hiertoe bereid gevonden. Zij zeiden: wij willen dit ook graag; dit sluit aan bij wat wij in onze stad willen realiseren. Dat doen ze met allerlei collega-wethouders van andere partijen in zo'n stad. Het gaat erom dat wij dit met elkaar mogelijk maken, om te voorkomen dat men overal in het land opnieuw het wiel moet uitvinden. Het is in het belang van alle Nederlanders, overal.

De heer **Smaling** (SP):

Over die bussen zijn wij het helemaal eens. Daar is geen verschil van inzicht over. Maar bij innovaties als het waterplein, die hartstikke leuk zijn, dringt zich de vraag op hoe je daarvoor wat bredere interesse kunt wekken van de mensen, met name in een grote stad. Dan heb ik het over de hele bevolking en niet alleen over de voorlopers, die daar vanwege hun achtergrond of hun positie in de maatschappij toch al graag bij betrokken zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat lijkt mij bij uitstek een aandachtspunt voor de wethouders in de stad. Zij moeten laten zien dat zij er voor iedereen zijn. Ik heb dat waterplein genoemd als een voorbeeld van hoe je van een uitdaging ook een kans kunt maken. Zelfs als wij onder de 2°C blijven, zal dat effecten hebben op het weer, op ons klimaat. Dan krijgen wij dus klimaatverandering. Wij kunnen die alleen als een risico zien, maar wij kunnen die ook als een kans zien voor innovatieve ondernemers. Wij kunnen daar als Nederland waterland misschien ook een exportpositie in opbouwen. In die context heb ik het waterplein genoemd. Er zijn nog veel meer mooie voorbeelden te noemen. En natuurlijk moet een wethouder ervoor zorgen dat hij er voor iedereen in zijn stad is. Ten slotte nog een kort puntje. Met emissievrije bussen kunnen wij een belangrijke stap zetten, maar daarmee zijn wij er niet. Wij zouden nog veel meer innovatieve ondernemers moeten hebben die besparen op CO₂-uitstoot en grondstofgebruik, maar zulke innovatieve ondernemers staan nog steeds op achterstand. Door de kosten van hun duurzame

investeringen krijgen zij bij aanbestedingen niet de waarde die zij verdienen. D66 wil dat de overheid zelf het goede voorbeeld geeft met haar inkoopmacht door hier bij het inkopen en aanbesteden beter op te selecteren. Bedrijven die slimmer en schoner werken, moeten in het voordeel zijn. Dat prikkelt hen om te blijven innoveren en zuiniger te worden en dat is goed voor de concurrentiekracht op de internationale markt. Is de staatssecretaris bereid om de inmiddels bekende CO₂-prestatieladder verder door te ontwikkelen, zodat bij publieke inkopen de echte prijs inclusief grondstoffenverbruik gehanteerd kan worden?



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

Voorzitter. De kleding die ik vandaag draag, is gemaakt van gerecyclede petflessen. Men herkent de kleding wellicht nog van Prinsjesdag. Door de dreigende afschaffing van het statiegeld zal het slechts laagwaardig worden gerecycled of, erger nog, vaker bij het zwerfafval belanden. Wanneer zegt de staatssecretaris tegen de frisdrankenlobby dat het nu genoeg is en kiest zij als een echte held voor statiegeld? Ziet de staatssecretaris kansen voor het milieu door in het afvalbeleid een onderscheid te maken tussen laagwaardige en hoogwaardige recycling?

In de afgelopen jaren is in het afvalbeleid veel gewerkt met convenanten, de zogenaamde Green Deals. Er is echter nog te weinig voortgang om te komen tot een echt afvalvrije economie, terwijl wij dat toch allemaal graag willen. Ook de staatssecretaris erkent dat er te weinig voortgang is. Zo worden in de meeste winkels nog steeds wegwerptasjes uitgedeeld. De ChristenUnie wil nu echt werk maken van de circulaire economie. Voorzitter, via u zou ik graag een tienpuntenplan aan de staatssecretaris overhandigen. Ik hoop dat dit plan deel kan uitmaken van de beraadslaging. Graag zie ik een reactie op dit plan van de staatssecretaris tegemoet.

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.)

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

In het bijzonder in de grote steden is er nog een grote slag te maken op het vlak van recycling. Wij kennen allemaal het programma Van Afval Naar Grondstof, ofwel VANG. Met dit programma worden gemeenten, inwoners en producenten ondersteund, maar volgens de gemeenten is het budget van 1 miljoen per jaar voor dit programma onvoldoende om de ambitie van 75% afvalscheiding in 2020 te halen. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving zegt dat het programma nog onvoldoende is. Daarom heb ik een amendement ingediend waarin voor VANG extra geld wordt vrijgemaakt.

Vorig jaar is de door mij ingediende motie over producentenverantwoordelijkheid aangenomen. Dat betreft bijvoorbeeld het terugnemen van matrassen door de producenten. Ik vraag de staatssecretaris waar de uitwerking van deze

motie blijft. Wij leven in een tijd waarin de mensen steeds weer nieuwe apparaten kopen. Repareren is vaak niet rendabel. Op die manier putten wij de aarde uit, want er moeten steeds nieuwe grondstoffen aangeboord worden. Is de staatssecretaris bereid om een heffing op het gebruik van nieuwe grondstoffen te onderzoeken en zich daar in Europees verband hard voor te maken?

Het is tegenwoordig heel normaal om producten te maken die speciaal bedoeld zijn om weg te gooien. Is de staatssecretaris bereid om het gebruik van dergelijke wegwerpproducten te ontmoedigen?

Wat doet de staatssecretaris om het gebruik van onnodige verpakkingen terug te dringen? Wil de staatssecretaris zich in Europa inzetten voor aanscherping van de richtlijn eco-design?

De ChristenUnie is erg teleurgesteld over het resultaat van de klimaattop. Het is vooral politiek handjeklap geworden. In plaats van te bekijken hoe Oost-Europese landen hun achterstand kunnen inhalen, zijn de gezamenlijke doelen afgezwakt. Het CO₂-reductiedoel is weliswaar verhoogd naar 40% in 2030, maar dit is te weinig om het einddoel van 80% tot 95% reductie in 2050 te halen. In 2030 zitten wij al op twee derde van de termijn, terwijl wij qua doelstelling hooguit op de helft zijn; de moeilijkste helft moet dan nog komen. Bovendien komt de EU bij ongewijzigd beleid al tot 32%, dus de vraag is of de keuze voor 40% wel zo ambitieus is. Die 40% is ook nog eens voorwaardelijk, want nu al zegt de EU haar doelen te verlagen als de VS en China niet meedoen. Wij geven nu dus al toe in de onderhandelingen. De ChristenUnie vindt dat geen krachtig signaal.

Dan de doelen voor hernieuwbare energie en energiebesparing. Deze zijn slechts 27% voor de hele EU en ze binden individuele landen niet. Dat biedt geen enkele garantie dat we die doelen gaan halen, want niemand is aanspreekbaar. Wat is de reactie van de staatssecretaris daarop? Ik zou willen dat deze staatssecretaris en de premier net zo verontwaardigd zijn over het behaalde resultaat op de klimaattop als over de onverwachte naheffing die nu dreigt vanuit de Europese Commissie. Is de staatssecretaris bereid om alsnog een onderzoek te doen naar de kosten en de baten van een hogere doelstelling voor besparing, duurzame energie en minder CO₂?

Dan kom ik op het punt van klimaatadaptatie. Hoe zijn wij in Nederland voorbereid op klimaatverandering? Er komt een nationale adaptatiestrategie, maar waarom is deze pas in 2017 klaar? Dit jaar loopt de Lokale Klimaatagenda 2011-2014 af. De begroting is niet duidelijk over het vervolg. Komt er een vervolg? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat alle gemeenten voor 2017 lokale risico- en kwetsbaarheidsanalyses uitvoeren en een lokaal klimaatadaptatieplan maken? Volgens de ChristenUnie is hiervoor te weinig geld in de begroting opgenomen. Ook op dit punt heb ik een amendement ingediend.

Mijn fractie pleit ervoor om de looptijd van het Deltafonds te verlengen tot 2036, zodat we voor waterveiligheid verder vooruit kunnen programmeren. Ik weet dat minister Dijsselbloem heeft toegezegd hierover een brief naar de Tweede Kamer te sturen voordat deze vergadering zou plaatsvinden, maar ik heb die brief nog niet gezien. Ik krijg hier graag een reactie op van de staatssecretaris.

De ChristenUnie vraagt van deze minister een langetermijnvisie op duurzame mobiliteit. Wat ons betreft moet daarin zeker aandacht zijn voor de fiets. Het autogebruik in Nederland is stabiel en daalt zelfs fors onder 40-minners. Het fietsgebruik groeit mede door de e-bike, inmiddels al 10% van alle kilometers. Hier liggen veel kansen, maar qua fietsbeleid wordt Nederland ingehaald door andere landen. Intussen staat de Dutch Cycling Embassy op omvallen. Samen met de fractie van GroenLinks hebben we op dit punt een amendement ingediend, maar nu kwamen vlak voor deze vergadering, berichten tot mij dat het waarschijnlijk toch opgelost is. Ik hoor graag of die berichten correct zijn. Als dat zo is, zou ons amendement overbodig zijn. Dat zou natuurlijk prima zijn, maar anders dienen we het zeker nog in.

De ChristenUnie vraagt in het programma Beter Benutten meer aandacht voor de kansen van de binnenvaart. Waarom is hier nauwelijks aandacht voor in het pakket voor Brabant, Gelderland, Limburg en Noord-Nederland? Kan de minister dit nog bijsturen? De bezuiniging op de bedieningstijden van bruggen en sluizen pakt in Twente en de kop van Overijssel slecht uit. Er is sprake van lange wachttijden en dat is slecht voor de betrouwbaarheid en het imago van de binnenvaart. Is de minister bereid om nog dit jaar een alternatief plan met de regio te maken, bijvoorbeeld door te werken met gezamenlijke pools van bedienend personeel, zodat de openingstijden weer verruimd kunnen worden? Ik heb begrepen dat de regio hiervoor 1,5 miljoen heeft gereserveerd.

Andere fracties hebben het punt ook naar voren gebracht en ik kan er daarom heel kort over zijn: het wegonderhoud. We hebben het rapport van de Algemene Rekenkamer gezien en ook de ChristenUnie is van mening dat we echt prioriteit moeten geven aan wegonderhoud. Natuurlijk, extra asfalt is ook nodig, maar er moet echt meer focus komen op wegonderhoud. Ik krijg hier graag een reactie op.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik heb een vraag over een vorig punt. Volgens mij is het onderdeel ov van mevrouw Dik-Faber al voorbij, maar ik zag een amendement langskomen over de Valleilijn. Is dat correct?

De voorzitter:

Ik hoor u zeggen dat u hier nog op komt?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dat wilde ik inderdaad net gaan noemen.

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Ik zie net het tienpuntenplan Van Afval Naar Grondstof van de ChristenUnie. We hebben binnenkort een VAO over afval en statiegeld. De Partij van de Arbeid heeft in het debat al aangekondigd met aanvullende afspraken te zullen komen en met een motie voor een verbod op gratis plastic tasje. Ik vraag mij nu dan ook af wat de bedoeling van dit plan van de ChristenUnie is, want ik kan het niet helemaal plaatsen bij dit debat.

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

Dit is de behandeling van de begroting voor Infrastructuur en Milieu. Het plan dat we hebben ingediend, heeft alles te maken met de milieukant. Wij vinden een focus op milieu ontzettend belangrijk, omdat het ook gaat over Gods schepping en de zorg voor deze wereldbol. Mede daarom willen we toe naar een circulaire economie, weg van de lineaire economie, waarin we grondstoffen gebruiken en producten maken en die vervolgens via het lineaire model aan het eind van het gebruiksproces weggoeien en weer opnieuw beginnen met nieuwe grondstoffen uit de aarde te halen. Dat zal een circulair proces moeten worden. Op de nota die wij hebben overhandigd, krijgen wij graag een reactie van de staatssecretaris. De nota bevat een tienstapenplan waarmee we die circulaire economie dichterbij kunnen brengen. Het valt mij op dat er breed in de Kamer behoefte bestaat om toe te werken naar een circulaire economie. Wellicht is het mijn ongeduld. Ik vind dat wij te weinig doen en hoop dat deze tien punten bijdragen aan het versnellen van dat proces.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik probeer de lijn van de ChristenUnie inzake mobiliteit helder te krijgen. In het interruptiedebatje van zojuist gaf mevrouw Dik-Faber aan dat er meer naar de regio moet. Vervolgens hoor ik haar ervoor pleiten dat we met zijn allen op de fiets gaan. Juist in de genoemde regio's, waarin minder mensen wonen, is het lastiger om alles op de fiets te gaan doen. Ook hoor ik haar zeggen dat we alles voor de binnenvaart moeten doen. Wat is dus het ChristenUnie-beleid inzake mobiliteit? Gaat het mevrouw Dik-Faber er alleen om dat er in de eigen regio een aantal investeringen wordt gedaan? Ik hoor haar ook zeggen dat er meer geld naar onderhoud moet. Waar pleit de ChristenUnie nu voor als het gaat om mobiliteit? Waar ligt de focus en waar moet het geld naartoe? Welke keuze wordt daarin gemaakt?

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

Voor de ChristenUnie is mobiliteit een groot goed. Ik denk dat we die opvatting delen met de fractie van de VVD. Anders dan de VVD-fractie heeft de ChristenUnie in haar verkiezingsprogramma echter niet bezuinigd op het Infrastructuurfonds. Vanwege de bezuinigingen moeten we scherp prioriteren. Wij maken andere keuzes en hebben andere prioriteiten dan de fractie van de VVD. Heel veel grote projecten in de Randstad worden nu opgepakt. Dat is ook nodig. Er zal in de Randstad het een en ander moeten gebeuren op het gebied van bereikbaarheid. Ik zie echter dat de nood in de regio ook erg groot is. Daarom heb ik voorstellen gedaan om te komen tot aanbestedingsvoorwaarden en om extra geld over te hevelen naar die regio's. Dat is belangrijk voor de bereikbaarheid en de werkgelegenheid daar. Dat voorstel werd helaas niet gesteund. Ook de fiets vinden wij zeer belangrijk. In het interruptiedebatje met de VVD heb ik aangegeven dat de groei van de automobiliteit wat afvlakt. Het vervoer per fiets neemt een grote vlucht, ook door de ontwikkeling van de e-bike. Die ontwikkeling willen wij heel graag faciliteren. Er gebeurt ook al het een en ander, bijvoorbeeld de aanleg van fietssnelwegen. Het is voor ons dus een totaalpakket om Nederland mobiel en goed bereikbaar te houden.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik probeer het toch even helder te krijgen. Ik krijg namelijk verschillende signalen. Mevrouw Dik-Faber gaf net aan dat zij onderhoud ontzettend belangrijk vindt en dat er dus meer geld naar onderhoud moet. Ik ben blij te constateren dat zij infrastructuur zo belangrijk vindt en ervoor pleit om meer geld beschikbaar te stellen als blijkt dat er meer onderhoud aan wegen, spoor of wat dan ook nodig is. Ze geeft aan dat het én om fietsen gaat én om wegen én om onderhoud én om regionale wegen. Ik constateer dus dat de ChristenUnie binnenkort steun gaat zoeken om het MIRT de komende periode meer te laten zijn dan wat het nu is. De ChristenUnie pleit blijkbaar voor en-en-en en vindt dat er overal in geïnvesteerd moet worden. Wat ik het zo goed samen?

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

Het was niet het idee van de ChristenUnie om te bezuinigen op het Infrastructuurfonds. Nogmaals, dat was wel het idee van de VVD-fractie en haar coalitiegenoot. Daar kan ik verder niets aan doen. De ChristenUnie heeft altijd gezegd dat zij wil investeren in mobiliteit in Nederland. Ook als je over wat ruimere middelen beschikt, zul je moeten prioriteren. Geld is altijd een schaars goed. Wij willen goed bekijken waar het meeste nodig is. Daarvoor kijk ik naar de regio's, naar investeringen in het ov, naar de fiets, naar de binnenvaart. Ik heb echt het idee dat we met een investering in de binnenvaart investeringen op asfalt, die relatief duurder zijn, kunnen voorkomen.

Dan kom ik bij mijn laatste punt, de Valleilijn. Ik denk dat de heer Hoogland daarvoor naar de interruptiemicrofoon liep. De ChristenUnie wil graag dat er een oplossing komt voor de Valleilijn, die aan zijn eigen succes ten onder lijkt te gaan. Mensen blijven nu op het perron staan. Eerder dit jaar is daarover een motie van de ChristenUnie aangenomen. Wij vragen de staatssecretaris om in overleg te treden met de regio en in de geest van de motie tot een oplossing te komen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik heb zelden dat ik van binnen echt een beetje boos word over wat er gebeurt, maar het lijkt wel alsof de ChristenUnie en de SGP hier om de gunst van de kiezer in Barneveld vechten door 43 miljoen euro te willen investeren in de Kippenlijn. In de hemel reiken de bomen inderdaad tot grote hoogten, maar hier op aarde niet. Waarom investeert mevrouw Dik-Faber ineens 43 miljoen euro in deze lijn, terwijl over een deel daarvan al elk kwartier een trein rijdt en slechts over een klein deel niet. Ik vind dit echt onbegrijpelijk!

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

Ik kan alleen maar constateren dat ook de Partij van de Arbeid de motie van de ChristenUnie heeft gesteund. Er moet een oplossing komen. Ik ben best bereid om na te gaan of we iets aan de financiën kunnen doen. De regio heeft 23 miljoen op de plank liggen om hieraan bij te dragen. De nood is namelijk hoog. Voor mij is het geen oplossing om mensen daar op het perron achter te laten.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik vind dit echt een staaltje belangenbehartiging van de eigen achterban. Daar heb ik een heel slecht gevoel bij. Het is voor het eerst dat in de voorstellen van mevrouw Dik-Faber een dekking zit. Ik heb bijna het gevoel dat zij dit voorstel doet omdat het toch niet haalbaar is, want wanneer zij het heeft over toegang voor gehandicapten, wifi in de trein en toiletten, heeft zij geen dekking. Nu ineens haalt zij alles uit de kast voor een kwartierdienst op een plek waar ook nog eens een bus rijdt. Ik vraag mij echt af hoe zij bij dit waanzinnige plan komt.

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

De fractie van de Partij van de Arbeid moet toch een beetje beter opletten, want waar wij over diverse onderwerpen spreken, komt mijn fractie altijd wel degelijk met een dekking, ook in dit geval. Ik ben bereid om naar financieel slimme oplossingen te zoeken. Voor mij is het geen oplossing om de reiziger niet alleen in Barneveld, maar ook in Ede op het perron achter te laten, zoals ik al zei. Ik wijs er bovendien nogmaals graag op dat het niet voor niets is dat de PvdA deze motie heeft gesteund. Dit is namelijk van belang voor de brede regio van Amersfoort tot Arnhem.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik moet bezwaar maken. Dat was een onderzoeksmotie.

De **voorzitter**:

Ik heb u het woord niet gegeven, mijnheer Hoogland!
Mevrouw Dik was nog bezig met haar antwoord.

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

Ik kan een punt gaan zetten. Dit dient niet alleen de bewoners van Barneveld. Die zijn voor ons uiteraard erg belangrijk, maar hetzelfde geldt voor de bewoners van Arnhem, Utrecht, Woerden en Ede.

De **voorzitter**:

Ik hoorde dat u een punt ging zetten. Ik citeer u.

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

Hen willen wij allemaal bedienen. Punt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik begreep dat u aan het einde van uw betoog was.

Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren.

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. GroenLinks heeft het eigen beleid van deze regering naast de begroting en de doelen in het regeerakkoord gelegd. Daarbij heeft zij vooral naar het energieakkoord gekeken en naar het regeringsdoel om onder een temperatuurstijging met twee graden te blijven. De conclusie van GroenLinks is dat die doelen met het ingezette beleid niet worden behaald. Overigens is dit niet alleen de conclu-

sie van GroenLinks. Verschillende onderzoeken van planbureaus laten zien dat er een tandje bij moet.

Alle te nemen besluiten op het gebied van verkeer en vervoer en van milieu, waarover de begroting die wij nu behandelen gaat, moeten volgens GroenLinks in een visie over de toekomst passen. Daarin moet dus worden teruggeredeneerd vanuit 2050 naar nu. Investerings in infrastructuur zijn er voor de langere termijn. Kunnen deze bewindspersonen met een vervoer- en verkeervisie 2050 komen, zodat er kan worden nagegaan wat onze vervoersbehoeften zijn, hoe snel de ontwikkeling van zelfsturende auto's gaat, hoe het elektrisch vervoer zich ontwikkelt en hoe snel de klimaatontwikkelingen gaan? Ook naar steden moet worden gekeken, want meer en meer mensen trekken daarnaartoe, in de hele wereld, dus ook in Nederland. Die steden moeten wat GroenLinks betreft leefbaar blijven, aantrekkelijk voor mensen, voor het innovatieklimaat, voor onderwijs en voor mensen die een stapje omhoog willen in de maatschappij. Steden zijn voor hen bij uitstek het mechanisme.

Sommigen van ons zijn op werkbezoek naar New York geweest. Dat vertelde ik al. Als er één autostad is, dan is dat New York wel. Nu heeft deze stad besloten om vanwege de veiligheid naar veertig kilometer per uur in de binnenstad te gaan. Ik vraag ook deze bewindspersonen om serieus te kijken naar het GroenLinks-voorstel om samen met de VNG te bekijken of dat voor Nederland ook niet veel verkeersdoden en -gewonden zou kunnen schelen. Voor de SP: ik zal het niet zingen, maar "if it can happen over there, it can happen anywhere, New York, New York".

De minister schrijft: betere verbindingen en een schone omgeving. Dat is een mooi doel, maar een doel dat niet is te realiseren zonder een radicale keuze voor een leefbare samenleving. Die keuze wordt wat ons betreft niet voldoende gemaakt. De buitenlucht is minder vuil dan vroeger, maar nog steeds niet op het niveau dat we in Europa hebben afgesproken. Dat kost mensen maanden van hun leven. Ik vraag de staatssecretaris en de minister: klopt dat?

Ik kom op de geluidsoverlast. Er wonen nog steeds 300.000 mensen in Nederland op een geluidsbelaste locatie: voor misschien 200 of 300 van hen gaat het om windmolens, voor de rest om wegen en luchtverkeer. Ik vraag de staatssecretaris en de minister of dat niet een van de dingen is waarop snel moet worden ingegrepen.

Ik kom op het klimaatbeleid. Ik kan me bij een aantal collega's aansluiten die hebben gezegd dat je niet met het klimaat kunt onderhandelen en dat je niet kunt zeggen: eigenlijk moeten we het wel oplossen, maar als andere landen niet meedoen, gaan wij het ook niet doen. Daar is geen kasschuif mogelijk. Daar is geen convenant mogelijk. De klimaatverandering komt op ons af. Daar kunnen we bang voor zijn, of we kunnen haar omarmen als kans voor onze kids op de TU's, voor de mensen in het mbo die werk zoeken en voor ons bedrijfsleven. GroenLinks is er namelijk helemaal voor dat het groene bedrijfsleven veel geld verdient.

Ik kom op het klimaatbeleid. Ik wil graag een reactie van de staatssecretaris op het rapport van de European Environment Agency, waarin staat dat Nederland het enige land in de hele EU is dat op de drie hoofdindicatoren — dat zijn: zuiniger omgaan met energie, schone energie en CO₂-doe-

len — geen enkele keer groen scoort. Wat vindt de staatssecretaris daarvan? En als er dan toch wordt gereageerd, wil ik in één moeite door ook graag een reactie horen op de Global Green Economy Index, een onderzoek over het verschil in imago en de werkelijke prestatie. De VVD gelooft in het imago, de pr-praatjes. In de imagolijst staat Nederland op de vijfde plek van schoonste landen. Als je kijkt naar de werkelijke prestaties, zoals in het onderzoek is gedaan, dan zie je Nederland op de eenentwintigste plaats. Mijn vraag aan de bewindspersonen is: zouden we onze identiteit niet op dezelfde plek als ons imago willen hebben?

Ik kom op verkeer en vervoer. In de interruptiedebatjes heb ik er al het een en ander over gezegd, maar graag krijg ik nog een reactie van de minister op het voorstel van GroenLinks om in ieder geval te gaan onderzoeken of het mogelijk is om elektrische auto's op wegdelen met trajectcontrole 130 km/u of, als de minister dat liever wil, 120 km/u te laten rijden. Ik krijg ook graag een reactie op het voorstel tot het voorkomen van doden en zwaargewonden door een mogelijke verlaging van de maximumsnelheid in de drukste delen van de binnensteden.

GroenLinks is verder een ongelooflijk voorstander van het zo snel mogelijk elektrisch krijgen van ook het vrachtvervoer, vooral binnen steden. Ze is dat ook van doorvervoer, het op plekken aan de randen van de stad overslaan van goederen, die vervolgens geluidloos en uitstootloos worden doorvervoerd binnen de stad. Wat vinden de bewindspersonen daarvan? Zouden we dat niet wat meer kunnen stimuleren?

Verder is vervoer over water waar dat schoon kan, een fantastische oplossing. Mijn collega van de SP had het daar ook over. Wat GroenLinks betreft, verdient dat idee meer aandacht van de bewindspersonen. Ik weet dat ze ernaar kijken, maar dat zou meer kunnen.

Ik kom op het opladen en het auto delen. In tegenstelling tot de VVD is GroenLinks wel eerlijk over gedragsbeïnvloeding. We doen dat op alle beleidsterreinen. We doen dat zelfs als we onze kinderen opvoeden. Ik neem aan dat de heer Dijkstra thuis ook aan gedragsbeïnvloeding doet. Als we een samenleving willen die voor iedereen leefbaar en gezond is en waarin we ook gewoon rond kunnen komen, dan is het nodig dat de overheid ons gedrag beïnvloedt. We doen dat elke dag, met alle belastingen. Ik krijg dus graag van deze bewindspersonen een antwoord op de vraag: hoe gaan we het auto delen en het elektrisch vervoer bevorderen? Een motie van de VVD over elektrisch vervoer die samen met GroenLinks werd ingediend, is een plan geworden voor 200.000 elektrische auto's in 2020. In het huidige tempo gaan we dat zeker niet halen. Vandaar de vraag: hoe gaan we ervoor zorgen dat deze afspraken, die door de regering zelf zijn gemaakt, wel gehaald zullen worden?

Ik ben bijna aan het eind van mijn betoog, voorzitter. Mijn collega van de ChristenUnie heeft reeds gesproken over het amendement over de Dutch Cycling Embassy, dat wij gisteravond op Twitter bekendgemaakt hebben. Ik ben heel blij dat ook de bewindspersonen Twitter lezen, want ik las in een persbericht van de Dutch Cycling Embassy dat er blijkbaar ruimte gevonden is voor deze sector op de begroting. Is dat niet zo, dan dienen wij alsnog dat amendement in.

Het leven van mensen van nu en van de toekomst moet komen voor het belang van bedrijven en voor het belang van doorstroming van auto's. Met het klimaat valt niet te onderhandelen; daar is geen kasschuif of convenant mee mogelijk. Dus, bewindspersonen op I en M, wees niet bang voor de toekomst en probeer niet te blijven vasthouden aan het fossiele verleden, maar omarm die toekomst. Dit zal de eeuw van de duurzaamheid worden. Zorg ervoor dat je voor Nederland al die kansen volledig uitnutt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Van Tongeren van GroenLinks maakt een interessante vergelijking tussen het opvoeden van je kinderen thuis, het meegeven van bepaalde regels en waarden, en de rol van de overheid. Ik ken GroenLinks als een liberale partij. Mijn vraag is dan ook: waar begint dat? Maar vooral: waar eindigt dat? Hoever moet je daarin gaan?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

GroenLinks is een progressieve, linkse en groene partij. GroenLinks vindt het geen enkel probleem om mensen aan te moedigen in bepaald gedrag. Ik gaf het voorbeeld van het 130 km/u laten rijden van elektrische auto's. Dat is een klein worteltje voor mensen die erover twijfelen of zij een elektrische auto zullen aanschaffen, in plaats van te zeggen dat alle auto's op een bepaald moment elektrisch moeten zijn. Dus ja, je kunt soms eerst met bewustwording beginnen. Dan kun je een kleine fiscale aanmoediging toepassen, zoals de VVD die bijvoorbeeld steunt voor het eigenwoningbezit. Daar zit een heel grote fiscale aanmoediging onder. Dat is gedragsbeïnvloeding, en die lijn loopt door tot het strafrecht, waarin wij samen met de VVD volledig zijn voor het: gij zult niet doden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik schrik van dit antwoord. Ik hoor daarin "progressief", "links" en "groen". Dat mag allemaal, maar het woord "liberaal" hoor ik niet. Ik had GroenLinks ook ingeschat als een liberale partij, die het individu en de rechten van het individu hoog heeft staan, maar mevrouw Van Tongeren noemt het niet eens. Ik schrik daarvan. Hoe zit het nou? Hoe liberaal is GroenLinks?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Wat jammer dat de heer Dijkstra op dit moment van de avond moet schrikken. GroenLinks is een partij die continu opkomt voor rechtsstatelijkheid. Ik nodig de heer Dijkstra uit om bij de begrotingsbehandeling van Veiligheid en Justitie te komen zitten. Dan zal hij mij hier uitgebreid over horen uitweiden. Ik heb het hele spectrum geschetst van dingen die je keihard moet verbieden tot en met dingen waarvoor je eerst bewustwording moet creëren, en alles daartussen. Die hele set maatregelen is volgens GroenLinks te gebruiken. De VVD doet het eigenlijk ook, hoewel de heer Dijkstra vandaag heeft gezegd dat hij niet doet aan gedragsbeïnvloeding.

□

De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter. Ik zal mij beperken tot een viertal punten, zonder grootse inleidingen enzovoorts. Ik wil het hebben over de

binnenvaart, transporteurs, bestemmingsplannen en energiebesparing.

Ik begin met de binnenvaart. Zoals bekend is de SGP warm voorstander van vervoer over water. Dat is schoon en zuinig en het ontlast onze volle asfaltwegen. Nog steeds is hierop heel veel winst te behalen. Dat is ook hard nodig, want zodra de economie aantrekt, loopt het op de weg vast. We hebben begrepen dat Rijkswaterstaat nog een deel van de geplande versoberingen moet invullen, maar we weten nog niet op welke manier. Kan de minister toezeggen dat er binnen deze regeringsperiode geen nieuwe bezuinigingen zullen neerdalen die het vervoer over water raken? Het voorgaande klemt temeer nu we zien hoe kleine bezuinigingen leiden tot grote nadelen. Ik noem slechts de aangepaste bedieningstijden in Twente en de kop van Overijssel, die veel wachttijden voor de scheepvaart opleveren. De binnenvaart kan geen lading naar water trekken als hij geen betrouwbare vervoersdienst kan garanderen. Ziet de minister de consequenties van deze tweeslachtige houding?

De SGP vraagt om het terugdraaien van de deze zomer genomen beslissing over inkrimping van de bediening op het Twentekanaal en in de Kop van Overijssel. De SGP vraagt, een deal met de provincie en de betrokken steden-driehoek te sluiten, waarin een toekomstvast bedieningsregime wordt afgesproken. De provincie is bereid om een deel van de bediening te financieren, zo heeft zij aangegeven, en verder om combinaties te maken tussen bedienend personeel van Rijk en decentrale overheden. Ligt de oplossing hier eigenlijk niet voor het grijpen? Het primaat voor de besteding van de middelen van Beter Benutten heeft de minister bij de provincies gelegd. In Overijssel is dat goed gelukt met een extra impuls. Zoals collega Dik ook al heeft aangegeven, wordt de boot in Brabant echter letterlijk afgehouden. Ook in Gelderland, de corridor oost, Limburg en Noord-Nederland liggen er volop kansen voor de binnenvaart om het wegennet in relatie tot vervoersbewegingen van en naar de Randstad flink te ontlasten. Is de minister bereid om de provincies tot een actieve houding en toekenning ter zake aan te zetten? Wij hebben een motie hierover voorbereid, maar wij gaan er eigenlijk vanuit dat dit overbodige moeite is geweest.

Ten tweede ga ik in op de transporteurs. EVO heeft erop gewezen dat transporteurs veel te veel betalen voor de verplichte tachograafkaarten. Bij een dergelijke verplichte kaart is het redelijk om de kostprijs te berekenen. Monopolist Kiwa legt er echter 25% bovenop. In andere landen is de prijs van de kaarten soms zelfs de helft lager. Kiwa geeft nota bene zelf aan dat het met deze hogere prijs andere producten subsidieert. Dat lijkt ons niet de gewenste situatie. Wil de minister zich ervoor inzetten dat deze kaarten gewoon op het fatsoenlijke kostprijsniveau worden verkocht? Ook hierover hebben wij een motie voorbereid, maar geheel overbodig, zoals wij ons realiseerden.

Ten derde ga ik in op de bestemmingsplannen. Sinds 2012 moeten de gemeenten bij bestemmingsplannen verplicht de Ladder voor duurzame verstedelijking toepassen. Gemeenten lopen in de praktijk tegen problemen aan. Er is geen overgangsrecht, waardoor verschillende plannen al bij de Raad van State gestrand zijn en nog meer plannen dreigen te stranden. Bij bestemmingsplannen is er sprake van langdurige processen. Je kunt het roer niet zomaar eventjes omgooien. Daarbij stelt de Raad van State zich streng op, terwijl overheden toch de ruimte voor hun eigen

afwegingen moeten houden. Herkent de minister dit probleem? Is zij bereid om in overleg met de VNG te bekijken of hier een mouw aan gepast kan worden, zo nodig via aanpassing van de regelgeving? Wij willen namelijk voorkomen dat bouwprojecten onnodig vertraging oplopen.

Tot slot kom ik op de energiebesparing. Er is veel discussie over de miljarden euro's aan subsidies voor windmolenparken. Het is elke keer weer een genoeg om collega Madlener helemaal los te horen gaan, hem een gloedvol betoog te horen houden en vervolgens de reacties van de collega's daarop te horen. Dat is elke keer weer genieten; puur theater. Nu ben ik geen voorstander van theater, zoals men zal begrijpen, maar dit hoort toch wel een beetje bij de politiek. Het is immers goed om elkaar scherp te houden. Wij moeten ons realiseren dat het CO₂-emissiehandelssysteem voor een waterbedeffect zorgt. Voor dat punt willen wij aandacht vragen. Dit betekent niet dat je niet moet investeren in duurzame energie, maar wel dat je verder moet kijken. De SGP vindt het van belang dat het CO₂-emissiehandelssysteem een belangrijk sturend instrument wordt. Wij vinden dat er meer ingezet moet worden op energiebesparing en wat ons betreft mag het een tandje minder op het vlak van de windmolenparken. Wij missen echter een beetje daadkracht op het gebied van de energiebesparing. De aanpak is nogal versnipperd over verschillende ministeries, waaronder het ministerie van I en M. Er wordt veel meer geld gestoken in windmolens dan in energiebesparing en de energiebesparingsfondsen die er zijn, lopen ook nog niet echt. Dat moet anders. Deelt de staatssecretaris deze analyse? Wat gaat zij eraan doen om hiervoor krachtadig een ander beleid op poten te zetten? Wij zien haar antwoord vol vertrouwen tegemoet.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Er is een onderzoek geweest onder de achterban van de SGP. Daaruit kwam naar voren dat die graag zou zien dat er bij de SGP-fractie meer focus komt op het gebied van duurzaamheid. Ik merk dat de laatste tijd ook aan het stemgedrag van de SGP. Daar ben ik heel blij mee. Vandaag behandelen wij de begroting voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar ik heb de heer Bisschop niets horen zeggen over het onderwerp "milieu". Gezien de recente uitspraken van de achterban, had ik dat eerlijk gezegd wel verwacht. Wat zijn de gedachten van de SGP op het gebied van milieu? Staat de SGP ook voor die circulaire economie, waar ik daarstraks zo'n warm pleidooi voor heb gehouden?

De heer Bisschop (SGP):

Dat ik hier geen gloedvol betoog over milieu heb gehouden, heeft juist daarmee te maken dat wij in de aanloop naar de behandeling van deze begroting uitvoerig hebben laten zien dat de achterban van de SGP en ook de fractie van de SGP nadrukkelijk oog hebben voor milieu. Met een betoog over het milieu zouden wij ons hier vooral op de schouder moeten gaan kloppen in de trant van "kijk eens hoe goed wij al niet waren". Daar houden wij niet zo van. Laat ik het zo samenvatten: de SGP deelt ten volle de visie op het milieu die mevrouw Dik heeft verwoord. Het milieu is ons toevertrouwd. Wij hebben het te beheren als rentmeester. Wij hebben roofofbouw tegen te gaan. Wij hebben ervoor te zorgen dat wij het zo goed en gaaf mogelijk doorgeven aan ons nageslacht. Over de werkwijze om daartoe te komen zal de SGP misschien af en toe verschillen van de Christen-

Unie, maar over de doelstelling, de ambitie, verschillen wij nadrukkelijk niet. Er is dus veel herkenning, zeker.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik zou de SGP-fractie heel graag willen uitnodigen om niet alleen in stemgedrag te laten zien waar de SGP voor staat, maar om daar ook in betogen en in debatten wat meer woorden aan te geven. Dit waren warme woorden. Ik hoop dat de SGP-fractie ons zal steunen als wij tot voorstellen komen op basis van de nota die wij hebben ingediend.

De heer Bisschop (SGP):

Voor de SGP geldt in de eerste plaats: geen woorden maar daden.



Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter. Er is een roep om meer aandacht voor milieu binnen de achterban van de SGP. Wij zien de voorzichtige invloed van een ruimere stem voor vrouwen in die partij, zo kunnen wij concluderen. Of misschien is dat helemaal niet waar. Het is in elk geval goed nieuws.

Het slechte nieuws is: there is no planet B. Wij hebben één aarde en daar zullen wij het mee moeten doen.

De heer Bisschop (SGP):

De eerste opmerking van mevrouw Ouwehand maakt mij uitermate nieuwsgierig. Het onderzoek dat zij noemt, heb ik gemist. Kan zij mij nader informeren? Vrouwen hadden overigens altijd al invloed in de SGP, maar gewoon zoals dat in SGP-kringen gebruikelijk is: aan de keukentafel.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Oei. Ik weet niet of dit een goede reclame is voor uw partij, maar goed, daar mag iedereen zelf over beslissen.

There is no planet B. Dat is het slechte nieuws. Wij hebben maar één aarde en daar zullen wij het mee moeten doen. Het goede nieuws is dat dat ook kan, maar dan moeten wij er wel een beetje aan werken. De grootste uitdaging van onze generatie is het leefbaar houden van de aarde, gewoon omdat het heel onverstandig zou zijn om de basis van ons eigen bestaan te verwoesten, terwijl er geen andere basis uit de hemel zal komen vallen. Dit stond overigens al in mijn tekst voordat ik het SGP-grapje maakte. Er komt niks uit de hemel vallen als onze aarde verwoest is en wij onze natuurlijke voorraden definitief hebben uitgeput. De aarde leefbaar houden is ook een goed idee omdat het een heel redelijk en bovendien liberaal principe is om met je eigen vrijheid om te leven zoals je wilt, niet de vrijheid van anderen vergaand te beknotten.

Als wij vervolgens naar dit kabinet kijken, dan zien wij dat het goed misgaat. Voor de grootste uitdaging waar onze generatie voor staat, is een staatssecretaris aangesteld. En dat is niet hoe het moet. Milieu zou minstens op het niveau van een minister moeten liggen. De Partij voor de Dieren vindt zelfs dat zo'n milieuminister de status moet krijgen van die van de minister van Financiën. Alle plannen moeten langs die minister. Als ze niet passen binnen de kaders die

wij nou eenmaal moeten respecteren omdat het anders niet goed gaat met onze basis, met onze aarde, dan gaat het plan niet door.

In zo'n constructie zou het helemaal niet aan de orde zijn dat de verbreding van een snelweg bij Amelisweerd, tegen adviezen van de planbureaus in, gewoon wordt doorgedrukt. Zo'n milieuminister zou zeggen: gaan wij niet doen.

Dan zou zo'n plannetje voor een ringweg rond Groningen, waar veel scholen in de buurt liggen en waar kinderen dus ziek worden, überhaupt niet op tafel komen. Een milieuminister zou zeggen: nee hoor, kinderen die op scholen vlak langs de snelweg zitten, staan bloot aan fijnstofconcentraties die gelijkstaan aan het passief meeroken van zeventien sigaretten per dag; slecht plan, houdt u maar op, naar de prullenbak daarmee. Daar zouden wij heen moeten. De Partij voor de Dieren vindt het droevig om te constateren dat dit binnen een coalitie waarvan de Partij van de Arbeid deel uitmaakt, niet aan de orde is.

Wij gaan naar het belangrijkste punt dat op het bordje van de staatssecretaris ligt, de verantwoordelijkheid voor goed klimaatbeleid. Ik weet wel dat zij te maken heeft met een Kamer die niet bereid is om in meerderheid klimaatdoelen te steunen die horen bij de internationaal afgesproken deal om de opwarming van de aarde binnen 2°C te houden. Een opwarming met 2°C is al best vervelend. Als de aarde 2°C warmer wordt, is het al een hele klus om ons op tijd aan te passen aan de veranderingen die dat met zich meebrengt in onze leefomgeving, zodat wij niet wegdrijven met z'n allen. Wij gaan zelfs dat echter niet halen met de doelen die nu voorliggen. De staatssecretaris weet toch wat er nodig is voor de 2°C-klimaatdoelstelling? Waarom horen wij haar, met die cijfers in de hand, niet het debat aangaan in deze Kamer? Ik weet dat de VVD tegenstribbelt, maar serieus, de argumenten waarmee die partij komt zijn zo verschrikkelijk goedkoop, zo makkelijk en met zo veel schuim op de mond dat een staatssecretaris, zelfs een staatssecretaris van Milieu, met de cijfers in de hand toch een dieper deukje in het pakje boter van de Kamer zou moeten kunnen slaan. Zij zou kunnen zeggen: ja, ik weet dat u er anders over denkt, geachte coalitiepartner, maar dit is nu eenmaal wat nodig is voor de 2°C-doelstelling, en trouwens, daaraan heeft de Kamer zich ook gecommitteerd.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mijn interruptie doe ik zonder schuim op de mond, kan ik verklappen. Mevrouw Ouwehand van de Partij voor de Dieren weet toch wat de CO₂-uitstoot van Nederland en van Europa in de wereld is? Ik heb hier het schema dat dat laat zien. Voert mevrouw Ouwehand niet eigenlijk een soort achterhoedegevecht, nadat wij als Europa onze inzet hebben bepaald?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Kijk, ik ben geen klimaatwetenschapper. Maar er zijn knappe koppen die zich met elkaar buigen over dit grote probleem. Zij komen tot een breed gedragen consensus; laat ik me voorzichtig uitdrukken, want anders gaat de heer Dijkstra weer zeggen dat er één wetenschapper is die het er niet mee eens is. Die consensus luidt dat de manier waarop wij nu in vooral de westerse landen onze economie hebben ingericht en de uitstoot die deze met zich meebrengt, ervoor

zorgen dat wij een groot risico lopen dat de aarde een aantal graden opwarmt. Daarbij gaat het ook om Nederlands gedrag dat effect heeft in landen elders. Deze wetenschappers hebben berekend welke doelstellingen je zou moeten nastreven om de broeikasgassen terug te dringen. Wij komen nog niet in de buurt daarvan, in Nederland niet, op Europees niveau niet en wereldwijd niet. Als wij erin geloven dat het belangrijk is om de 2°C-doelstelling, waar wij allemaal achter staan, te halen, zullen wij meer moeten doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is wel een achterhoedegevecht. Ik vind het mooi dat mevrouw Ouwehand passief voor dit onderwerp voelt en dat zij dit het grootste probleem van de wereld vindt. Maar wanneer begint zij dan een Partij voor de Dieren in Beijing of in New Delhi? Volgens mij moet zij daar zijn, want daar vindt de uitstoot de komende decennia plaats. Daar moet je zijn als je daadwerkelijk wat aan het klimaatprobleem wilt doen, niet hier in een zaal van de Tweede Kamer. Als Europa hebben wij vorige week onze inzet bepaald, en die is behoorlijk ambitieus.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Was het maar zo'n feestje. Ten eerste heb ik geen stemrecht in Beijing, laat staan passief. Ten tweede heeft Nederland een enorme ecologische voetafdruk. Het zou prachtig zijn als het anders was, maar dat is helaas niet de realiteit. Wij behoren tot de landen die het meest drukken op de leefbaarheid van de wereld, voor mensen die daar niet om gevraagd hebben. Dan hebben wij het nog niet eens gehad over toekomstige generaties, die moeten zien te dealen met de opgewarmde aarde en alle effecten die dit met zich zal meebrengen. Die effecten zullen er ook zijn voor bedrijven waarvoor de VVD graag wil opkomen, de boeren en de tuinders, die de gevolgen van klimaatverandering uiteindelijk ook hier aan den lijve zullen ervaren.

Voorzitter. Ik vind dus dat de staatssecretaris meer haar best kan en moet doen. Ik las vanmorgen in Trouw dat zij goed scoort op het onderwerp spoor en dat zij aardig op stoom ligt. Ik zou dus denken dat we de komende twee jaar een staatssecretaris te zien krijgen die vlamt op het punt van klimaat en milieu. Er liggen hiertoe al wat steuntjes in haar rug, waaraan ik haar graag herinner. De Kamer heeft gezegd dat teerzandolie uit Canada zo milieuvervuילend is dat we moeten kijken of we enthousiasme kunnen genereren voor een Europees importverbod. Er is een motie op dat punt aangenomen. De staatssecretaris zegt echter: nou, dat ga ik niet proberen, want daar krijg ik toch geen medestanders voor. Kijk, dat vind ik dus niet "op stoom zijn". Dus misschien wil de staatssecretaris opnieuw kijken naar deze motie. Kan zij ook de Kamer informeren over het vrijhandelsverdrag met Canada en wat dat zou betekenen voor de import van teerzandolie?

De staatssecretaris heeft onderkend dat het eten van vlees een van de meest milieubelastende onderdelen is van ons voedselpatroon. Zij heeft een website gelanceerd en uitgesproken dat het een goed idee zou zijn als we wat minder vlees aten. We hebben het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid ontvangen. De Kamer gaat daar nog over debatteren. Gisteren tijdens de landbouwbegroting ging het er alvast een beetje over. Op welke

wijze wordt de staatssecretaris van Milieu betrokken bij de kabinetsreactie op dat rapport? Misschien moeten we de staatssecretaris ook uitnodigen bij dat debat, dat hebben we tot nu toe nog niet gedaan. Zou zij echter alvast een bespiegeling kunnen geven op de aanbeveling die in dat rapport wordt gedaan om wel degelijk in te zetten op beleid waarmee je gedrag van mensen in positieve zin kunt sturen? Zonder ze wat dan ook op te leggen, zeg ik daar voor de duidelijkheid nog even bij in de richting van de VVD, die dat best wel weet, maar het voortdurend als een leuke retorische truc de zaal in wil gooien.

De Kamercommissie ontving gisteren een petitie van de Kids Climate Conference, een klimaatconferentie van Nederlandse en Vlaamse kinderen. Zij hebben twaalf ideeën voor een beter en schoner milieu aan ons gepresenteerd. Een daarvan sprak mij in het bijzonder aan, namelijk het idee dat milieu een vak moet worden op de middelbare school. Het geval wil dat jongerenorganisaties de Kamer ook een verdrag voor duurzaam onderwijs hebben aangeboden. Een meerderheid van de Kamer heeft dat verdrag getekend. Gezien dat verdrag en de aanbeveling van de Kids Climate Conference vraag ik mij af of de staatssecretaris van Milieu daar een positieve rol in kan spelen.

In het licht van dingen die lopen waaraan de staatssecretaris een bijdrage kan leveren, kom ik te spreken over de discussie over de herziening van het belastingstelsel. Het Rathenau Instituut wijst er in een nieuwe publicatie op dat we minimale duurzaamheidseisen moeten stellen aan kritische grondstoffen en dat de circulaire economie staat of valt met het economisch haalbaar maken van de recycling van grondstoffen. Dat kan alleen, of in ieder geval het beste, door grondstoffen simpelweg zwaarder te belasten. Ziet de staatssecretaris een rol voor zichzelf weggelegd waarin zij meepraat met de staatssecretaris van Financiën en meedenkt over dit soort wijzigingen van ons belastingstelsel, zodat dat daadwerkelijk vergroent?

Dan de plastic soep. We hebben een debat gevoerd over afval en grondstoffen. De Partij van de Arbeid heeft een motie aangekondigd die ziet op een verbod op gratis plastic tassen. Een dergelijke motie zal mijn fractie van harte ondersteunen. In een interruptiedebatje met mevrouw Mulder van het CDA ging het zojuist al even over de "zwerfies". Het debat over dit onderwerp loopt dus nog. We komen erop terug, maar ik wil nu alvast aan de staatssecretaris een vraag stellen over microplastics. Zij heeft daar inzet op en het is hartstikke mooi dat grote bedrijven zich committeren aan het uitfasen van het gebruik van microplastics. Wat gaat de staatssecretaris echter doen met bedrijven die niet van plan zijn om op dit punt te bewegen? En hoe gaat zij andere bronnen van de plastic soep aanpakken? In het interruptiedebatje zojuist kwam al aan de orde dat ook grotere plastics die in het milieu terechtkomen uiteindelijk verworpen tot microplastics.

Ook op mijn laatste punt kan de staatssecretaris meer doen dan zij tot nu toe liet zien. De Kamer heeft een aantal moties aangenomen die gaan over het aanpakken van giftige stoffen buiten de landbouw. Dit betreft landbouwgif dat gewoon te koop is in het tuincentrum. We hebben daar een discussie over lopen, zowel met de staatssecretaris van Landbouw en Natuur als met deze staatssecretaris, de staatssecretaris van Milieu. Ik kan haar vertellen dat zij internationaal geprezen wordt om het feit dat de Neder-

landse regering Roundup uit de schappen gaat halen voor particulieren. Er gaan op internet petitie's rond waarin wordt gezegd: "Wauw, die Nederlandse regering zeg! Dit moet jouw regering ook doen. Vraag jouw regering om hetzelfde te doen met dat gevaarlijke Roundup, dat gevaarlijke glyfofaat." De Kamer heeft de staatssecretaris inderdaad gevraagd om dit uit de schappen te halen, want het wordt verkocht alsof het suikerwater is terwijl het kankerverwekkend en hormoonverstorend is. Maar wat heeft de staatssecretaris gedaan? Zij zegt: "Het blijft beschikbaar in de winkels. Consumenten moeten alleen opletten dat zij het niet op de tegels gooien, maar als zij het op de plantjes gooien, vind ik dat niet zo heel erg." Die discussie blijft maar lopen. De Europese regels staan weliswaar niet toe dat je met een noodmaatregel komt, maar wel dat je een procedure opstart waarin je zegt: "Het middel is op de Europese markt toegelaten, maar wij zien zo veel risico's dat wij voornemens zijn om het van de markt te halen. Daarom starten wij een procedure met hoor en wederhoor, zodat wij het kunnen verbieden als blijkt dat er geen juridische onmogelijkheden zijn." Dat heeft de staatssecretaris tot nu toe nog niet willen doen. Zij blijft bij het halfslachtige "wel verkopen, maar niet op je tegels gieten". Ik heb daarover vragen qua handhaving en ik ben het met haar oneens dat dit van Europa niet zou mogen. Ik dring er daarom op aan om de motie alsnog uit te voeren. Dan kan ik tegen al die mensen op internet zeggen: "Ja, inderdaad, in Nederland gaat het van de markt! Spoor je regering aan om hetzelfde te doen!" Zo helpen wij het milieu wereldwijd. Dan is zelfs de VVD nog een beetje blij.



De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Nederland moet weer rijden. Een heel groot deel van werkend Nederland staat elke dag in de file. De filezwaarte nam vorig kwartaal toe met een astronomische 21%. Ook volgend jaar zal de filedruk weer toenemen. De automobilist is bovendien al veel te lang gezien als melkkoe, die lastenverzwaring op lastenverzwaring krijgt. Er moet een einde komen aan deze anti-autocultuur. Wij hebben nota bene een VVD-premier die de accijnzen en de btw verhoogt, een VVD-staatssecretaris die het rijden in lease-auto's onbetaalbaar wil maken en een VVD-minister op Infrastructuur die de komende jaren 6,4 miljard op het Infrastructuurfonds bezuinigt.

Nederland kent een anti-autocultuur. Zo is het bijvoorbeeld bizar dat spitsstroken niet altijd open zijn. Het asfalt ligt er, maar niemand mag er overheen rijden. Snelwegen die verboden zijn voor auto's, welke linkse clown verzint zoiets? Ondertussen worden automobilisten om het minste of geringste beboet of bekeurd alsof het criminelen zijn. Nederland kent de hoogste verkeersboetes van heel West-Europa, twee keer zo hoog als in de omliggende landen. De VVD vindt dat prachtig, hoorden wij vanmiddag.

Mijn fractie is er helemaal klaar mee. Nederland moet weer rijden. Mijn fractie heeft een tienpuntenplan om Nederland eindelijk weer in beweging te krijgen. Dit kabinet moet de spitsstroken altijd opengooien en geen miljarden bezuinigen op het Infrastructuurfonds, maar investeren in meer en bredere wegen. Men moet stoppen met de automobilist als melkkoe te gebruiken en men moet de accijnzen en btw op brandstof verlagen. Bouw de motorrijtuigenbelasting en de bpm af en halveer de absurd hoge boetes voor snelheids-overtredingen buiten de bebouwde kom.

Er is ook dekking voor. Begin met de 3,5 miljard die men nu, in 2015 alleen al, wil gebruiken voor de SDE+. Investeren in infrastructuur en opkomen voor de automobilist is een keuze, zeg ik onder andere tegen de fractie van de VVD.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Morgenochtend gaan wij verder, eerst met de beantwoording van de minister en de staatssecretaris en dan met de tweede termijn.

De vergadering wordt van 18.43 uur tot 19.36 uur geschorst.

Voorzitter: Elias