

4

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015 (34000-XII)**.

(Zie vergadering van 29 oktober 2014.)

De voorzitter:

Ik heet beide bewindspersonen van harte welkom.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)

De voorzitter:

Er zijn veertien deelnemers aan de bespreking van de begroting. U hebt zich gisteren netjes gedragen en niet heel veel geïnterrupteerd. Ik stel voor dat ik ook vandaag weer gebruik ga maken van — ik dacht — artikel 55 van het Reglement van Orde en dat ik opnieuw interrupties ga toestaan. Ik laat het even de vrije hand en dan zullen we zien of het erg uit de hand loopt. Desnoods, als het heel lang gaat duren, zal ik tijdens de wedstrijd de spelregels veranderen, maar dat hoort u dan nog van mij. Tot zover de inleidende mededelingen.

Ik geef het woord aan de minister. Hebt u er zin in? Bent u er klaar voor?

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik ben er helemaal klaar voor. Ik wil beginnen met de leden van de Kamer te bedanken voor de gestelde vragen. Voordat de staatssecretaris en ik op de vragen ingaan, wil ik kort iets zeggen over de context van deze begroting. Daarna zal ik per thema ingaan op de gestelde vragen. Voor de helderheid doe ik dat in drie blokken. In een blokje over bereikbaarheid zal ik het hebben over aanleg, over Beter Benutten en over innovatie. Dan zullen in een blokje over water ook de vaarwegen aan de orde komen. In een blokje over ruimte zullen de SVIR en de Omgevingswet aan de orde komen. Dan sluit ik af met antwoorden op een aantal losse gestelde vragen.

Allereerst wil ik iets zeggen over de context van de begroting. Als minister van Infrastructuur en Milieu kijk ik naar de fysieke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Nederland, voor onze welvaart, voor onze veiligheid en voor onze leefomgeving. Infrastructuur maakt altijd iets mogelijk, zoals bereikbaarheid, waterveiligheid of ruimtelijke en economische ontwikkeling. Als je Nederland vergelijk

met andere landen staan we er heel goed voor. Mevrouw Visser refereerde er gisteren ook aan: volgens het World Economic Forum is onze infrastructuur letterlijk van wereldklasse. Dat willen we ook zo houden. Daarnaast zijn er een aantal ontwikkelingen te zien. We zien dat stedelijke regio's in ons land blijven groeien, dus ook de mobiliteit in en rond deze regio's. En die stedelijke regio's vinden we in de laagst gelegen, meest kwetsbare delen van onze delta, die bovendien te maken hebben met zeespiegelrijzing. Dat betekent dat we druk op onze fysieke infrastructuur hebben en ook dat we er de komende jaren in moeten blijven investeren, heel gericht op de plekken waar dat nodig is. We richten ons vizier niet alleen op de nabije toekomst, maar ook op de verdere toekomst, zodat we ook over 50 tot 100 jaar welvarend en veilig kunnen leven met een infrastructuur en een leefomgeving van wereldklasse. De begroting van I en M voor 2015 richt zich daarom op twee doelen: het versterken van onze huidige infrastructuur en leefomgeving en het verkennen van de toekomst. We zetten nu al in op ontwikkelingen die ons morgen en overmorgen een voorsprong geven.

De heer Smaling refereerde aan "The Turtles" en ik bedank hem voor de cd. Ik dacht dat de SP ook was voor "delen is het nieuwe hebben", dus de volgende keer volstaat een link naar Spotify om het punt te maken. Hij vroeg in dit verband naar de samenhang, naar een smakelijke I en M-caipirinha. Volgens mij is het combineren van infrastructuur en leefomgeving nu juist die smakelijke I en M-caipirinha waar hij om vraagt. De I en M-begroting biedt een meervoudig perspectief en doet dat ook zorgvuldig. Als we het bijvoorbeeld hebben over minder regels of meer snelheid, dan is dat geen doel op zich, maar is dat juist bedoeld om de creativiteit in de samenleving ruim baan te geven en mogelijkheden te bieden. Ik denk dus eerder aan "a room without a roof" uit het liedje "Happy" van Pharrell Williams, omdat uiteindelijk het wegnemen van belemmeringen ons lucht biedt en ook de maatschappij lucht biedt.

Dan kom ik op het eerste thema: bereikbaarheid.

De voorzitter:

De heer Smaling heeft eerst nog een vraag. U moet 'm wel zingen, hoor!

De heer Smaling (SP):

Ik wil de inleiding van de minister inderdaad even beetpakken. Als ik zo naar haar luister, denk ik: perfect verhaal. Maar in de eerste paar zinnen hoor ik het woord infrastructuur heel vaak. Die is ook belangrijk, maar mijn punt is dat ruimtelijke ordening het hoofddoel moet zijn en dat de infrastructuur daar onderdeel van uitmaakt. Bij de minister is het andersom. De ruimtelijke ordening gaat bij haar decentraal en zij wil daarbij de burgers mobiliseren. Daar heb ik ook niets op tegen: maak het bestemmingsplan maar flexibeler; daar gaan we het te zijner tijd nog over hebben. De ruimtelijke ordening moet echter op nationaal niveau duidelijk belegd zijn en infrastructuur moet daar een onderdeel van zijn, niet andersom. Is de minister dat met mij eens?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zie het als gelijkgeschakelde activiteiten. Ik zeg altijd dat infrastructuur de ruggengraat van onze economie is. Als je

niet van A naar B kunt komen, kun je ook economisch gezien heel weinig bereiken. Ruimtelijke ordening is heel belangrijk om de infrastructuur en de economische activiteit een goede inbedding te kunnen geven. Daarom heb ik drie blokjes in mijn bijdrage: één over bereikbaarheid en infrastructuur, één over ruimte en de derde gaat over water. De heer Smaling kan dus zien dat ik ze gelijk schakel en gelijke aandacht geef. Het is allemaal met elkaar verbonden. Volgens mij vraagt de heer Smaling ook wat de samenhang is. De samenhang is zo veel mooier geworden sinds we de vroegere ministeries van Verkeer en Waterstaat en Ruimtelijke Ordening gecombineerd hebben. Daardoor denken we in onze besluitvorming nu veel integraler en veel meer in samenhang.

De heer Smaling (SP):

Dat wil ik graag geloven, maar dan wil ik dat ook kunnen geloven. Ik geef een voorbeeld. We moeten inderdaad van A naar B kunnen komen, maar als ik van Zaltbommel naar Den Bosch rijd, kom ik liever niet door een soort veredelde Kalverstraat. Het is een keuze op nationaal niveau om zichtlocaties langs snelwegen te ontmoedigen. Zelfs DTZ Zadelhoff, een van de grote bouwers en niet gauw te betrappen op SP-sympathieën, zegt dat autosnelweglocaties geen toekomst hebben. Je kunt er niet komen met het openbaar vervoer, je kunt er geen wandelingetje maken en er is geen horeca. Je krijgt er omgekeerde dingen van: tussen Amersfoort en Barneveld wordt station Hoevelaken pas aangelegd als alle bedrijven er al staan. Als minister van Ruimtelijke Ordening kan deze minister ook zeggen dat zij gaat ontmoedigen dat langs de snelweg kantoren worden gebouwd, als onderdeel van het ruimtelijkeordeningsbeleid. Maar dat doet zij niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik doe dat niet, omdat ik het daar niet op alle punten mee eens ben. Ik vind dat je sommige activiteiten in stedelijk gebied moet doen. Die moet je goed ontsluiten met het ov en de auto. Andere activiteiten kunnen prima met de auto ontsloten worden. Bij bijvoorbeeld de Zuidas, waar we het verkeer én de kantoren ontwikkelen, kijken we ook naar de mogelijkheid om de ontsluiting op meerdere manieren te doen. Maar er zijn ook plekken die je niet in het stedelijk gebied wilt hebben. Denk aan grote detailhandel, de IKEA's bijvoorbeeld, waar je voornamelijk met de auto komt om je spullen te kunnen halen. Het verschilt dus gewoon per onderwerp of activiteit of je ervoor kiest om dat wel of niet aan een snelweglocatie te doen.

Dan kom ik op het thema bereikbaarheid. Ook daarvoor geldt dat de combinatie van versterken enerzijds en het verkennen van de toekomst anderzijds ingezet wordt. Met de doorstroming op de weg is het de afgelopen jaren heel erg goed gegaan. We zitten inmiddels — ik zeg dit met enige trots — op het fileniveau van 1998, terwijl er wel veel meer auto's zijn gaan rijden in de afgelopen tijd. Dat is te danken aan een combinatie van maatregelen. De aanleg van nieuwe rijstroken heeft daar groot effect op gehad; dat heeft de grootste impact gehad. Maar ook de economische crisis heeft impact gehad. De investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan, waren hard nodig en hebben effect gehad.

In de meest recente cijfers zien we tegelijkertijd dat die dalende trend in de filecijfers voorbij is. Daarmee volgen

de cijfers de aantrekkelijke economie en de verwachtingen van onze mobiliteit op de langere termijn. De heer Smaling vroeg: hoe staat het nou eigenlijk met de ontwikkeling van het autoverkeer? Dat is in de afgelopen jaren steeds toegenomen, van 63,3 naar 65 miljard afgelegde kilometers in de afgelopen vijf jaar. Ook KiM heeft toekomstonderzoek voor ons uitgevoerd. Het geeft aan dat, zonder aanvullende maatregelen, de drukte op de weg tot 2017 met 1% per jaar zal groeien. Dat is precies de reden waarom het kabinet de afgelopen jaren is blijven investeren in het wegennet en dat ook de komende jaren zal blijven doen.

Dat is ook mijn antwoord op de vraag van de heer Madlener. Hij vroeg naar mijn ambities bij het bestrijden van files. Komend jaar investeren we 2,3 miljard euro in wegen en 2,4 miljard euro in spoor. Dat leverde een behoorlijke discussie op in de Kamer. De verdeling is ongeveer gelijk en dat is al heel wat jaren zo. Dit jaar gaat er net iets meer naar spoor. De verdeling hangt heel vaak af van projecten, van timing en processen. Als er net een paar grote stations opgeleverd worden, zit het aan de ene kant wat hoger. Als er echter net wat grote wegen opgeleverd worden, zit het aan de andere kant wat hoger. Op de lange termijn, vanaf het verleden tot aan de toekomststermijn van 2015 tot 2028, is de verdeling per jaar dat er 43% naar wegen gaat en 35% naar spoor. Dat is het gemiddelde dat overal in zit. Het kan dus echter in het ene jaar bij het ene wat hoger liggen en het andere jaar bij het ander.

We hebben het echter nog steeds over totaal 5,9 miljard euro die we per jaar investeren. Dat is een heel groot bedrag, waarmee we bovendien veertien jaar vooruit werken. Natuurlijk is dat bedrag minder dan we willen. We weten allemaal dat er een bezuiniging heeft plaatsgevonden. Ik ben de eerste om dat toe te geven en ik heb dat ook al vaak gezegd. Maar het beeld dat de pot van I en M leeg is, klopt dus echt niet.

De heer De Rouwe (CDA):

Nee, maar het beeld dat die pot leeggehaald is, klopt dus wel. Er zit inderdaad nog wat in. Als we echter eerlijk zijn, is dat oud geld, dat gespaard is door voorgaande kabinetten. Dit kabinet, Rutte II, heeft één ding aan de pot veranderd: het heeft er geld uitgehaald voor andere dingen dan de aanleg van spoor, binnenvaart en wegen. Legt deze minister zich neer bij het opkomende filespook dat door iedereen weer voorspeld wordt? Het komt er weer aan, de komende jaren, de komende maanden, eigenlijk al vanaf deze week en vanaf de afgelopen maand. Want voor het eerst stijgen de files weer. Legt deze minister zich daar bij neer of gaat zij die cijfers verslaan? Gaat zij die files meer te lijf dan met de huidige, bestaande, afgesproken programma's van voorgaande kabinetten?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In Rutte I is er zo'n 500 miljoen per jaar bijgekomen. Dat bedrag is er in Rutte II ongeveer weer afgegaan. Die discussie hebben we al vaak gehad, dus daar hoeft ik niet ontkenend op te antwoorden. Vervolgens wordt gezegd dat ik toch nog een hele opgave heb en wordt mij gevraagd hoe ik daarmee wil omgaan en of ik dat filespook ga verslaan. Ik wil dat filespook verslaan. Dat is het betoog dat ik hier houd. De potten zijn niet leeg. Er is evenveel geld als er in het verleden was en toen zijn we er ook in geslaagd om de

filedruk enorm omlaag te brengen. Er staan een paar heel interessante wegtrajecten op de agenda, die ook gaan helpen het filespook te bestrijden. Daar zal ik zo nog dieper op ingaan. Daarnaast voeg ik ook weer nieuwe projecten toe, die niet door voorgangers ingebracht zijn. Ook die staan op de agenda. Ik ga die strijd dus graag aan. Ik denk ook dat we slim genoeg zijn om het tij te kunnen keren. Daar zal ik me ook volledig voor inzetten. De heer De Rouwe hoeft zich daar dus geen zorgen over te maken. De heer De Rouwe vroeg gisteren of er nog wel wat te doen was op het ministerie. Er is echter genoeg te doen. Er is veel te doen. Er zijn veel projecten die eraan komen en we hebben veel uitdagingen.

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

Er is genoeg te doen en er is genoeg uit te voeren. Alle plannen liggen vast tot 2023. Ik begrijp dat, maar dat betekent ook dat er geen geld meer is voor nieuwe projecten die wel degelijk nodig zijn. De files die nu en de komende maanden en jaren weer toenemen, worden niet bestreden met de plannen die thans voorliggen. De bureaus die dat doorrekenen en het KiM geven dat aan. Ook de ANWB waarschuwt daarvoor. Deze minister is laconiek in haar reactie door te zeggen dat zij rustig doorgaat. Zij vergeet dat er al files zijn aangekondigd met het huidige beleid. Het CDA heeft daarom maar een duidelijke vraag aan de minister: gaan de voorspelde files door omdat het kabinet erbij staat en ernaar kijkt? Of worden de files echt bestreden en tegengegaan? Gaat deze minister de voorspelde files tegenhouden, meer investeren en de wegen slimmer benutten? Ze heeft onze steun om alles uit de kast te halen. De nu al aangekondigde cijfers zijn gebaseerd op de huidige plannen en onder deze minister zullen de files steeds verder toenemen. Zij laat echt een lege portemonnee en bomvolle wegen achter.

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

Allereerst klopt het beeld niet dat de portemonnee leeg is. Elk jaar staat er zo ongeveer 5,9 miljard aan investeringen in infrastructuur in ons fonds. Dat blijft ook zo. De projecten die we al voor een geruime tijd hebben ingepland, hadden we ook niet kunnen uitvoeren. We hadden ook ieder jaar een stukje daarvan kunnen doen. We hebben dat echter bewust voor een lange tijd ingepland, zodat onze economie een boost krijgt. Op die manier weten partijen, die willen investeren en die het werk moeten doen, dat de overheid staat voor zekerheid en de komende jaren investeert in infrastructuur. Daarmee ondersteunt de overheid de economie. Er is dan ook geen verschil tussen het nu voor langere tijd inplannen van projecten of het per jaar in schijfjes doen en daarmee doen alsof er iedere keer nieuw beleid is. Dit is gewoon gedegen beleid met gedegen onderliggende projecten. We gaan op de korte termijn leveren en we gaan op de lange termijn leveren. Die projecten zullen de files ook oplossen. De komende jaren zullen er ongetwijfeld weer files en daaruit voortkomende vraagstukken te zien zijn, maar ook daarvoor zullen we weer oplossingen vinden. Soms gebeurt dat door anders te investeren, soms zal dat zijn door Beter Benutten-projecten. Nogmaals, ik doe hier zeker niet laconiek over want het is een belangrijk onderdeel van mijn werk. Ik heb er echter vertrouwen in dat we dat goed kunnen doen. Volgend jaar leveren wij 237 kilometer aan rijstroken op. Dat is ongeveer net zo veel als het afgelopen jaar. De trajecten die volgend jaar opgeleverd worden, zijn bijvoorbeeld de A4 Midden-Delfland, tussen Delft en

Schiedam, de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A50 bij Ewijk. Alleen al in deze kabinetsperiode, een korte periode dus, komt er in totaal 800 kilometer aan rijstroken bij. Dit gaat dus een oplossing leveren, ook voor de toename van de files.

Ik hak ook knopen door over nieuwe projecten. Ik beslis over de Blankenburgtunnel, de A13/A16 bij Rotterdam, de Ring Utrecht en de verlenging van de A15 in het oosten van het land, van Nijmegen naar Zevenaar. Verder speelt volgend jaar het ontwerptractébesluit voor de Amsterdamse Zuidas, de voorkeursbeslissing over A58 Eindhoven-Tilburg en de N65 bij Vught. Al deze projecten zijn structurele oplossingen voor structurele knelpunten. Het zijn ook nog eens echt grote, complexe projecten die niet op basis van de voorgangers gerealiseerd zijn, maar waarover in deze periode wordt besloten. Ik zeg dat nog maar een keer helder tegen de heer De Rouwe. Daar zitten dus, in antwoord op de vraag van de heer Madlener, heel wat trajecten in de regio Rotterdam bij. Ik noemde de A13/A16 en de Blankenburgtunnel al. De heer Madlener maakte ook de opmerking dat ik vooral wegen openstel waarover mijn voorganger heeft besloten. Ik heb dat nog eens bekeken, maar van de 800 kilometer die in deze kabinetsperiode wordt opengesteld, heb ik zelf over 450 kilometer knopen doorgehakt en mijn voorganger over 350 kilometer. Er gebeurt wat dat betreft dus veel en er gebeurt ook veel nieuws in deze kabinetsperiode.

De heer **Madlener** (PVV):

De minister hakt knopen door, maar dan wel van projecten die door haar voorganger zijn geïnitieerd. Nu duren die projecten lang en het is natuurlijk ook goed dat deze doorgang vinden en versnellen, maar het woord "versnellen" lijkt wel geschrapt te zijn uit het vocabulaire van de minister. Wij moeten toch vaststellen dat de VVD verantwoordelijk is voor een grote greep uit het MIRT, te weten 6,4 miljard. Dat heeft geleid tot een plaatje op de website van het ministerie van Infrastructuur, namelijk een plaatje van het aantal vertraagde projecten. Ik heb dat plaatje hier bij mij. Dat liegt er niet om. Je ziet dat de VVD in deze kabinetsperiodes vooral projecten vertraagt en er geld uithaalt, waarbij ze ook nog het autorijden enorm duur heeft gemaakt. Dus u bent toch een beetje de minister van het duurder maken van de auto, van het zien van de automobilist als melkkoe en van het vertragen van projecten. Wilt u vandaag nog een lijstje naar de Kamer sturen met het aantal projecten dat u gaat versnellen, naar voren gaat halen?

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

Ik heb zo-even al tegen de heer Madlener gezegd dat er juist in deze kabinetsperiodes tot een heleboel projecten besloten is, dus niet door de voorgangers. De voorgangers hebben ook heel goed werk gedaan. Ik ben altijd ook heel tevreden over degenen die hiervoor het ministerie bestierden. Heel belangrijk was bijvoorbeeld het project voor de verbreding van de wegen, waardoor we heel snel een aantal knelpunten konden oplossen. Ik noem de aanleg van extra rijstroken. Voor een deel is dat aan de voorgangers te danken en voor een deel heb ik dat zelf gedaan. Ik sprak zo-even al over de 450 km die ikzelf heb gerealiseerd en de 350 km die mijn voorgangers hebben gerealiseerd. Verder noem ik de projecten rond de Blankenburgtunnel, de A13, de A16 en de A15 in het oosten van het land. Dat zijn alle-

maal projecten waar ik met u in deze Kamer over gediscussieerd heb en waar ik met u de besluiten over neem in deze kabinetsperiode en die in Rutte I op de agenda stonden. Dus ik leg naast mij neer dat dit alleen maar het werk van mijn voorgangers is geweest. Op ons ministerie zeg ik altijd: wij openen het werk van de voorgangers en de opvolgers openen weer onze werkzaamheden. Dat is nu eenmaal zo bij langetermijninfrastructuur, maar het is niet zo dat er in deze periode niets besloten is. Sterker nog, het zijn eigenlijk veel grotere en complexere projecten die nu op de agenda staan, dan dat van de verbreding van de wegen, omdat het aanleggen van nieuwe schakels een heel complexe activiteit is.

Verder heeft de heer Madlener gezegd dat ik een aantal projecten zou vertragen. Dat heb ik inderdaad ook gedaan. Over de reden daarvan hebben we ook uitgebreid gesproken bij de behandeling van de vorige begroting. Omdat er een bezuiniging had plaatsgevonden op het infrafonds waren er twee keuzes: of we gingen projecten schrappen of we zetten ze verder in de tijd. Ik heb toen aan uw Kamer meegedeeld ervoor te kiezen een aantal projecten verder in de tijd te zetten, omdat we anders de economie geen goed zouden doen. Doordat we het verder in de tijd zetten, hebben we ook het infrafonds tot 2028 verder belegd dan ikzelf ook wenselijk zou vinden. Dat neemt niet weg dat die projecten op de agenda staan, sommige voor een jaar later, sommige voor twee jaar of drie jaar later. Dat geeft de regio's, de aannemers en de ontwikkelaars die er werk voor krijgen, wel de zekerheid dat wij als Rijk zullen blijven investeren in onze infrastructuur. Dus wat dat betreft heb ik van het kwaad het beste gemaakt en ervoor gezorgd dat wij niet gingen schrappen maar dat we een aantal projecten wat later in de tijd gingen doen.

Soms versnellen we ook. Onlangs hebben we hier in de Kamer een discussie gehad over de vraag of de noordelijke ringweg boven Utrecht niet versneld zou kunnen worden. Dan doe ik dat, maar dat kan alleen maar als een ander project vertraagt. Versnellen kun je namelijk alleen maar kosteloos als je extra geld krijgt en anders moet je het doen ten koste van vertragingen die elders plaatsvinden. Wij blijven actueel ieder jaar volgen waar we kunnen versnellen en waar het langzamer kan, maar het heeft alle aandacht.

De heer Madlener (PVV):

Veel woorden, maar de minister erkent dus dat zij de minister is geweest die heel veel projecten vertraagd heeft. Het staatje staat op de site van haar eigen ministerie. Zij is ook de minister die het autorijden duurder heeft gemaakt. Dus concludeer ik dat deze VVD-minister verantwoordelijk is voor het duurder maken van het autorijden en het vertraaggen van projecten. De automobilist betaalt dus meer en krijgt minder, terwijl de files onderhand toenemen. Ik vraag de minister toch om daarover na te denken en de Kamer vandaag nog een lijstje met versnellingen te sturen. Er zijn heel veel werkloze bouwvakkers die dolgraag die wegen willen aanleggen. Het is ook goed voor de Nederlandse economie en voor de automobilist. Daar de files weer toenemen, wordt het tijd dat de minister gaat versnellen in plaats van vertragen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken het frame dat de heer Madlener wil neerleggen richting de partij. Ik sta hier namens het kabinet. Nogmaals, de investeringen die we doen zijn ook gelijk aan de investeringen zoals in de jaren daarvoor. Had ik graag meer gewild? Ja, ik had graag meer gewild. We hadden een stijging gepland bij Rutte I en die is er bij Rutte II weer uitgegaan. Het is echter niet zo dat de automobilist er qua investeringen nu in een keer heel veel bekaaid van af is gekomen. Ik houd mij nu maar even bij mijn eigen onderwerp; de discussie over fiscaliteiten is volgens mij deze week elders in de Kamer gevoerd. Maar nogmaals, wij als kabinet zijn er voor de automobilist. Wij willen dit niet per se voor de automobilist, maar vooral omdat infrastructuur de ruggegraat van onze economie is. Alle aanlegprojecten die ik net noemde, zijn ook goed voor de werkgelegenheid. Het is belangrijk om ook dat in het oog te houden. Als ik uitga van de cijfers van het Economisch Instituut voor de Bouw, leveren de huidige investeringen ook bijna 40.000 banen op in de komende jaren. Als ik de heer Madlener was, zou ik ook blij zijn dat wij daarmee zo actief aan de slag zijn. En als hij ergens nog een pot met goud heeft gevonden waarmee ik het kan versnellen, houd ik mij altijd aanbevolen voor het amendement dat daarbij hoort.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik vind het altijd wel verbazend als partijen of bewindspersonen in de Kamer zeggen dat zij voor dé automobilist zijn. Wij zijn toch gewoon voor bereikbaarheid? Dat is toch belangrijk en niet de techniek waarmee, maar het effect ervan? Dus die ronkende taal van "ik ben er voor de automobilist" ... Volgens mij moet het gaan om het effect. Mensen willen ergens naartoe kunnen. Dat is belangrijk en daar moeten wij voor zorgen.

PVV en CDA hebben natuurlijk gelijk dat er minder geld in het Infrastructuurfonds zit. Zij geven daaraan kwalificaties die ik er niet aan zou geven, maar ze hebben wel gewoon gelijk. Vervolgens is de vraag hoe je slim omgaat met het resterende geld. Dan zie ik hier een minister die zich op de borst klopt omdat zij over 450 kilometer de knoop heeft doorgehakt, terwijl de Rekenkamer zegt dat er grote risico's aan zitten. De minister heeft namelijk in haar berekeningen of er voldoende geld voor onderhoud is, een fout gemaakt van 700 miljoen. Het tekort is zelfs gestegen van 300 miljoen naar 400 miljoen eind 2013. Mijn vraag aan de minister is dus hoe het kan dat zij met 700 miljoen tekort heeft gerekend in het begin. Het tekort was in 2011 300 miljoen en is eind 2013 toegenomen tot 400 miljoen. Hoe kan dat?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom daar straks graag op terug. Het staat twee of drie bladzijden verderop in mijn betoog. Daarom is het handiger om het totaalbeeld voor de gehele Kamer te schetsen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Prima.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Van Veldhoven heeft dat antwoord van mij tegoed. Ik ging ervan uit dat niet alleen zij, maar ook andere Kamerleden hierover willen discussiëren.

Mevrouw Visser stelde een vraag over het onderliggende wegennet. Ook de PVV vroeg daarnaar en kondigde zelfs een amendement aan. Nu hebben wij in Nederland heel heldere afspraken over verantwoordelijkheden. Het Rijk gaat over de rijkswegen, de provincies gaan over de provinciale wegen en de gemeenten gaan over de gemeentelijke wegen. Natuurlijk zit ik ook ieder jaar in het MIRT-overleg met de provincies en een aantal grote gemeenten om tafel om te bekijken welke specifieke knelpunten er zijn. Wij doen dat ook voortdurend in het programma Beter Benutten. In goed overleg kan dit betekenen dat het Rijk meebetaalt aan projecten in de regio en dat de provincies meebetalen aan landelijke wegen. Men heeft ook altijd in de MIRT-boeken kunnen zien dat die kruisbestuiving ook plaatsvindt. Dat gebeurt op basis van een grondige analyse van de knelpunten en de mogelijke oplossingen. In dat opzicht weten wij elkaar dus te versterken op het moment dat dit nodig is en er de mogelijkheid ook toe is. Wij zouden soms namelijk meer willen dan er kan. Daarnaast is er ook nog een pot voor regionale en lokale projecten, de reg/lok pot.

Als de vraag zou zijn of ik nu nog een apart fonds wil creëren voor provinciale wegen en daar 200 miljoen in wil stoppen, dit in reactie op het amendement van de heer Madlener, dan wil ik dat niet. Wij werken al zo vanuit de huidige verdeling. De reden is dat ik niet zomaar een pot wil maken waaraan geen analyse ten grondslag ligt. De reden is dat de provincies en de gemeenten ook zelf budgetten hebben voor infrastructuur. Ik vind ook dat zij die in eerste instantie moeten inzetten. Het maken van een rijkspot maakt lui. De reden is ook dat ik niet positief ben gestemd over de dekking ervan, want die gaat ten koste van de pot waaruit wij vervuilde bodem en terreinen moeten saneren. Dat moeten wij ook gewoon doen. De dekking ervan vind ik dus onwenselijk. Met andere woorden: als de heer Madlener aandacht vraagt voor de knelpunten op het gebied van provinciale wegen, dan zeg ik dat wij daarover altijd met de provincies in gesprek zijn. Wij hebben onze verantwoordelijkheden en zij hebben hun verantwoordelijkheden, maar wij proberen elkaar wel te versterken. Als wordt gevraagd of ik een deel van het rijksgeld wil overhevelen naar de provincies, is mijn antwoord nee en zeker niet gezien de opmerking zojuist dat ik te weinig geld uitgeef aan de wegen op nationaal niveau. Dan zou ik zeker niet nog iets extra willen weggeven via dit amendement.

De heer Madlener (PVV):

De minister zegt net op mijn interruptie: ik wil wel, maar ik heb geen pot met goud. Ik kom met een amendement waarmee geld vrij te maken is om heel veel te doen voor de bereikbaarheid in Nederland en dan zegt ze: ik wil het niet. Ik weet nog een pot met goud, namelijk die cheque uit Brussel, die 642 miljoen. Misschien is het wel aardig om dat eens te bespreken in het kabinet. Ik wijs erop dat de automobilist fors meer is gaan betalen. De automobilist is de melkkoe van de VVD geworden, maar als het gaat om extra geld voor wegen, zegt deze partij: ho maar. Ik wijs er ook op dat investeren in wegen goed is voor de economie. Het is goed voor al die werkloze bouwvakkers die dolgraag aan die wegen willen gaan werken. Wat de minister doet, is het vertragen. Ze laat de automobilist meer betalen, maar over de aanleg van wegen en een impuls voor de economie zegt ze: ik betaal het liever aan Brussel. Ik vind dat echt verkeerd beleid. Ik begrijp niet dat haar partij, de VVD, dit allemaal steunt.

De voorzitter:

De minister staat hier namens het kabinet en niet namens een partij, zeg ik erbij.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als kabinetslid zeg ik dan ook maar: ik hoor dat verschillende partijen onderling een politiek frame proberen op te leggen. Daar doe ik maar even niets mee. Ik blijf erbij dat ik flink investeer en dat ik dat ook de komende jaren blijf doen. Dat doe ik omdat het van belang is om de infrastructuur goed te onderhouden en goed aan te leggen, ook om de economie te stimuleren.

De heer Madlener (PVV):

Politiek frame? Het is de politieke realiteit! Ik heb niets gezegd dat niet klopt. Er is met mijn amendement extra geld voor de provinciale wegen. Dat doet enorm veel voor de bereikbaarheid en voor de veiligheid, zeg ik erbij. De minister laat dat gewoon liggen; ze gaat het amendement kennelijk ontraden. Er is een cheque uit Brussel gekomen. Die hoeven we, zoals Engeland doet, niet te betalen. Maar het kabinet zegt: laten we het maar lekker betalen. Ik constateer dat de automobilist goed is als melkkoe voor dit kabinet. De boetes zijn verhoogd, de accijnzen zijn verhoogd! Waar is het kabinet mee bezig als het gaat om de bereikbaarheid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, wij investeren net zo veel als voorgaande jaren. We zullen ook de komende jaren dezelfde soort bedragen investeren. Ik heb al eerder gezegd dat ik ook graag een verhoging had gewild, maar tijdens de bezuiniging moesten alle ministeries inleveren, waaronder dit ministerie. Als we met z'n allen vinden dat we niet 11 miljard rente op de staatsschuld moeten betalen omdat dat zondegeld is, moeten we ook met z'n allen een duit in het zakje doen. Er kan dan niet één ministerie uitgezonderd worden, waardoor de andere het allemaal moeten doen. De heer Madlener haalt geld uit een pot die elders voor bedoeld is. Het lijkt wel of hij een pot met goud gevonden heeft, maar hij heeft gewoon een potje modder, want dat geld is al bedoeld voor het bodembeleid.

Mevrouw Visser vroeg of we bij de aanleg goed rekening houden met het goederenvervoer. Ze vroeg naar een helder afwegingskader van het economisch belang van de goederensector. Natuurlijk is dat economisch belang altijd onderdeel van de afweging, bijvoorbeeld in een MKBA of een kosteneffectiviteitstoets. Juist als onderdeel van die integrale benadering heb ik twee studies naar goederencorridors laten starten als onderdeel van de nieuwe MIRT-onderzoeken. Zo kunnen we daar de komende jaren specifiek op inspelen.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik wil nog terugkomen op het vorige punt over de aansluiting van het hoofdwegennetwerk op het onderliggend wegennetwerk. Los van het amendement van de PVV voor extra geld, vragen wij er wel aandacht voor. Het merendeel van het aantal kilometers wordt op het onderliggend wegennetwerk gereden, provinciaal en gemeentelijk. Er is een pot genaamd BDU van 2 miljard per jaar die we

decentraal besteden en er zijn programma's als Beter Benutten. Er is dus geld beschikbaar. Wij vragen aan de minister om niet zozeer vanuit het Rijk een pot met geld aanvullend beschikbaar te stellen en te zeggen: gaat u zich maar inschrijven. Ik herken namelijk het gedrag dat de minister beschrijft. Wij zeggen: zet het geld dat al beschikbaar is effectief in. Als daarbij knelpunten ontstaan, zorg er dan voor dat de decentrale overheden over de brug komen en ze daartoe worden uitgedaagd, juist als we in het hoofdwegennetwerk investeren. Het zou zo zonde zijn als we wel de snelwegen aanleggen en je vervolgens na de afrit niet kunt doorrijden door allerlei stoplichten en rotondes.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Visser heeft helemaal gelijk. Ik dacht dat ik daar wat over had gezegd, maar ik zal proberen om dat nog wat uitgebreider te doen. Wij houden rekening met elkaar. Het MIRT maakt dat steeds belangrijker. We doen het niet alleen op het gebied van de wegen, maar bijvoorbeeld ook op het gebied van economische activiteiten of bouwlocaties. We proberen die hele integrale slag te maken. Het heeft weinig zin om in de hoofdweg te investeren als je vervolgens op het onderliggende wegennet vast komt te zitten en vice versa. Een voorbeeld is de ring rondom Utrecht. We pakken de hele ring aan, dus de A27 maar ook de noordelijke route boven Utrecht. Dat is een provinciale weg. Je doet het dus echt samen, omdat de verkeersbeweging ook gezamenlijk wordt ervaren. Er zijn meer projecten waarbij we dat doen, ook in het kader van Beter Benutten. Soms ontstaat een file niet zozeer omdat er te veel verkeer is op een rijksweg, maar omdat er een slechte afslag is bij een gemeente, die zorgt voor terugslag op de rijksweg. Dan bespreek je met elkaar wat je zou kunnen doen om die afslag te verplaatsen, te veranderen of te verbeteren. Het komt mij dus bekend voor en wij werken er ook aan. We vinden het belangrijk om het totaalplaatje te zien. Ik heb de Kamer vorig jaar september bijvoorbeeld een uitgebreide nota gestuurd over alle plannen die we in de Rotterdamse regio hebben, inclusief de effecten die die plannen hebben op het onderliggende wegennet, omdat daarover veel vragen waren.

Voorzitter. Ik kom te spreken over beheer en onderhoud, waarover veel fracties vragen hebben gesteld naar aanleiding van het Rekenkamerrapport. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik blij ben met het rapport van de Algemene Rekenkamer, maar dat ik me de punten ook erg aantrek. Ik ben namelijk de eerste geweest die hiervoor is gaan staan. Ik heb het budget in 2011 meteen met 3,8 miljard verhoogd, ten koste van aanleg. Dat is voor politici altijd een lastige keuze, want het is leuker om iets nieuws te doen dan je geld te stoppen in beheer en onderhoud. Juist omdat ik dat zo ongelooflijk belangrijk vind, heb ik daarvoor gekozen. Daarnaast heb ik voor 1 miljard aan versoberingen en efficiencyvergrotingen doorgevoerd. Bij de laatste bezuinigingen heb ik de Kamer medegedeeld dat ik niet op beheer en onderhoud wilde korten. Daarmee konden we de tekorten na 2020 helemaal dekken. Tot 2020 kon dat niet helemaal, omdat ik anders weer moest schrappen in aan te leggen projecten, die natuurlijk al waren belegd. Die keuze wilde ik juist niet maken. Hetzelfde gold voor mijn keuze om bij de bezuinigingen te vertragen in plaats van te schrappen en datzelfde gold ook voor beheer en onderhoud.

Ik was me er dus van bewust dat tot 2020 niet al het gewenste geld aanwezig is. Eerder was het helemaal niet

aanwezig. Als er ergens een vertraging in een project zat, losten we dat op met geld dat over was. Ik was me er dus van bewust, maar ik heb er ook bewust voor gekozen om een versobering in te zetten op het beheer- en onderhoudsprogramma. Ik ben van mening dat enige krapte ook gezond is. Het belangrijkste is echter dat we kunnen inspelen op noodgevallen. Als er à la minute iets aan onderhoud moet gebeuren, doen we dat ook gewoon.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik hoor de hele tijd de term "bewust". Dat is interessant, want de Rekenkamer heeft berekend dat er tot 2020 een gat is van 700 miljoen. Was de minister zich hiervan bewust en, zo ja, waarom heeft zij dat niet gemeld aan de Kamer toen zij die dappere poging deed om alles opnieuw na te rekenen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij verschillen met de Rekenkamer van mening over de hoogte van het bedrag. Ik heb op dit moment de precieze cijfers niet voorhanden, maar uit de beantwoording van de rapportage van de Rekenkamer blijkt dat het om ongeveer 300 miljoen gaat. Ik zal hier in tweede termijn op terugkomen, maar naar mijn mening heb ik de Kamer in algemene zin al meegedeeld hoe ik wil omgaan met achterstanden in beheer en onderhoud. Tot 2020 gaan wij met versobering en krapte aan de slag en na 2020 zullen wij die volledig inboeken. Tot 2028 hebben wij ruim 7 miljard beschikbaar voor beheer en onderhoud. Rijkswaterstaat houdt de staat van de weg continu in de gaten.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat was de vraag niet.

De voorzitter:

Maar de minister mag even uitpraten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom nog op de vraag terug. Niet alleen in financiële zin hebben we het in de gaten, omdat we 7 miljard hebben, maar ook in praktische zin, omdat we de staat van de weg continu in de gaten houden. We doen dat in vakken van 100 meter. In antwoord op de vraag van mevrouw Visser kan ik melden dat je soms de snelheid op zo'n vlak kort moet verlagen voor een spoedreparatie. Dat zijn die 71 locaties. Volgens de Rekenkamer is het beschikbare budget nog niet helemaal aan de goede jaren toebedeeld. Dat is mij bekend, maar het is niet in één keer op te lossen. Tot en met 2016 is dat wel gebeurd en ik zal het in de begroting voor de jaren daarna door middel van "schuiven" opnieuw doen. Per jaar zal dat een goede plek worden gegeven.

Een ander punt van de Rekenkamer is dat de Kamer niet genoeg overzicht heeft om haar controlerende taak uit te voeren. Mevrouw Van Veldhoven heeft om meer informatie daarover gevraagd. In het wetgevingsoverleg heb ik aangeboden, een technische briefing daarover te organiseren en heb ik toegezegd de gevraagde overzichtstabel toe te voegen aan de begrotingsinformatie over beheer en onderhoud. Daarmee wordt in één oogopslag duidelijk hoe het zit met

alle B&O-budgetten en de "schuiven" die wij over de jaren maken.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Weet de minister mijn vraag nog?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja. De heer De Rouwe vroeg of aan de Kamer was gemeld dat tot 2020 niet alle beheer- en onderhoudsbudgetten bekend zijn. Ik heb aangegeven dat ik de precieze formulering niet weet, maar dat wel in algemene zin aan de Kamer is meegedeeld dat wij ze na 2020 volledig ingeboekt hebben en tot 2020 met versobering en krapte zouden gaan werken. Ik heb ook gezegd, daarop graag in tweede termijn terug te komen.

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

Dit vind ik dus exemplarisch. De minister weet niet hoe het gemeld is en komt er in de tweede termijn op terug. Dat is echt exemplarisch voor deze minister, die op zichzelf een dappere poging heeft gedaan om te kijken hoe het zit, maar die niet in control is. Laten we er geen woordspelletje van maken of het nu 700 miljoen is 300 miljoen. Het gaat om honderden miljoenen die deze minister bij haar second opinion heeft gemist. Om die reden vraagt het CDA of deze minister op dit onderwerp in control is. De Rekenkamer is daar heel helder over: het ministerie is niet in control, heeft de kosten niet goed ingeschat en heeft het probleem ook nog niet opgelost. Bovendien ziet de Rekenkamer alle aangekondigde efficiëncymaatregelen en besparingen niet terug in een begroting. Trekt deze minister zich dat aan of blijft zij laconiek zeggen dat zij niet weet hoe zij het geformuleerd heeft en dat zij er nog wel eens op terugkomt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daardoor gebruikte ik het woord "bewust", omdat de heer De Rouwe vroeg of ik dat over het hoofd had gezien. Toen het vraagstuk voorlag, zagen wij dat niet voldoende beheer en onderhoud was ingeraad. Als oplossing hebben wij gekozen om dat volledig te doen na 2020, want dan hebben wij de vrije ruimte. Voor 2020 willen wij daaraan deels door versobering en deels door oplossingen per jaar invulling geven.

De heer De Rouwe vraagt aan mij hoe ik dit precies aan de Kamer heb gemeld. Dat weet ik niet, maar dat geef ik graag. Ik was mij ervan bewust, dus ik voel mij hierover in control. De Rekenkamer doet goed werk en vraagt mij of ik het beleid goed genoeg invul. De Rekenkamer wijst ons op bepaalde punten: minister, u zegt dat u aan versobering doet; hier zien wij dat u het goed doet, maar daar moet u het beter doen. Al die punten nemen wij ons ter harte. De Rekenkamer doet dit op heel veel onderwerpen. Als wij het er niet mee eens zijn, dan geven wij in onze beantwoording aan dat wij er anders tegen aankijken. Als wij het er wel mee eens zijn, dan nemen wij het over. De Kamer heeft onlangs het rapport gekregen. Er staat precies in hoe wij op al die verschillende onderwerpen oordelen. Ik heb absoluut geen paniek dat wij nu een heel groot beheer- en onderhoudsprobleem hebben. Ik zie dat wij het over een aantal jaren nog beter in de boeken moeten zetten. Ik neem het mij ter harte dat ik de Kamer daar meer inzicht in moet

geven, zoals ik daarnet al zei in reactie op een vraag van mevrouw Van Veldhoven. Wij zullen die technische briefing doen, wij zullen die overzichtstabel toevoegen, zodat de Kamer altijd haar controlerende en toetsende rol kan waarmaken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb twee vragen aan de minister, maar eerst geef ik een stukje toelichting. Van die 700 miljoen waar de heer De Rouwe het over heeft, is voor 300 miljoen een oplossing gevonden en voor 400 miljoen, dus bijna een half miljard, is er gewoon nog steeds een gat. Dat schrijft de Rekenkamer in zijn rapport. Er is een gat van een half miljard. De minister heeft dat niet heel erg helder op haar netvlies, en dat verbaast mij. Maakt de minister zich zorgen om dat halve miljard? Heeft zij bewust de areaalgroei niet meegenomen in de oplopende onderhoudskosten? Als je meer wegen aanlegt, weet je toch ook dat je meer moet onderhouden? Dat laat je toch niet bewust buiten beschouwing?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, dat heb ik ook zeker niet bewust gedaan. Wij hebben in het afgelopen jaar nog reparaties aangebracht op de areaaluitbreiding. Daar heb ik uitgebreid discussie over gehad. Wij moeten er altijd voor zorgen dat er, als wij nieuwe projecten starten, een life cycle moet zijn. Als je een project start, moet je ook meteen nadenken over het beheer en onderhoud in de jaren die daarop volgen. Dat doen wij vanaf dat moment dus ook voor alle projecten. In het verleden was dat niet voor alle projecten gebeurd. Daarom hebben wij het begin vorig jaar voor een aantal projecten extra gedaan. Het is een proces waarbij je al zoekende vindt bij welke projecten het wel en bij welke projecten het niet goed was gedaan. Ik heb het gevoel dat wij dat nu allemaal in beeld hebben. Met de laatste slag hebben wij de achterstallige areaalgroei die wij niet geraamd hadden, nu meegenomen. Alle komende projecten kennen de life cycle. Daar zullen wij op moeten blijven sturen.

Die 400 miljoen zijn we niet kwijt. De Rekenkamer zegt alleen dat het bedrag nog niet goed in de begroting is toegedeeld. Ik geef aan dat dit ook niet in één keer op te lossen is. Voor de komende jaren tot 2016 hebben wij het gedaan. Voor de begrotingen van de jaren daarna zullen wij dat ook doen. Ik zal de Kamer alle inzicht geven met de overzichtstabel en de briefing daarover.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik blijf horen: ik ben me overal van bewust, maar toch heb ik een gat van bijna een half miljard waar ik gewoon nog geen geld voor heb. Daarom heb ik in mijn termijn aan de minister gevraagd: breng de financiën op orde en ga bekijken welke projecten je moet temporiseren. Dan kan de minister niet alleen stoer zeggen dat zij weer 450 kilometer weg heeft aangelegd, maar ook dat zij de financiën weer echt op orde heeft gebracht. Dat wil zij wel. Zij heeft maatregelen genomen, maar zij laat een gat van een half miljard liggen. Waarom niet de hele boel nog een keer goed tegen het licht houden? Minister, breng het op orde. U bent al een heel eind. Zet die laatste stap met dat halve miljard. Zorg dat u dat goed onder controle krijgt. Zorg dat u in het debat in de Kamer weet waar dat halve miljard vandaan komt en hoe u dat gaat oplossen, en kom dan bij ons terug.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik doe dat jaarlijks door te kijken welke projecten vertraging oplopen en welke bedragen wij er vervolgens bij beheer en onderhoud in kunnen stoppen. Dat geldt voor de periode tot 2020. Vanaf 2020 is het geraamd. Ik doe het nu al tot en met 2016, maar je kunt niet voor 2017, 2018, 2019 en 2020 al zien wat er vertraagd raakt, tenzij je het natuurlijk bewust gaat vertragen. In zo'n periode zijn er altijd projecten die uitlopen. Het is dus veel verstandiger om dat jaarlijks te doen. Ik kijk nu vooruit. In de begroting voor 2016 is het ingeboekt. Ik zal dat de jaren daarna in elke begroting weer doen om ervoor te zorgen dat we doen wat we moeten doen. Tegelijkertijd spelen natuurlijk ook de versoberingsacties. Verder ben ik een voorstander van enige krapte in een infrafonds. Het is altijd zonde als je in een infrafonds "onderplant" en daarom moet je altijd zorgen voor enige krapte.

Nogmaals, we moeten nog 400 miljoen een plek geven. Het is overigens volgens ons een kleiner bedrag, namelijk 300 miljoen. Deze 300 miljoen moet je afzetten tegen het totale budget van 5,9 miljard per jaar. Bovendien vertragen er sowieso soms wat projecten en daardoor kan het volgens mij goed een plek krijgen.

Dat is de planning, maar wat gebeurt er feitelijk? Stel dat er wat in de buitenwereld gebeurt, stel bijvoorbeeld dat er een brug kapot gaat of dat er een gat in de weg valt, dan zullen we op dat moment altijd onmiddellijk het onderhoud gaan doen. Het is dus niet zo dat we het dan moeten laten liggen. In de praktijk zal het dus ook geen probleem zijn.

Nogmaals, geef mij de mogelijkheid en de tijd om het de Kamer te laten zien in een briefing en in een overzichtstabel. De Rekenkamer heeft haar rol te spelen en zij zei dan ook terecht: ik wil alles al ingepland zien. Wij zeggen echter: we houden vast aan een zekere krapte en we zorgen ervoor dat we spontaan kunnen inspelen op vertragingen. Met andere woorden: geef mij de mogelijkheid om dat inzichtelijk te maken, zodat de Kamer haar rol hierbij kan invullen. Ik zou het jammer vinden om projecten te moeten vertragen als dat projecten zijn die uiteindelijk niet in de vertraging gaan en er projecten zijn die wel spontaan alsnog in de vertraging gaan. Als ik dat zou doen, zouden we namelijk over een paar jaar misschien wel 400 miljoen overhebben die we niet weg kunnen zetten.

De heer Smaling (SP):

In mijn ogen schuift de minister een belangrijk advies van een hoog college van Staat terzijde. Het gaat niet om niks. Dit is een groot bedrag en dat laat ook wel zien dat er een behoorlijke disbalans is ontstaan tussen aanleg en beheer en onderhoud. De minister geeft ook eerlijk toe dat zij liever iets aanlegt dan dat zij onderhoud pleegt. Dat is heel eerlijk, maar volgens mij is nu het moment gekomen om bij te buigen. Nu is het het moment om bijvoorbeeld de verbreding van de A27 iets naar achter te schuiven. Tot 2017 — dat is al bijna zover — is er volgens het KiM nog groei in de automobiliteit. Als de minister dat zou doen, kan zij nu versneld inzetten op onderhoud en beheer. Dat lijkt mij een heel logische conclusie, gezien het rapport van de Rekenkamer. Ik snap niet waarom de hakken in het zand gaan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik negeer het rapport van de Rekenkamer absoluut niet. Ik heb al aangegeven dat ik er blij mee ben. Zoals de heer Smaling heeft kunnen zien, nemen we ook bijna alle aanbevelingen van de Rekenkamer over. Op een aantal punten denken we wel dat inzicht te hebben. Dat geven we ook aan en vervolgens reageert de Rekenkamer daar weer op. Ik negeer nooit rapporten van dergelijke instanties, integendeel: ik probeer daar goed inhoudelijk op te reageren.

De heer Smaling zegt dat ik liever aanleg doe dan beheer en onderhoud. Ik denk dat ik duidelijk heb kunnen maken dat ik degene ben die die 3,8 miljard heeft gevrijwaard van bezuinigingen. Verder heb ik de areaaluitbreiding het afgelopen jaar geregeld. Hij kan dus met eigen ogen zien hoeveel belang ik hecht aan beheer en onderhoud.

Het gaat om 300 miljoen en dat is inderdaad een substantieel bedrag. Verder moet je dat wel afzetten tegen de 5,9 miljard die we per jaar besteden en moet je je realiseren dat die 300 miljoen over een aantal jaren wordt verdeeld. Dat bedrag is daardoor in mijn ogen inpasbaar. Ik zal het ook inpassen, want dat is mijn rol en mijn taak. Ik heb ten slotte ook al aangegeven dat ik de Kamer volledig inzichtelijk zal maken hoe ik dat ga doen.

De heer Smaling (SP):

Ik zie nog steeds dezelfde reflex bij de minister en haar enthousiasme over wat er allemaal nog aangelegd moet worden. Ik wil echter echt weten wat zij op korte termijn gaat doen om die disbalans tussen aanleg en beheer en onderhoud te slechten. Ik vraag dat zo nadrukkelijk, omdat ik toch iemand zie met de flexibiliteit van de deur van een bankkluis, en dat vind ik jammer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan op mijn kop gaan staan, maar misschien is het beter om nog een keer te zeggen dat ik nu juist heel veel geld heb uitgetrokken voor beheer en onderhoud om die disbalans te verkleinen. De reden daarvoor is dat ik echt geloof dat beheer en onderhoud ongelooflijk belangrijk zijn. Je kunt wel nieuwe wegen aanleggen, maar als je daardoor op de rest van de wegen niet meer kunt rijden, heb je een probleem. Het Nederlandse wegennet is natuurlijk wel een van de beste wegennetwerken in de wereld. Zie wat het World Economic Forum hierover zegt. Tegelijkertijd is ons wegennet heel druk bereden. Wij zijn heel erg afhankelijk van het goed functioneren van bruggen, sluisjes en dergelijke zaken. Als er in de praktijk iets is, duiken wij er meteen op. Wij zijn in het verleden niet in staat geweest om tot 2020 het volledige bedrag voor beheer en onderhoud in te boeken. Dat had gekund; dat is een keuze. Dan schrap je projecten. Daarvoor heb ik niet gekozen. Ik heb de Kamer ook duidelijk gemaakt dat ik daar niet voor gekozen heb, maar dat ik ervoor kies om dat laatste, onzekere bedrag op te vangen op het moment dat zich vertragingen voordoen. Ik denk dat ik daarmee een heel goed model heb. Anders hebben wij hier een eindeloze discussie over wat wij wel en niet gaan schrappen, terwijl er uiteindelijk altijd projecten zijn die in de loop der tijd uitlopen; de Kamer mijn begroting.

De voorzitter:

Ik heb u in dit rondje al gehoord, mijnheer De Rouwe, maar omdat ik in een goede bui ben, krijgt u bij dezen nog even het woord, als het in één vraag kan.

De heer De Rouwe (CDA):

Dit begint echt een casinominister te worden die gokt op meevallers. In interviews geeft zij ook aan dat zij hoopt en verwacht dat er in de toekomst weer geld bij komt. Zij hoopt ook dat er meevallers komen. Zij zegt hier nu iets heel vreemds: in de praktijk zullen zich geen problemen voordoen. Mag ik de minister wijzen op een kaartje van de Algemene Rekenkamer met 70 locaties waar een snelheidsbeperking is geweest en waar nog steeds snelheidsbeperkingen zijn? Dat komt doordat er niet opgetreden wordt, doordat er te weinig geld is. Waarom houdt de minister steeds die laconieke houding aan, waarbij ze wel zal zien wat er gebeurt? Wat is dit voor minister? Sta nou op, zorg er nou voor dat het op orde is, minister! Er is geen misverstand over het feit dat u hebt bekeken of er achterstallig onderhoud is. Er is alleen hier en bij de Rekenkamer een groot vraagteken of u het goed hebt gedaan. Het antwoord is nee! U bent niet in control.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, daar ben ik het niet mee eens. Ik heb net het voorbeeld van de vakken genoemd. Elk jaar doen wij controles op de wegen en elk jaar is er ergens een stuk weg dat verouderd is of dat aangepakt moet worden. Dat doet Rijkswaterstaat ook. Wij voeren controles uit en houden de weg continu in de gaten. Dat geldt ook voor het spoor. Ik heb het nu toevallig over de weg, maar het spoor en de vaarwegen vallen hier natuurlijk net zo hard onder. Bij de weg controleren wij in vakken van 100 meter. Uiteindelijk zal er in de loop der jaren altijd ergens een stuk asfalt versleten zijn, want of je het nu wel of niet in je begroting raamt, slijtage komt gewoon voor. Als er slijtage aan wegen, bruggen, vaarwegen en dergelijke is, moet er opnieuw gerepareerd worden. Dat doet Rijkswaterstaat dan ook. Dat betekent dat je soms op zo'n wegvak van 100 meter even kort de snelheid moet verlagen om een spoedreparatie uit te voeren. Die snelheid verlagen wij in het kader van de veiligheid van de wegmedewerkers. U hebt kunnen zien welke ellende het oplevert als wij die snelheid niet verlagen. Die 71 locaties zijn er inderdaad, maar die zijn gewoon het gevolg van het dagelijks onderhoud. Je kunt niet zeggen dat je nooit meer hoeft te onderhouden als je alles gepland hebt! Daar gaat het niet om. De discussie hier gaat over de vraag of je die laatste 300 miljoen — of 400 miljoen, als je daarover van mening wilt verschillen — voor de toekomst volledig wilt inplannen. Of doe je het op basis van tegenvallers en meevallers en zorg je ervoor dat er ieder jaar een sluitende begroting is?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Laat ik allereerst constateren dat wij ervoor moeten zorgen dat wij die technische briefing en alle informatie van de minister hebben voordat wij met elkaar het MIRT-debat ingaan, want wij hebben het hier wel over een begroting. Wij moeten dit dus goed op orde hebben.

De minister zegt in haar reacties steeds dat zij alles onder controle heeft en dat zij alles opgelost heeft, maar het rap-

port van de Rekenkamer zegt dat het alleen maar erger wordt en dat de minister het helemaal niet onder controle heeft. De Rekenkamer schrijft letterlijk: "(...) blijkens de ontwerpbegroting 2015 van het Infrastructuurfonds (...) is dit tekort voor de periode 2014-2020 zelfs toegenomen van 240 miljoen vorig jaar tot meer dan 400 miljoen. Ook het achterstallig onderhoud, dat blijkens ons onderzoek de afgelopen jaren verder is toegenomen, moet worden aangepakt." De minister heeft het niet onder controle! Wat gaat zij doen om het wel onder controle te brengen en om het echt op te lossen? Zoals zij zelf zegt, is het een keuze. Kiest de minister er echt voor om de problemen met het onderhoud structureel op te lossen? Of kiest zij toch liever voor die hobbybruggen voor de achterban?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou helemaal niet in termen als "hobbybrug voor de achterban" willen praten. Het gaat ook over spoor en over vaarwegen. Het gaat over al onze budgetten. Heb ik alles onder controle? Ik heb net aangegeven dat ik elk jaar weer blij ben met rapporten van de Rekenkamer op alle onderwerpen, want de Rekenkamer bekijkt gewoon of wat wij bedacht hebben, in de praktijk ook zo is uitgekapt. Ook sturen wij ieder keer weer bij als de Rekenkamer dingen constateert die wij niet gezien of niet gedaan hebben. U kunt ook in het rapport van de Rekenkamer lezen dat wij op een aantal punten hebben gezegd dat we die de volgende keer verbeteren, anders doen. U hoort mij dat dus ook niet zeggen. Maar u hoort mij ook niet zeggen dat ik out of control ben. Die vraag leeft in de Kamer. Wij wisten dat we niet tot 2020 alle gewenste beheer- en onderhoudsbudgetten ingepland hadden. Dat konden we ook niet doen. We hadden er geen budget voor, of we moesten gaan schrappen. Ik heb daar niet voor gekozen. Ik heb ervoor gekozen om vanaf 2020 te gaan schrappen in vrij aanlegbudget. En ik heb ervoor gekozen om tot 2020 zo veel mogelijk in te plannen aan beheer- en onderhoudsbudget en om daarnaast te versoberen en enige krapte te realiseren. De discussie gaat nu vooral over de krapte. Mag je die wel of niet hebben op een begroting? Tot 2016 staat het er volledig in. Van 2016 tot 2020 zal ik ervoor zorgen dat het ieder jaar ingeboekt wordt.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik heb nog een vraag over het Rekenkamerrapport. De minister geeft in haar reactie aan dat sinds 2012 nieuwe investeringsbesluiten worden genomen op basis van kostenramingen, waarbij de life cycle costs worden meegenomen. Dat klinkt goed. Daarna staat er een zin waarvan ik de minister wil vragen om die toe te lichten: "Eind 2014 zal één integraal lcc-kader beschikbaar zijn voor alle fasen." Wat bedoelt de minister met "fasen"? Worden alle besluiten die zijn genomen vóór 2012 ook in de systematiek van de life cycle costs meegenomen? Volgens mij is het belangrijk dat dit gebeurt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zoals ik net al zei, bekijken we nu niet alleen wat het kost om projecten aan te leggen maar ook wat het kost om ze in de toekomst te beheren en te onderhouden. Dat gebeurt eigenlijk al steeds meer door de DBFM-contracten die we hebben, waarin je vaak met de aannemers een onderhoudsregime afspreekt. Een tijdje terug heb ik bekeken in welke

oude projecten nog geen areaaluitbreiding zat of beheer- en onderhoudslasten, en hoe we die erbij kunnen ramen. Na de 3,8 miljard hebben we vorig jaar nog een extra areaaluitbreiding voor budget voor beheer en onderhoud ingebracht. Daarmee hebben we de projecten van voor 2012 in beeld.

De heer **Madlener** (PVV):

Files kosten veel geld en de filedruk neemt toe. Het Rekenkamerrapport laat zien dat zo'n 6% van die files veroorzaakt worden door de reparaties van de minister. Zij zal toch iets moeten doen om ervoor te zorgen dat die spoedreparaties niet meer nodig zijn. Zij moet daar goed onderhoud voor plegen. De minister zegt hier: ik pleeg niet goed onderhoud; ik ga dat onderhoud uitstellen en wat krapte veroorzaken. Dat veroorzaakt echter wel extra files. Ik wil een afspraak met de minister maken dat zij garandeert aan de Kamer en aan alle automobilisten dat het aantal files door spoedreparaties omlaag gaat. De minister moet haar financiën dus op orde krijgen. Mijn vraag aan de minister is: gaat u ervoor zorgen dat het achterstallig onderhoud niet meer zal plaatsvinden, dat de spoedreparaties zullen afnemen en dat u uw eigen zaakjes op orde heeft?

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

Wij monitoren ieder jaar hoeveel vertraging of files wij veroorzaken door ons eigen onderhoud. Vroeger was dat veel hoger. Nu is het al jarenlang 6%, omdat Rijkswaterstaat er alles aan doet om het verkeer zo goed mogelijk door te geleiden op het moment dat we onderhoud plegen. Onderhoud is gewoon een dagelijkse activiteit. Wij moeten het hele jaar door onze spullen onderhouden. Het is dus niet 6% als gevolg van spoedreparaties. Nee, het is 6% filevorming als gevolg van het onderhoud aan de weg. Dat onderhoud doen we juist om de weg goed te houden voor de gebruiker. Zouden we geen onderhoud doen, dan zou de gebruiker veel meer problemen ervaren. Het gaat dus niet om 6% spoedreparaties. Het gaat gewoon om 6% filevorming als gevolg van onderhoud aan de weg. Dat onderhoud aan de weg, aan de brug of aan wat dan ook, moeten we gewoon blijven doen.

De heer **Madlener** (PVV):

Is de minister het met mij eens dat het aantal spoedreparaties zal stijgen als je iets minder goed onderhoud pleegt?

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

Ja.

De heer **Madlener** (PVV):

Het is dus logisch dat als het aantal spoedreparaties stijgt, het aantal files als gevolg van die reparaties ook zal stijgen. Dat is precies het punt dat ik wil maken. De minister boekt te weinig geld in voor onderhoud. Daardoor stijgt het aantal noodreparaties. Dat geeft ook kans op ongelukken en onveiligheid en kost ook weer veel geld door al die files. Mijn vraag is dus, nogmaals: wanneer zorgt de minister ervoor dat het onderhoud op orde is?

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

Ik ben het er helemaal mee eens dat je, als je te weinig onderhoud doet, uiteindelijk reparaties krijgt die niet nodig zijn of dat je misschien ernstigere problemen krijgt. Maar ik probeer aan te geven dat beheer en onderhoud mij juist heel erg aan het hart gaan. Dat heb ik al heel veel keren gezegd. Ik heb er heel veel geld voor vrijgemaakt. Ik heb er niet alles voor vrij kunnen maken wat wenselijk was, omdat wij dan moesten gaan schrappen in projecten die al lopen of toegezegd zijn. Dat zijn de projecten tot 2020, hè. Dat zijn allemaal projecten die nu al in uitvoering zijn. Moeten wij dan een stuk spoor dat wij wilden verbeteren, nu on hold zetten? Of moeten wij dan een stuk weg dat wij al her en der hebben toegezegd, on hold zetten? In zo'n heel groot budget zit altijd flexibiliteit als er projecten vertragen.

Tot 2016 heb ik het beheer en onderhoud ingepland. Dan is het probleem er ook niet. Natuurlijk hebben wij altijd problemen met onderhoud, maar die doen zich altijd voor, of je het nou gepland hebt of niet. Gaten in de weg of bruggen die mankementen krijgen, kunnen altijd voorkomen. Wij hebben dat ingepland. Ook de komende jaren zal ik zorgen dat de dingen waarvan de Rekenkamer nu zegt dat ik ze eigenlijk wel zou moeten doen, jaarlijks gebeuren. De discussie die wij nu voeren, is of je dat van tevoren gaat doen, dus of je daar nu alvast 300 miljoen voor gaat beleggen, of dat je dat in de loop der jaren doet op het moment dat zich tegenvallers voordoen in de planning van projecten. Ik kies voor dat laatste. Daar kies ik bewust voor, want dan hoeven wij niet iets te schrappen wat deze of gene graag zou willen omdat er ergens anders een project vertraagt.

Als een Kamermeerderheid wil dat ik dat wel nu al volledig inplan, dan betekent dat dat ik daarvoor iets moet gaan schrappen. Dat kan ook. Ik maak die keuze niet. Ik wil heel graag met de Kamer die discussie aangaan, maar laten wij dan ook de diepte ingaan zodat iedereen kan zien hoe dat dan werkt. Dan krijgen we een technische briefing over het systeem en inzicht in de overzichtstabel. Ik heb die overzichtstabel toegezegd voor de volgende begroting. Dat heb ik bij het vorige wetgevingsoverleg gedaan. Mevrouw Van Veldhoven vraagt nu of het voor het MIRT-overleg kan. Dat weet ik nu niet. Dat kan ik niet beantwoorden. Op de vraag hoe snel je zoiets kunt doen, moet ik in tweede termijn terugkomen.

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

Ik sluit mij aan bij de zorgen die collega's uitten over de onderhoudsbudgetten, die ook in het rapport van de Rekenkamer naar voren zijn gebracht. Ik wil nu inzoomen op iets wat hiermee te maken heeft, namelijk de mensen die het onderhoud uitvoeren. Wij zijn onlangs opgeschrikt door een dodelijk ongeval. Dat vinden wij allemaal natuurlijk verschrikkelijk. In het verleden heeft de ChristenUnie al aandacht gevraagd voor het tijdstip waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd. Als ik het mij goed herinner, zou er een werkgroep aan de slag gaan om te bekijken wat een goed tijdstip is om werkzaamheden uit te voeren. Mij bereiken op dit moment signalen dat er te snel wordt gegrepen naar nachtwerk. Kan de minister toelichten hoe dat in de praktijk gaat? Dat automatisme zou ik heel graag willen doorbreken. Daar was die werkgroep ook voor bedoeld.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik vind het ook vreselijk wat er gebeurd is. Ik vind het ook echt vreselijk als mensen kruizen en afzettingen op de weg negeren en daar te snel rijden en gevaarlijk gedrag vertonen. Afgelopen keer betrof het een ongeval met een vrachtauto en een wegmedewerker. Dat soort dingen is heel erg naar. Het zijn onze mensen of het zijn mensen die wij inhuren, maar dan zijn het nog steeds onze mensen die aan de weg werken. Er wordt altijd gekeken hoe je dat zo veilig en goed mogelijk kunt doen. Daarom hebben wij tijdens onderhoud ook vertragingen. Een deel van de Kamer zegt nu: wij moeten geen files hebben als gevolg van wegonderhoud. Maar dat hoort nu eenmaal bij veiligheid. Die discussie over werken overdag of 's nachts hebben wij ook in de Kamer gevoerd. Ik heb naar aanleiding van de bezuinigingen gezegd: ik verplaats een deel van de werkzaamheden naar de dag, omdat dat goedkoper is dan nachtwerk. Daarvan is weer gezegd: u mag niet meer hinder veroorzaken. Overdag werken veroorzaakt natuurlijk meer hinder dan werken in de nacht. Wij kiezen altijd een beetje voor een mix. Sommige dingen wil je echt 's nachts doen omdat het anders grote opstoppingen veroorzaakt op het wegennetwerk of op het spoor. Andere activiteiten kun je ook goed tijdens de dag doen. Door daar continu gesprekken over te hebben proberen wij dat zo goed mogelijk vorm te geven.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik herken dat werkzaamheden overdag voor meer overlast voor het verkeer zorgen. Dat is overduidelijk. Mij bereiken echter signalen dat er door Rijkswaterstaat toch vrij automatisch gekozen wordt voor nachtwerk. Dat is een vrij eenvoudige oplossing om zo min mogelijk hinder voor het verkeer te veroorzaken. Dat begrijp ik ook wel. Maar dat automatisme wil ik nu wel graag in het debat inbrengen. De minister zegt dat het iedere keer een afweging is. Dat is niet conform de signalen die ik krijg. Zou de minister haar licht misschien nog eens willen opsteken bij Rijkswaterstaat, om te bekijken of die processen inderdaad zorgvuldig verlopen en of er iedere keer zorgvuldig wordt gekeken of er voor dat project op die locatie voor nachtwerk of dagwerk gekozen moet worden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet dat het een afweging is, maar ik kan hierover nog een keer extra met mijn staf overleggen. Ik weet dat het een afweging is, omdat we vanwege bezuinigingen juist ook vaker overdag werken. Uiteindelijk hebben we ook als principe dat je niet meer dan zoveel procent hinder wilt veroorzaken. Die 6% is daar mede op gebaseerd. Dat betekent dat je per project moet bekijken wat het effect zal zijn. Als je op de A10 bezig bent, zijn de effecten natuurlijk totaal anders dan op een ander type weg. Zo wordt er gekeken.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik doe in dit huis al geruime tijd begrotingsbehandelingen. Het is voor mij een heel nieuwe figuur dat de minister een begroting neerlegt waar een gat in zit. Als wij, als Tweede Kamer, onszelf serieus nemen, vind ik eigenlijk dat wij geen begroting kunnen accepteren waar een gat in zit. Ik zou de minister willen oproepen om toch die pijnlijke keuze te maken. Het gat zit er, omdat de minister niet wil kiezen tussen de verschillende dingen waarmee ze het kan dekken. Daarom heb ik een voorstel: stel bijvoorbeeld óf de Blanken-

burgtunnel óf de verbreding van de A27 bij Amelisweerd uit. Die hebben allebei alleen een positieve MKBA bij hoge economische groei, die we op dit moment niet hebben. Het Centraal Planbureau heeft van die plekken ook voorgesteld om het met twee jaar uit te stellen. Dan kan deze minister een gewone, normale, sluitende begroting aan de Kamer voorleggen. En op het moment dat mocht blijken dat er een sluitende MKBA is voor deze projecten, kan zij dan die projecten aanleggen. De minister kan ze niet allebei uitvoeren. Dit is de regering die het huishoudboekje op orde ging brengen. Doe dat dan ook.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Allereerst sluit de begroting. Hij sluit gewoon tot en met 2016. De Kamer besluit daar jaarlijks over. Ik zou haar geen begroting met een gat durven te presenteren. Hij sluit. Hij sluit niet tot 2020 en daarover zegt de Rekenkamer: doe dat nou wel. Daar hebben we nu discussie over. Ik heb de Kamer de afgelopen jaren echter geen begroting gepresenteerd met een gat erin. Mevrouw Van Tongeren stelt nu voor om de MKBA als uitgangspunt te nemen voor de projecten die we moeten gaan schrappen. Zij noemt toevallig de Blankenburgtunnel en de ring om Utrecht, omdat zij daar misschien niet de allergrootste fan van is. Als we de MKBA echter als leidraad gaan nemen, dan zou ik moeten beginnen met het uitstellen van alle spoorprojecten, die wat betreft de MKBA zwaar onder de 1 zitten. Dat wil ik niet doen, want ik vind die spoorprojecten ook heel belangrijk. Ik vind wél alles belangrijk: spoor en weg. We moeten in Nederland nou eenmaal op verschillende modaliteiten kunnen bewegen. Dit is een klein prikkeltje terug met betrekking tot de twee projecten die mevrouw Van Tongeren noemde. Als de MKBA leidend zou zijn, kom je op een heel andere afweging in het fonds. Ik probeer juist die afweging niet te hoeven maken, maar het jaarlijks op een goede manier te dekken, zonder dat ofwel het spoor ofwel de weg daar onnodig pijn van moet ondervinden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik begrijp de positie van de minister. Alle Kamerleden zijn er twee tot drie keer op teruggekomen en de minister blijft hetzelfde zeggen. Is een spoedreparatie, waar de minister voor wil kiezen, echter niet veel duurder? Technisch heeft de minister gelijk: voor dit jaar is de begroting sluitend. Maar bij infra, wat toch de ruggengraat van de economie was, kun je niet van jaar tot jaar kijken. Dat zijn projecten die voor veel jaren van belang zijn. Het punt is dat je, als je het gewone onderhoud niet inplant, spoedreparaties krijgt. Die zijn veel duurder. Het probleem wordt dan niet alleen verschoven, maar het wordt ook nog vergroot.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil hier toch een misverstand wegnemen. Ik kies niet voor spoedreparaties, maar heb gewoon een beheer- en onderhoudsprogramma. Voor dit jaar, volgend jaar, het jaar erop; dat beheer- en onderhoudsprogramma is er en dat is gedekt. Het is alleen nog niet gedekt voor 2017, 2018 en 2019. Dat zal ik uiteindelijk binnen het infrafonds doen. Ik zal u geen begroting met een gat leveren. Ik zal dat ook gewoon de komende jaren realiseren doordat de andere projecten vertragen en ik dan dat budget kan inzetten. Zo hebben we tot 2011 altijd gewerkt. We hebben er hier nu een enorme discussie over, maar zo is er altijd gewerkt tot

2011. Ik heb ervoor gekozen om dat niet meer te doen. De Rekenkamer zegt: dat is goed; u hebt het gedekt na 2020, maar zou het beter tot die tijd ook kunnen doen. Ik heb ervoor gekozen het grootste deel in te plannen, maar dat laatste stukje nog op de oude manier te doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De minister kan nu wel zeggen dat we altijd zo gewerkt hebben, maar dat maakt het nog niet verstandig. Ik ben blij dat deze minister het wel wil aanpakken. Mijn verzoek is om dan ook het laatste stukje aan te pakken. Ik hoor in de tweede termijn of ze inderdaad de technische briefing en de stukken nog voor het WGO MIRT kan leveren, zodat we dan kunnen discussiëren over de vraag hoe de begroting ook voor 2015 op orde komt. Ik ben blij dat de minister de keuze aan de Kamer laat of we wel of niet willen schrappen, want dat legt ook een deel van de verantwoordelijkheid bij de partijen hier neer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voor 2015 is de begroting op orde. Dat zei ik al eerder. Het gaat om de latere jaren. Ik zal inderdaad kijken of ik die technische briefing en de overzichtstabel al eerder kan leveren. Dan wil ik andersom ook graag dat de Kamer echt openstaat voor de discussie of dat het verstandigste is om te doen. Ik begrijp best de reactie van mevrouw Van Veldhoven, omdat een orgaan zegt dat ik nog meer zou moeten beleggen. Tegelijkertijd wil ik graag dat de Kamer ook kijkt naar de argumenten en wat het betekent voor het geheel en of de Kamer het dan nog steeds zo wil doen. Over het al dan niet schrappen van projecten kunt u elke MIRT-vergadering weer oordelen. Volgens mij is de Kamer daarbij altijd al aan zet.

De voorzitter:

Ik stel vast dat we een behoorlijk blok interrupties hebben gehad. We zijn nog maar in het eerste blokje, "bereikbaarheid". We hebben nog een aantal blokjes te gaan en mogen ook nog naar de staatssecretaris luisteren. Tussendoor moet ik nog schorsen voor de lunch. We hebben nog een regeling van werkzaamheden. Dus als zowel de Kamer als de minister en de staatssecretaris het puntig kunnen houden, zou ik dat waarderen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat doe ik graag. Ik denk dat we hiermee het lastigste gehad hebben, dus we kunnen het over de andere onderwerpen ook puntiger hebben. Ik wil nog een laatste opmerking maken over beheer en onderhoud. De heer Smaling vroeg naar het afnemende budget van Rijkswaterstaat en of dat er ook mee te maken had. Dat staat er echter los van, omdat beheer en onderhoud vanuit het infrafonds betaald wordt. Rijkswaterstaat moet gewoon bezuinigen, net als alle andere overheidsonderdelen. Het zal zijn werk met minder fte's moeten doen. Er werd ook nog gevraagd naar de consequenties voor de kennis. We proberen de komende jaren juist in te zetten op het behoud van kennis. We gaan dus meer inhoudelijk werven en minder "managerial". Ik zal het in het Nederlands zeggen: we gaan minder werven op management en iets meer op inhoudelijke kennis.

Dan ga ik over naar het blokje "Beter Benutten".

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, is het echt nodig? Gaat uw gang, kort en puntig.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat zal ik doen. Een vraag is niet beantwoord. De Rekenkamer is namelijk ook heel kritisch geweest over de efficiency-opbrengsten. Er was aan de Kamer beloofd dat er 600 miljoen opgehaald zou worden. De Rekenkamer zegt dat het niet duidelijk is of die doelstellingen gehaald worden. Zowel in mijn termijn als in mijn interruptie heb ik gevraagd hoe het daarmee staat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is onze verplichting om die versobering in te gaan vullen. Dat zullen we ook moeten doen. Je probeert altijd te bedenken hoe je dat het beste kunt vormgeven. Als we dat met de gedachte maatregelen niet halen, zullen we andere maatregelen moeten verzinnen om dat te realiseren. We zullen dat echter moeten doen en moeten waarmaken. Ik geef graag inzicht in hoe ver we daarmee zijn en wat we nog meer aan maatregelen plannen om dat bedrag te gaan halen.

De heer De Rouwe (CDA):

Natuurlijk is de minister verplicht om dat te doen. Sterker nog, zij heeft dat ook beloofd. De vraag, ook bij deze begroting, is gewoon: haalt zij dat? Hoeveel van die 600 miljoen is binnengehaald? Hoeveel ligt er nog op de plank? Dat is gisteren gevraagd, maar het is niet in de schriftelijke beantwoording teruggekomen. Ook in deze beantwoording komt het niet terug, dus kennelijk ligt het gevoelig. Ik stel dan ook voor om vandaag een overzicht over die 600 miljoen naar de Kamer te sturen, waaruit duidelijk wordt wat is binnengehaald, wat er kennelijk niet is gelukt en wat er nog moet gebeuren. Hierover zijn meerdere vragen gesteld, maar er komt geen antwoord, behalve het bekende antwoord: "ik kom er later op terug". Wij nemen daar geen genoegen mee.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het ligt niet gevoelig. Ik heb dan gisteren niet goed geluisterd, want ik heb die vraag niet op mijn netvlies staan. Ik zal hierop in de tweede termijn mondeling antwoorden. Dat scheelt weer een schriftelijke reactie.

Ik kom nu bij Beter Benutten. Het versterken doe ik ook door het wegennetwerk zo goed mogelijk te benutten. Wij investeren heel veel in infrastructuur, maar wij willen die infrastructuur natuurlijk ook goed benutten. Wij pakken met slimme gebiedsgerichte maatregelen in dat programma heel concrete knelpunten aan in de verschillende stedelijke regio's. Soms helpt het verplaatsen van een afslag, zoals ik net al zei, om zo opstoppingen op regionale of lokale wegen op te lossen. Soms maken 1.000 auto's per dag het verschil tussen een file of geen file. Dat gebeurde bijvoorbeeld bij de Algerabrug in Krimpen aan den IJssel. Met een aantal simpele, lokale oplossingen konden de files daar blijvend worden opgelost. Dat is een mooi voorbeeld van de manier waarop Beter Benutten werkt.

Het komende jaar verwacht ik de definitieve resultaten van het programma. Deze zullen goed worden geëvalueerd op kosteneffectiviteit, zeg ik in een reactie op mevrouw Visser. Op basis van de eerste 10% van de maatregelen weten wij dat Nederlandse automobilisten bij elkaar ruim 3 miljoen keer de spits mijden. Dat zijn 13.500 mensen per dag. Dit zorgt voor een flinke verlichting in de spits. Soms heb je maar een heel kleine verschuiving nodig om op bepaalde knelpunten de piek uit de spitsdruk te halen. Beter Benutten is voor mij dan ook een manier van kijken naar onze mobiliteit. Wij zijn een klein, druk land, waarin wij keihard werken aan infrastructuur. Maar de vraag hoe wij deze gebruiken, op een niveau van wereldklasse, vind ik net zo belangrijk. Dat is de reden waarom ik dit voorjaar met de twaalf betrokken regio's afspraken heb gemaakt over een vervolgprogramma. Gezamenlijk investeren Rijk en regio totaal 800 miljoen euro in de Beter Benutten-aanpak. Dat is ongeveer 1% van het totale budget dat wij in het Infracfonds beschikbaar hebben voor aanleg, beheer en onderhoud. De gezamenlijke ambitie is om de reistijd in de spits met 20% te verminderen in de specifieke regio's die meedoen. In veel drukke stedelijke gebieden is dat het verschil tussen dagelijkse files of geen files meer. Ik zet daarbij in op fysieke maatregelen, maar ook op in-car technologie en de ontwikkeling van multimodale reisinformatie. Daarmee probeer ik, naast de infrastructurele maatregelen die wij al nemen, ook het leven van de gebruikers van onze infrastructuur te vergemakkelijken en de files te verminderen.

Mevrouw Visser vroeg ook naar gedragsbeïnvloeding. Mijn insteek is dat de overheid niet zomaar iets voorschrijft. Ik geloof er niet in dat de overheid kan zeggen: "gij zult voortaan van uw auto overstappen naar het openbaar vervoer". De afgelopen jaren heeft dat niet gewerkt en dat zal ook de komende jaren niet werken. Ik geloof wel dat je in plaats van straffen kunt belonen en op een positief manier kunt verlokken. Zo boeken wij heel positieve resultaten met het schuiven tussen de modaliteiten. Dat gebeurt niet omdat de overheid het zegt, maar omdat de overheid het voor jou aantrekkelijk maakt. Dat is de weg die ik wil volgen.

Ik kom bij de nieuwe technieken, zoals ITS en de zelfsturende auto. Dat is ook een belangrijk onderdeel.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik wil even kort interrumpen naar aanleiding van de beantwoording van de minister. De minister geeft aan volgend jaar te komen met de evaluatie van het eerste deel van Beter Benutten, met name als het gaat om kosteneffectieve maatregelen. Wij lezen in de begroting, maar ook in de MIRT-systematiek die de minister toepast, dat er wordt vooruitgelopen op het hele gedachtegoed van Beter Benutten en de wijze waarop dat uitgewerkt moet worden. Wij hebben gesteld ons eerst de evaluatie te laten zien om te kijken wat werkt, omdat het voor ons anders nog meer een black box gaat worden. Waarop worden de infrastructurele projecten nu wel of niet beoordeeld? Waardoor vinden ze wel of geen voortgang? Dat kan het hoofdwegennetwerk zijn, maar ook het onderliggende wegennetwerk. Wij zouden dus graag die evaluatie willen zien, ook omdat wij constateren dat de doelstellingen die waren beoogd, nog niet zijn behaald. De vraag is dus: wat is de voortgang, waar staan wij nu, wat is nu effectief en hoe gaan wij ermee verder? Verder ben ik blij met de beantwoording door de minister van de vragen rondom gedragsbeïnvloeding.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan hier kort over zijn. In het nieuwe regeerakkoord hebben we gekozen voor Beter Benutten fase 2. Daarvoor zijn ook middelen vrijgemaakt en die zijn ook gevoteerd in de begroting. Er is dus sprake van een fase 2. Met de regio's wordt daarvoor nu al een en ander verkend, omdat je dan niet eindeloos wilt wachten. Tegelijkertijd snap ik heel goed dat de Kamer graag wil zien hoe fase 1 er uitziet. Wij doen ook op dit moment de verkenning met welke projecten je het beste effect bereikt ten opzichte van de euro's die je er in stopt. U koppelde het aan uw veronderstelling dat de doelstelling niet gehaald zou worden. Welnu, ik verwacht dat die doelstelling wel gehaald zal worden. Dat neemt niet weg dat een aantal van die projecten — het is ook de eerste keer dat we zo iets doen — gewoon iets meer tijd vergen. Dat betekent dat we pas in 2015 de projecten afgerond hebben en daarmee ook volledig inzicht in de resultaten hebben. Misschien kan ik in het kader van het MIRT nog iets zeggen over wat we tussentijds al zouden kunnen laten zien, zodat de Kamer al eerder een beeld krijgt van de effectiviteit van diverse soorten projecten.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik lees in de publieksrapportage Wegennet dat er een flinke toename van de files is vanwege ongevallen die veroorzaakt worden door het rijden van 130 km/u en meer rijstroken. De toename is tussen 2010 en 2013 van 9% naar 16%. Dat is bijna 80% meer files vanwege ongevallen. De minister vertelt ons dat Beter Benutten goed werkt, maar hoe reageert zij dan op deze cijfers uit die publieksrapportage?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet niet wat het programma Beter Benutten met de ongevallen te maken heeft ...

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat zijn die extra rijstroken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De extra rijstroken en de extra wegen betreffen een apart programma en dus niet Beter Benutten. Beter Benutten gaat over de vraag hoe je je bestaande weginfrastructuur zodanig kunt gebruiken dat niet iedereen bijvoorbeeld op hetzelfde moment op de weg zit als dat niet per se nodig is, waardoor je bijvoorbeeld de wegen niet hoeft aan te passen voor één uur spitsverkeer. Met andere woorden: hoe ga je partijen die op de weg zitten verlokken om iets anders te doen zonder er als rijksoverheid sturend in op te treden? Daar hebben we een diversiteit aan programma's voor. Bijvoorbeeld in de Rotterdamse havens hebben medewerkers elektrische brommers gekregen, zodat de vrachtauto's heen en weer kunnen en de medewerkers zich op een ander pad verplaatsen. Ik weet ook dat er ongevallen zijn op de wegen en dat er nu relatief meer wegen zijn met 130 km/u, maar dat heeft niet zozeer te maken met de snelheidsverhoging als wel met het feit dat er nu meer wegen zijn met 130 km/u die nu meetellen in de ongevalsmetingen. Dus ik denk dat u een paar dingen doorelkaar haalt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dan toch graag een reactie van de minister op de verdubbeling van het aantal files ten gevolge van ongevallen. In de publieksrapportage van Rijkswaterstaat over het wegennet wordt vermeld dat in vier jaar tijd sprake is van een stijging van 9% naar 16%. Dat is bijna een verdubbeling van het aantal ongevallen en die ongevallen veroorzaken weer extra files. Het ligt dus wel degelijk aan het gebruik van meer rijstroken en aan het rijden van 130 km/u. Dus als de minister effectief de files wil bestrijden, moet zij kijken naar de oorzaken. Dit is de eigen rapportage van het ministerie. Ik wil er dus wel graag een reactie op en dus iets anders dan dat er in Rotterdam met elektrische brommers gereden wordt. Dat laatste juich ik op zichzelf enorm toe, maar dat vermindert het aantal ongevallen dat files veroorzaakt niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik was aan het zoeken wat u bedoelde. U bedoelt dus dat u ook in Beter Benutten oplossingen wil zien voor de ongevallen, terwijl wij het eigenlijk in een ander programma hebben ondergebracht. Dat is de reden waarom ik denk dat we langs elkaar heen praten.

Er zijn grotere delen waarop 130 km/u mag worden gereden. We monitoren ook of 130 km/u extra ongevallen veroorzaakt. Daar hebben we geen enkel bewijs voor. Daarover heb ik ook steeds gecommuniceerd met de Kamer. De ongevallen die gebeuren zullen wel steeds vaker op een 130 km/u-weg plaatsvinden omdat er meer 130 km/u-wegen zijn.

Hetzelfde geldt voor het feit dat er meer spitsstroken zijn. Daar zien wij wel een verbinding tussen spitsstrook en meer ongevallen, omdat er snelheidsverschillen ontstaan. Dat is iets waarop wij sturen. Hoe richt je dat zo goed mogelijk in, hoe zorg je ervoor dat je de dynamische snelheden goed toont boven de wegdelen? Dat is dus even een antwoord op de rapportage. Ik leid uit de vraag af dat mevrouw Van Tongeren oké zegt, maar vraagt of ik met Beter Benutten ook nog iets aan ongevallen doe. Dat doen wij eigenlijk in het kader van een ander programma, waarbij wij elk ongeval analyseren en bekijken hoe wij de veiligheid op dat stuk weg kunnen verbeteren of gedrag van gebruikers op dat stuk weg kunnen veranderen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Nog even op hetzelfde punt over de verontrustende cijfers en de toename van het aantal files, gerelateerd aan ongevallen. De minister zegt dat zij dit inderdaad bij de spitsstroken ziet gebeuren en dat zij daarop maatregelen wil nemen. Wat is haar ambitie? Hoe ver moet het terug? Moet het terug naar die 9% en hoe zorgen wij er met elkaar voor dat wij niet alleen maar de intentie uitspreken, maar ook controleren of de maatregelen voldoende werken?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Onze ambitie is sky-high. Wij willen geen ongevallen en niet alleen vanwege het feit dat ze files veroorzaken, maar vooral ook omdat ze verkeersgewonden of -doden teweegbrengen. Elk ongeval op onze wegen wordt geanalyseerd. Er wordt gekeken wat het gevolg is, voor zover je dat kunt achterhalen. Je kunt dat namelijk niet bij elk

ongeval zien. Er wordt ook altijd gekeken of verbeteringen of aanpassingen moeten plaatsvinden aan het wegdeel of aan de bewegwijzering. Er wordt ook altijd gekeken of het een gevolg is van vreemd gedrag van bepaalde gebruikers en wat wij daaraan zouden kunnen doen. Elk ongeval wordt dus bekeken. Onze ambitie is dus heel hoog.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat is toch een vrij algemeen antwoord. Natuurlijk is de ambitie hoog. Dat moet ook. Iedereen in de Kamer vindt dat elk ongeval er één te veel is. We zullen ze ook nooit allemaal kunnen voorkomen. Wij zien nu een stijging. Mijn vraag aan de minister is tot welk soort maatregelen zij bereid is, gerelateerd aan de vraag hoe laag het aantal files als gevolg van ongevallen moet worden. De wisseling van de ene snelheid naar de andere snelheid is ook iets waardoor heel veel automobilisten in verwarring raken en echt niet meer weten hoe hard zij mogen rijden. Vervolgens gaan zij op de rem staan en krijg je daardoor ongelukken. Ik heb dat al eerder aan de kaak gesteld. Wat is de minister bereid om te doen en hoe kunnen wij haar daarop afrekenen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Kamer kan mij op twee punten afrekenen. Het eerste punt is de filedruk. Die is gewoon onderdeel van waarop de Kamer mij stuurt. In dit land hebben wij de afspraak dat files op de weg niet meer dan anderhalf keer de reistijd mogen zijn. Er zijn percentages afgesproken over files als gevolg van onderhoud aan de weg. Die percentages zijn er gewoon. Als er activiteiten zijn die die percentages bedreigen, moet ik mij daaraan houden. De filedruk ligt dus vast, die is anderhalf keer de reistijd. De 6% ligt ook vast. Het tweede punt is het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Ook daar stuurt de Kamer mij op. Ook daarover zijn ambities vastgelegd. Ik kom daarover nog te spreken naar aanleiding van vragen vanuit de Kamer. Er zijn dus twee instrumenten waarmee de Kamer mij hierop volledig kan sturen. Het vaststellen van een nieuw percentage bij ongevallen lijkt mij dan ook niet wenselijk.

Beter Benutten slaat een brug tussen de twee doelen die ik net schetste, aan de ene kant versterken en aan de andere kant verkennen. Van het vervolgp programma reserveer ik uit het budget 10% voor de ontwikkeling van intelligente transportsystemen. Ik wil dat Nederland een voortrekkersrol speelt bij de mobiliteit van de toekomst.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of ik al mijn visie op verkeer en vervoer in 2050 kan vastleggen. Ik kan mij de vraag natuurlijk voorstellen, maar de essentie van de huidige ontwikkelingen is juist dat je niet vandaag kunt voorspellen, maar dat je wel kunt verkennen. Dat onderwerp breng ik hier ook steeds terug. Dat doen wij ook. Partijen als PBL, KiM en Rli worden ook ingehuurd om die verkenningen te doen. Die hebben zij ook. Die maken zij niet alleen op hoe verkeer en vervoer eruitzien, maar ook nog in combinatie met bijvoorbeeld de stedelijke ontwikkeling. Die inzichten neem ik graag mee als wij nog komen te spreken over bijvoorbeeld de verlenging van het Infrafonds en het Deltafonds, omdat je uiteindelijk op basis van dat soort inzichten investeringskeuzes maakt. ITS, oftewel zelfrijdende auto's, kan klinken als sciencefiction, maar het is de realiteit van vandaag. We zitten in een gigantische ontwikkeling. Auto-

fabrikanten leveren nu al auto's die automatisch inparkeren, die afremmen om een botsing te voorkomen, die kunnen ingrijpen als je achter het stuur in slaap valt — dat is goed voor de vrachtwagenchauffeurs — of die automatisch afstand houden op de snelweg. Die auto's rollen nu al van de assemblageband. Ze beïnvloeden steeds meer de manier waarop we rijden. De ontwikkelingen gaan dus heel snel. In de komende tien jaar wordt 60% van de Nederlandse auto's met elkaar of met onlinediensten verbonden. Over twintig jaar geldt dat voor alle auto's in Nederland. Ik geloof dat al die innovatieve technieken grote en positieve gevolgen hebben voor de doorstroming, voor de verkeersveiligheid en voor de luchtkwaliteit.

Ze bieden ook enorme kansen voor nieuwe verdienmodellen voor het bedrijfsleven. Daarom wil ik heel graag dat Nederland een proeftuin wordt voor die innovatieve technieken. Ze moeten op onze wegen op grote schaal getest kunnen worden. Denk aan de proef van TNO rond de Tweede Maasvlakte met vrachtauto's die in een treintje rijden, waardoor ze op een evenwichtige manier en in een beter tempo kunnen rijden, of aan een proef met zelfrijdende auto's rond Ede-Wageningen. In antwoord op de vraag van mevrouw Visser zeg ik toe dat de Kamer begin volgend jaar een voorstel ontvangt om deze en andere proeven juridisch mogelijk te maken. Mevrouw Visser vroeg ook wat het betekent voor investeringen. Dat is nog moeilijk te zeggen. Er zijn heel veel scenario's voor. Ik volg de ontwikkelingen op de voet. Zij kan zien dat ik er warm voorstander van ben.

Ik wil overgaan op het tweede thema, water.

De voorzitter:

Dat is heel mooi. Voordat u dat doet, memoreer ik dat deze commissie op 17 november een wetgevingsoverleg heeft over water. Daarvoor is maar liefst zes uur uitgetrokken. Kunnen we het dus ook bij dit thema een beetje beknopt houden?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb nog een laatste vraag over de bereikbaarheid. Het regeringsdoel is dat er 200.000 elektrische auto's rijden in 2020. De minister is er voor de automobilist en zij wil graag het rijden van 130 km/u bevorderen. Ik heb een voorstel gedaan om bij trajectcontroles waar het mogelijk is elektrische auto's harder te laten rijden, of in elk geval te onderzoeken of dat een mogelijkheid is. Ik heb daar van de minister nog geen reactie op gekregen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wilde daar later op ingaan bij de overige vragen, waarbij ik alle initiatieven van de Kamer wilde behandelen. Maar ik wil er nu wel antwoord op geven. Mevrouw Van Tongeren heeft twee vragen gesteld over elektrisch rijden. Zij vroeg naar het bevorderen van het autodelen, elektrisch vervoer en stadsdistributie. Naar het autodelen kijk ik met een aantal partners van het SER-energieakkoord. Ik hoop dat dit jaar de green deal zero emissie stadsdistributie kan worden getekend. In het huidige actieplan voor elektrisch rijden van EZ wordt gewerkt aan 200.000 elektrische auto's op de weg in 2020. Het zijn er nu 42.000. Dat plan loopt volgend jaar af. EZ is bezig met een nieuw actieplan met hetzelfde doel.

Mevrouw Van Tongeren vroeg ook naar een proef met 130 km/u op de A2. Dat is mijn beleidsterrein. Ik zei vorige keer al dat ik het een sympathiek voorstel vind. Dat zal ik nu herhalen. Ik wil het verkennen. Dat is dus een toezegging. Ik probeer me voor te stellen hoe het er in de praktijk uitziet. Ik zeg eerlijk dat ik wel een aantal knelpunten zie. Hierbij gaat het ook weer om een wisseling van snelheden. Het moet wel verkeersveilig kunnen gebeuren. Het zal de knelpunten rond de luchtkwaliteit en de natuur oplossen, maar bijvoorbeeld niet die van de verkeersveiligheid of van het geluid. Het geluid van auto's komt vooral van de banden. Elektrische auto's maken net zo veel lawaai als een gewone auto. Ook hoop ik niet dat we hier dan weer een discussie moeten voeren over nog meer onduidelijkheid over de bebording als gevolg van verschillende bordjes. Maar ik vind het een interessante gedachte. Ik breng de voor- en nadelen in kaart en kom in de Kamer terug met een antwoord op de vraag of ik het wel of niet wenselijk vind. Uiteindelijk is mijn opzet dat er op zo veel mogelijk locaties 130 km/u gereden kan worden. Het doel is 70% van de rijkswegen. Over een aantal jaar zullen de meeste knelpunten die er nu nog op die trajecten zijn op het gebied van lucht, geluid en natuur, zijn opgelost. Daardoor is het voor iedereen geldig.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij met de toezegging van de minister. Het melden aan automobilisten zal op dit moment helaas meevallen, want er zijn maar 5.000 echte full-electric auto's in Nederland. Dat zijn auto's die zeker geen luchtverontreiniging veroorzaken als ze op de A2 rijden. Ik kijk met enthousiasme uit naar de verkenning van de minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik ga over naar het water. Ik had natuurlijk graag van alles verteld over het prachtige nieuwe Deltaplan, want ook dat is een van de grote nieuwe beleidsthema's van dit ministerie, zo zeg ik tot degenen die dachten dat we waren uitgeregeerd. Als onze infrastructuur klaar moet zijn voor de toekomst, geldt dat natuurlijk helemaal voor het water: droge voeten, voldoende zoetwater en een waterbestendige inrichting zijn essentieel voor de toekomst van ons land. Maar goed, we spreken hierover inderdaad nog uitvoerig tijdens ons wetgevingsoverleg op 17 november. Dan wordt ook de begroting van het Deltafonds behandeld.

Ik zal een vraag van mevrouw Dik-Faber hierover al beantwoorden. Haar voorstel was om het te verlengen tot 2036. Ik vermoed dat er vóór het wetgevingsoverleg een brief van de minister van Financiën zal zijn over dit onderwerp. Laat ik meteen iets zeggen over de verlenging van het infrastructuurfonds en het Deltafonds die een aantal Kamerleden hebben gesuggereerd. Natuurlijk ben ik blij als fondsen worden verlengd, maar het zal niet mijn doel zijn om alles meteen te beleggen. Daarvoor heb ik twee redenen. Ten eerste kun je geld van 2028 en verder niet nu uitgeven; dergelijke kasschuiven zijn helemaal niet mogelijk. Ten tweede moet je, zoals ik altijd heb gezegd, ook ervoor zorgen dat er voor je opvolgers nog wat te doen is. Ik zou heel populair worden als ik nog meer projecten deed, maar dat is uiteindelijk niet goed voor degenen die hierna komen en misschien weer met andere vraagstukken te maken hebben. Als het zou gebeuren, wil ik dat vooral vanuit de gedachte dat je daarmee stabiliteit uitstraalt ten opzichte

van investeerders, pps-projecten en de markt, omdat dat je als overheid van plan bent om meerjarig te investeren. In principe is dit een keuze voor een nieuw kabinet. Elke keer als er een nieuw kabinet komt, heeft het de keuze om het infrastructuurfonds en het Deltafonds te verlengen. Omdat dit kabinet er wat langer zit, hebben de minister van Financiën en ik afgesproken om volgend jaar met elkaar eens de mogelijkheden te verkennen. Ik zeg bij voorbaat dat ik vind dat er goede spelregels bij horen. Ik kom er t.z.t. bij de Kamer op terug.

De voorzitter:

Was dit uw hele blokje over water, minister?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, dit was het Deltafonds en ik ga nu over tot de vaarwegen.

De voorzitter:

We maken even het water af en dan doen we een interruptierondje. Dit is een korter blokje.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er zijn veel vragen gesteld over de vaarwegen. Ook daar wil ik meer vervoer mogelijk maken. Dat betekent dat het onderhoud op orde moet zijn, dat geïnvesteerd wordt, dat vaarwegen zo goed mogelijk worden benut en dat ik goed wil kijken naar de regels in de sector.

Aan het adres van de heer Bisschop merk ik op dat er op dit moment zeker geen nieuwe bezuinigingen op beheer en onderhoud worden gepland. Hij heeft gevraagd of ik dit bij voorbaat wil uitzonderen, maar dat kan ik niet. Uiteraard kan ik de toekomst niet voorspellen, maar er staan in ieder geval geen nieuwe bezuinigingen in de planning.

In antwoord op de vraag van mevrouw Van Tongeren merk ik op het vervoer over water te willen blijven stimuleren om daarmee alle mogelijkheden voor vervoer in ons land te benutten. Om die reden zal ik volgend jaar 0,9 miljard investeren in het vaarwegennet.

Volgend jaar wordt het nieuwe Máximakanaal langs Den Bosch geopend en komt er een vierde sluis in de Maas bij Ternaaien bij. Volgend jaar beginnen we ook met het verruimen van de vaarweg Eemshaven-Noordzee. De heer De Rouwe vroeg naar het aantal ligplaatsen, maar net voor de zomer heb ik de Kamer geïnformeerd over de uitvoering van het amendement hierover. Eind volgend jaar hebben we 68 ligplaatsen voor de beroepsvaart toegevoegd en daarmee zijn enkele belangrijke knelpunten opgelost. Daarnaast heb ik besloten dat in 2015 ook twaalf ligplaatsen bij Hansweert worden aangelegd. In de periode tot 2020 zijn grotere ligplaatsprojecten bij Lobith, Haafden, op de Merwede, de Beneden-Lek en de Boven-IJssel voorzien. Er zitten er dus heel veel in de planning.

Volgend jaar hak ik ook de knoop door over de zeetoeegang IJmond, de zeesluis IJmuiden en de nieuwe sluis bij Terneuzen. De onderhandelingen met Vlaanderen over de laatste zijn bijna voltooid en ik hoop volgend jaar de beslissing te nemen. De vaarwegen maken ook onderdeel uit van het

programma Beter Benutten. Ook hier wil ik dat we de infrastructuur zo goed mogelijk gebruiken. De heer Bisschop zei dat de provincies in de lead waren bij Beter benutten, maar dat is niet het geval. Het gaat hierbij altijd om het Rijk met of een provinciaal of een gemeentelijk vertegenwoordiger en iemand van het bedrijfsleven. Het Rijk beslist en de Kamer ziet uiteindelijk de programma's. De heer Bisschop noemde een paar regio's waar dit volgens hem nog niet op gang kwam, maar bijvoorbeeld in Brabant worden dagelijks 600 vrachtautoritten vervangen door de binnenvaart. De knelpunten op de Zuid-Willemsvaart zijn aangepakt. Ik heb een deal gemaakt met de regio Twente, waar bedrijven 350 vrachtautoritten naar de binnenvaart hebben verplaatst. De kanalen in Twente worden verdiept. Het aantal van 350 vrachtautoritten dat van de weg gaat, zal verder groeien naar 900 per dag. Bedrijven als Heinz, Bavaria en Mars zijn al deels overgestapt van de weg naar de binnenvaart. Dat heeft een enorme impact. Alle partijen zijn er blij mee.

Daarbij zet ik ook in op optimale informatie voor de beroepsvaart en het wegverkeer over open- en sluitijden van bruggen. Dat zorgt voor een veel betere doorstroming op het water. De heer Bisschop vroeg naar de onbetrouwbare wachttijden. Die zijn er op twee plekken, namelijk bij Delden en Hengelo. Inderdaad zijn er bij het uitproberen van het nieuwe planningssysteem problemen ontstaan en die hadden te maken met een pendeldienst tussen twee sluizen. Om wachttijden te voorkomen, heeft Rijkswaterstaat extra bediening ingezet en gaan wij in gesprek met de sector om betere reisinformatie te verstrekken.

Mevrouw Dik vroeg naar de bediening van sluizen en bruggen. De versobering wordt dit jaar ingeregeld en is vanaf 1 januari 2015 van kracht. In Twente en in de Kop van Overijssel zijn we er nog niet helemaal uit, maar worden de regimes nog in overleg met de regio verder uitgewerkt.

De personele taakstelling kan ik niet ongedaan maken of terugdraaien, want dan moet ik het ergens anders halen. In Twente wordt getest met een planningstool die de sluisplanning kan optimaliseren, zoals ik al zei in reactie op de opmerking van de heer Bisschop.

Rijkswaterstaat is bovendien met de provincie en de decentrale overheden in gesprek over de bediening van de bruggen en de sluizen op de lange termijn. Als de provincie bereid is een bijdrage te leveren, zoals Limburg en Noord-Brabant, ben ik daar natuurlijk heel blij mee.

De heer De Rouwe vroeg naar de agenda van de CCR, de Centrale Rijnvaartcommissie en het terugdringen van de regels. Op het gebied van technische regels staan op dit moment geen onderwerpen op de agenda. Er zijn afspraken gemaakt tussen de CCR en de Europese Commissie over de ontwikkeling van een eenduidige technische standaard als basis voor CCR- en Europese regelgeving. Om dat goed te kunnen doen, worden er nu geen nieuwe regels gemaakt. In goed overleg met de commissie wordt hierop één uitzondering gemaakt. De CCR is bezig met regelgeving voor het gebruik van lng als brandstof. Dat vind ik een belangrijke en goede ontwikkeling. Nu is het varen op lng alleen met een ontheffing toegestaan, maar straks wordt het makkelijker voor een ondernemer om zijn schip te laten varen. Ik verwacht die regels in 2015. In de schriftelijke beantwoor-

ding heb ik aangegeven hoe het met specifieke kleinere regels van de CCR zit.

De heer Smaling heeft gevraagd naar de inzet op veiligheid en duurzaamheid van binnenvaartschepen. Ik vind het heel belangrijk om de binnenvaart concurrerend te houden. Nieuwe eisen moeten wel uitvoerbaar zijn. Daar zet ik mij voor in, bijvoorbeeld bij de heroverweging van de meest knellende nieuwbouweisen van de CCR.

Door de VVD zijn schriftelijke vragen gesteld over de subsidieregeling kennismakingsstages zeevaart. Met deze regeling subsidieert het ministerie 50% van de kosten die reders maken om jongeren geïnteresseerd te maken in zeevaart. Dat is belangrijk, want wij hebben voldoende gekwalificeerde mensen nodig. De lopende regeling is succesvol. Ik zeg hierbij toe dat de subsidieregeling de komende drie jaar, van 2015 tot 2017, wordt verlengd.

Tot zover het blokje "water". Ik heb het heel snel gedaan.

De voorzitter:

Dat hebben wij gewaardeerd. Wij hebben meegeschreven.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Fijn.

De voorzitter:

De heer De Rouwe heeft een vraag.

De heer De Rouwe (CDA):

U hebt nog altijd de knop in handen, voorzitter. Ik hou u een beetje te vriend.

De voorzitter:

U moet wel opletten.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat blijf ik doen. Ik vraag ook aan de minister of zij wil blijven opletten. Net voor het blokje "water" ging het nog even over het Infrafonds. De minister wil met minister Dijsselbloem bekijken hoe zij daarmee moet omgaan. In hoeverre moet je vooruitplannen? Het CDA erkent dat je bij infra echt vooruit moet kijken, maar de grote vraag is hoever je dat moet doen. Voor je het weet, regeer je over je graf heen of geef je geld van je kleinkinderen uit. Wij hebben recent de oproep van de heer Samsom gezien. Hij wil tot 2040 verlenen. Wij weten hoe hij in het verleden met het geld is omgegaan: eerst verlengen en dan het geld er uithalen voor andere projecten.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer De Rouwe (CDA):

Mijn vraag is: is de minister bereid om spelregels op te stellen en zichzelf daaraan te houden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat heb ik daarnet letterlijk gezegd. Als wij dit al gaan doen, dan moet je het geld niet bij voorbaat gaan uitgeven. Anders laat je voor je opvolgers — ik weet niet of dat tot en met hun kleinkinderen gaat — weinig speelruimte over. Ik heb gezegd dat daar spelregels bij horen. Ik heb ze de vorige keer zelf opgesteld. Naar aanleiding van een bezuiniging is er een motie van de Kamer gekomen: leg ze maar even opzij, want je kunt beter voor je uit schuiven dan schrappen. Dat heb ik gedaan. Voor een volgende actie is het belangrijk om die spelregels gewoon weer boven tafel te halen en in te zetten. Het is van belang dat je dingen kunt laten zien. Het Deltaplan gaat tot 2050. Mensen vragen wel eens of ik maar tot 2028 geld heb. Ja, formeel is dat zo, want het Deltafonds loopt maar tot 2028, maar ik ga ervan uit dat het iedere keer een verlenging zal krijgen. Immers, wij hebben met elkaar afgesproken dat wij het Deltaplan gaan uitvoeren. Ik verwacht ook niet dat wij opeens gaan ophouden met investeren in spoor, wegen of vaarwegen. Die verlenging zal plaatsvinden. Soms kan het verstandig zijn om voor de langere termijn te laten zien dat je ervoor gaat als Rijk, maar dat moet wel met heel duidelijke spelregels. Je moet ook op nieuwe problemen flexibel kunnen inspelen.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat zijn allemaal goede woorden, die ik onderstreep, maar laten wij gewoon even kijken naar het MIRT, onze planning voor het bouwen van wegen, spoorwegen en binnenvaart. Dit kabinet heeft tot 2028 vrijwel alles ingevuld. Er is amper speelruimte. Hoe geloofwaardig is dit mooie betoog dan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij verschillen onze uitgangspunten niet. Ik heb uitgelegd waarom het in de afgelopen periode is gebeurd. Er waren projecten toegezegd. Daarna is er een bezuinigingsronde gekomen. De keuze was: schrappen of uitstellen? Vervolgens is er met de Kamer breed gekozen voor uitstellen. Er is een motie ingediend om de spelregels eenmalig los te laten. Ik denk dat dat goed was voor de economie op dat moment.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik wil even inzoomen op het Deltafonds. De ChristenUnie is er een warm pleitbezorger van. Heb ik de minister goed begrepen dat zij zegt dat zij respect heeft voor de speelruimte van opvolgers, maar dat zij vanuit het uitgangspunt van investeringszekerheid en langetermijninvesteringen die moeten worden gedaan, het Deltafonds een horizon geeft die verder reikt dan 2028? Natuurlijk gaan wij verder. Wij hebben 2036 genoemd. Is dat de inhoud van de brief die wij dan tegemoet kunnen zien voor het wetgevingsoverleg over water?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat weet ik niet, want de Kamer heeft de minister van Financiën om een brief gevraagd.

Nogmaals, iedereen zegt hier "niet over je graf heen regeren". Alle begrotingen van het Rijk lopen maar vier jaar vooruit. Alleen bij ons loopt de begroting veel verder vooruit. Dat is belangrijk, want het gaat om langetermijnin-

vesteringen en die moet je natuurlijk voor de lange termijn kunnen plannen. Als we elke vier jaar moeten besluiten of we wel of geen geld overhebben voor beheer en onderhoud, een weg of het spoor, dan hebben we uiteindelijk een probleem. Dat is waarom we met die langetermijnplanningen werken.

Elk kabinet heeft er overigens tot nu toe voor gekozen om de fondsen te verlengen, omdat we geloven in die investeringsperiodes. Ik vind het symbolisch om die periode in dit geval te verlengen tot 2050 of 2100 om maar te laten zien dat we dit voor de eeuwigheid doen. Als de Kamer straks het Deltaplan aanneemt, een plan dat geldt tot 2015, dan kan ik me niet voorstellen dat de verantwoordelijkheid niet meer na 2028 gevoeld zou worden. De vraag of het nu verlengd wordt of over een of twee jaar, is daardoor niet zo heel interessant.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De ChristenUnie vindt het meer dan symbolisch. Het is in onze ogen heel belangrijk dat we nu duidelijk maken dat het Deltafonds verlengd gaat worden, juist vanwege de langetermijninvesteringen. Ik ben heel blij met de woorden van de minister, want ik zie die als een toezegging. Ook al ziet de minister het als een symbolische stap, voor mijn fractie is het een heel belangrijke stap, juist vanwege onze waterveiligheid.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik geloof dat mevrouw Dik-Faber een beetje met mijn woorden aan de haal gaat als zij er een toezegging van maakt! Ik ben natuurlijk niet degene die in zijn eentje kan bepalen dat we het geld van de toekomst op mijn portefeuille zullen uitgeven. Het is aan de Kamer om dat besluit te nemen. Het kabinet doet straks een voorstel en ik heb al gezegd dat de heer Dijsselbloem en ik in 2015 zullen bezien of we de fondsen eerder zullen verlengen omdat het noodzakelijk is bepaalde investeringen alvast te kunnen doen of dat we kiezen voor de traditionele manier en het overlaten aan het volgende kabinet. Meer dan dat kan ik er nu niet over zeggen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ga even terug naar het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Als het niet zo serieus zou zijn, is het bijna grappig wat de minister zegt. Zij zegt namelijk eigenlijk: willen alle ministers na mij zich alstublieft aan de spelregels houden. Ze zei ook "ik heb die spelregels zelf maar één keer gebroken", maar één keer is wel genoeg om al het geld tot 2028 uit te geven. Tussen de regels door zegt ze over het Deltafonds dat ze het precies hetzelfde gaat doen. Ze gaat immers volgend jaar met minister Dijsselbloem bekijken of we toch niet moeten verlengen omdat we toch nog wat geld moeten uitgeven. Wat moet er in die spelregels komen te staan om te voorkomen dat alle toekomstige ministers hetzelfde gaan doen als deze minister en het geld gewoon uitgeven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mag ik mevrouw Van Veldhoven eraan herinneren dat ik die spelregels zelf heb opgesteld? Er waren geen spelregels en ik heb zelf voorgesteld om, nu we hebben gekozen voor een verlenging tot 2028, drie achtste daarvan uit te geven

en vijf achtste door mijn opvolgers te laten uitgeven. Dat is mijn eigen spelregel. De Kamer heeft vervolgens in het debat over de bezuinigingen een motie ingediend waarin staat: we willen liever dat u verlengt, de projecten naar achteren schuift, de periode na 2013 benut, dan dat u projecten schrapt. Op basis van die motie zijn de spelregels aangepast. Mevrouw Van Veldhoven zegt "de minister breekt haar eigen spelregels" en dan zeg ik op mijn beurt "de Kamer heeft mij gedwongen dat te doen". Dat staat overigens los van het feit dat ik het op dat moment een verstandig besluit vond.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik kan me dat debat nog heel levendig herinneren en ik herinner me inderdaad ook dat de minister het wel een verstandig besluit vond. Zij liet het zich dus welgevallen dat zij van haar eigen spelregels werd afgebracht. Daarom mijn vraag: wat zit er in die nieuwe set spelregels van de minister dat waarborgt dat dit straks niet nog eens gebeurt? Als die waarborg er niet in zit, dan hebben die spelregels natuurlijk helemaal geen zin. Dan is het een rijtje spelregels met als boodschap: daar hoeft u zich alleen aan te houden als u daar zin in hebt. De opportuniteit van de dag regeert dan gewoon.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat zou dan de opportuniteit van de Kamer zijn. Die beslist immers altijd of ze wel of niet van zo'n spelregel wil afwijken. Ik heb eenzelfde soort spelregels in gedachten, want het is op zichzelf goed om af te spreken hoeveel jaren vooruit je geld mag uitgeven. Volgend jaar ga ik daarover in gesprek met mijn collega Dijsselbloem en misschien heeft hij wel heel andere spelregels in gedachten. Ik stel voor dat we wachten op dat gesprek, voordat we fondsen die niet verlengd zijn, gaan verdelen, en spelregels gaan opstellen, ook al is er nog niet verlengd.

De voorzitter:

Ik wil naar het blokje "Ruimte", maar eerst de heer Smaling nog even.

De heer Smaling (SP):

Nog even over de binnenvaart. Ik hoor met genoeg dat allerlei acties zijn ingezet, waarmee de minister toch wel enige liefde toont voor deze vorm van goederenvervoer. Ik heb bij deze minister altijd het idee dat binnenvaart het lelijke jonge eendje is van de verschillende vervoersmodaliteiten. Ik krijg daar graag nog een reactie op. Kan de minister er in 2015 voor zorgen dat het eisenpakket van de Rijncommissie op het gebied van verduurzaming en veiligheid wordt ingekrompen of van tafel gaat? Ik zeg niet dat alle schepen hartstikke schoon zijn, maar per eenheid vervoerd product is de binnenvaart een heel duurzame sector.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mijn liefde voor de binnenvaart is groot. Dat weet de heer Smaling. We hebben het er veel over in de Kamer. De liefde van de andere Kamerleden voor de binnenvaart is dus ook groot. De heer Smaling hoeft mij daar verder dus niet naar te vragen. Wat betreft de eisen en de regels van de CCR heb ik regelmatig in de Kamer discussie over wat mijn inzet

is en hoe ik probeer om het zo uitvoerbaar, praktisch en kosteneffectief mogelijk te houden. Nederland is niet de enige die besluit. Dat gebeurt in een verband. Dat is ook in een regeling vastgelegd, waardoor Nederland geen alleenrecht heeft. Ik kan dus niet hier alleen een duurzaamheidspakket veranderen. Maar de heer Smaling kent mijn inzet en in de schriftelijke beantwoording staat per regel beschreven wat wij op dit moment doen.

De heer Smaling (SP):

Ik wil toch eigenlijk wel wat meer ambitie zien. We zijn het benedenstroomse land van het hele stroomgebied van de Rijn en daarmee ook het belangrijkste land. Er valt echt wel wat af te dingen. De sector heeft het heel zwaar. Dat weet de minister ook. Dit is wel het moment om de kosten die de sector moet maken, te beperken of weg te halen. Ik vraag de minister: doe dat nu of in het begrotingsjaar 2015. Kan zij dat toezeggen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mijn ambitie is groot. Daarom hebben wij nu, tijdens ons voorzitterschap van de CCR in 2014 en 2015, deze regelgeving het allerhoogst op de agenda staan. Het is ons ook al gelukt om een aantal dingen die gepland stonden voor 2015, eruit te krijgen of te vertragen. Dat staat allemaal in de beantwoording van schriftelijke vragen. Het gaat over ruitjes en andere zaken. Wat dat betreft is er dus ambitie.

De voorzitter:

Dank u wel. 17 november is er een wetgevingsoverleg. We komen toe aan het blokje "Ruimte" en dan nog wat losse vragen. Ik streef ernaar om hierna te schorsen voor de lunch. Het zou mooi zijn als dat lukt. Dan kunnen we daarna weldoorvoed luisteren naar de staatssecretaris.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb nog een vraag over de bedieningstijden van de sluizen.

De voorzitter:

Ik heb u in dit rondje al gehoord. Maar als u het heel kort kunt doen, in ten hoogste tien woorden, dan bij dezen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dat scheelt mij een motie, voorzitter.

Ik hoor dat de minister nog in overleg is met de regio over de bedieningstijden van sluizen en bruggen in de kop van Overijssel en Twente. De regio heeft er 1,5 miljoen voor nodig. Wil de minister alles op alles zetten om er in het overleg met de regio uit te komen, zodat we toch hopelijk een kleine verruiming van de openingstijden krijgen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb gezegd dat we in overleg zijn. Ik zou het op prijs stellen als regio's bijdragen doen, net zoals Brabant en Limburg dat gedaan hebben. Ik begrijp van mevrouw Dik dat de regio's nog op zoek zijn naar 1,5 miljoen. Ik wacht

dat graag af. Ik blijf met hen zoeken naar de beste manier om er invulling aan te geven.

De voorzitter:

Prima. We gaan naar het blokje "Ruimte".

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Hoogland daagde mij uit. Hij wil een mooier Nederland achterlaten. Ik wil net als de heer Hoogland ook graag een mooier Nederland achterlaten. Soms is het Rijk daarvoor aan zet, soms de provincie, soms de gemeente. Het is dus niet alleen het Rijk. In mijn ogen heeft de centralisatiegedachte in het verleden juist geleid tot eenvormigheid van Vinex-wijken of lelijke bedrijfsterreinen of eindeloze kantoorlocaties langs de weg. Mijn beleid is nu juist om gemeenten en provincies vaker de lead te geven in de ontwikkeling van gebieden. Daarmee geef je ook burgers de kans om veel actiever bezig te zijn met de ontwikkeling van hun omgeving.

Dat geldt niet voor een aantal onderwerpen. Ik heb die ook benoemd als de nationale belangen in de SVIR. Die zijn zo grensoverschrijdend, zo beeldbepalend dat ze typisch van de staat moeten zijn. De heer Hoogland vraagt het volgende. De Structuurvisie infrastructuur en Ruimte is misschien wel mooi, maar is dat niet alleen een sturingsfilosofie? Wat is precies de inhoud? Waar moet ik warm voor lopen? Zo begrijp ik zijn pleidooi. Het is zo dat de SVIR veelal een sturingsfilosofie geeft, maar de ambitie uit de SVIR zit in allerlei onderliggende nota's en grote projecten. Ik noem RAAM, de schaalprong van Almere of SMASH, Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer. Een van de nationale belangen is het behoud van erfgoed. Die zit bijvoorbeeld in de nota over visie erfgoed en ruimte bij OCW. Ik noem ook de visies op het gebied van energie, die weer bij EZ zitten. De SVIR geeft dus aan wat de nationale hoofdbelangen zijn, maar de inhoudelijke plannen, waardoor je gestimuleerd en geïnspireerd wordt, zitten vervolgens in de onderliggende nota's. Soms zijn die er al en soms zijn ze nog in de maak, zoals de Structuurvisie Ondergrond. Dat zit dus allemaal in die programma's.

De heer Hoogland daagt mij uit tot een debat. Ik ga graag met hem in debat over die inhoud. Ik blijf daar graag over spreken, want dat is voor mij het begin van elke ordening en elke ontwikkeling. Dat is natuurlijk ook de achtergrond van de Omgevingswet. Eerst spreek je met elkaar over wat je wilt bereiken en vervolgens ga je kijken naar de vorm. Een structuurvisie is vaak de vorm om iets vast te leggen, maar niet het wat-en-waaromstuk. Ik kom natuurlijk ook nog met een nationale omgevingsvisie. Dat biedt de heer Hoogland ook kansen. Als je de Omgevingswet gaat vaststellen, krijg je een soort opvolger van de SVIR in de vorm van een nationale omgevingsvisie. Volgens mij komen er dus genoeg mogelijkheden voor ons om het debat inhoudelijk te gaan voeren.

Mevrouw Visser vroeg naar natuurcompensatie in relatie tot de Omgevingswet. Zij vroeg of het Duitse puntensysteem bruikbaar zou zijn. Er zijn inderdaad verschillende beschermingsregimes. Voor een deel komt dat door de aard van de bescherming. Soms gaat het om een dier- of plantensoort en soms om een bodemtype als hoogveen. Ik heb dit allemaal wel even moeten opzoeken, want het betreft

natuurlijk de portefeuille van mijn collega mevrouw Dijkma. Voor de bescherming van Natura 2000-gebieden geldt bijvoorbeeld het Europese beschermingsregime, en daarin zit vrij weinig vrijheid om te compenseren. Bij compensatie vanuit Natura 2000 is het puntensysteem dus minder bruikbaar, omdat de regels je verplichten om exact de natuurwaarden te herstellen die je verliest. Het ministerie van EZ heeft over het Duitse puntensysteem vorig jaar een rapport van het Groenfonds aan de Kamer gestuurd. Het puntensysteem kan helpen om heel eenduidig en objectief alternatieven te vergelijken op hun effecten en de compensatie vast te stellen. Voor compensatie door nationale regelgeving, zoals de ehs, kan dit mogelijk ook leiden tot meer flexibiliteit, omdat je eenzelfde aantal punten compenseert. Dat hoeft niet exact dezelfde natuur te zijn. Binnen projecten bij provincies en binnen het Deltaprogramma wordt nu dus verkend of dit puntensysteem goed zou kunnen werken, omdat dit dan ook nationale projecten zijn.

Over de wijze van integratie van de Natuurbeschermingswet in de Omgevingswet komen we later nog te spreken. Mevrouw Visser had zorgen over de vraag of de instrumenten in beide wetten hetzelfde zouden zijn. Dat is zo, want het uitgangspunt is dat in beide wetten dezelfde instrumenten worden toegepast zodat de Natuurbeschermingswet straks goed kan opgaan in de Omgevingswet.

Gaan uitgaven voor mitigatie ten koste van het Infrafonds? Wel als het gaat om een wettelijke verplichting. Als je dus een stuk spoor of een stuk weg aanlegt en je daarmee natuurgebied raakt, dan zit daar een wettelijke verplichting op en gaat het ten koste van het Infrafonds. Het is niet zo als het gaat om extra wensen. Dan wordt er ofwel meegekoppeld of op een andere manier in voorzien, behalve in sommige gevallen, als een onderdeel van de onderhandelingen om iets erdoor te krijgen uiteindelijk noodzakelijk is. Dat heb ik ook weleens gezegd bij het MIRT.

De heer Hoogland vroeg ook om de uitwerking van de nationale belangen naar aanleiding van de Monitor Infrastructuur en Ruimte van dit jaar. Hij verwees ook naar een aantal doelen die niet zijn gehaald. De cijfers hiervoor zijn echter voor een groot deel gebaseerd op metingen uit 2012, en de SVIR is nog net uit 2011. Er staat bijvoorbeeld in dat er nog veel kantoorlocaties zijn langs snelwegen. Die zijn natuurlijk al lang voor die tijd aangelegd, dus het is niet zo dat de doelen van de SVIR nu al meteen meetbaar zijn. We hebben het PBL echter gevraagd om op die onderdelen te gaan meten: begin bij een nulmeting en blijf dat iedere twee jaar doen. Ik denk dat dit belangrijk is, zodat we daar in de toekomst wel goed op kunnen meten. Sommige punten van de SVIR konden ze al wel meten, andere punten waren nog min of meer oud beleid. We blijven er wel bovenop zitten en we kunnen er als Kamer over discussiëren. Op basis daarvan zie ik nu geen reden om extra doelen toe te voegen, maar dat was de discussie ook niet echt, geloof ik. Het ging er vooral om of we dingen misten die we straks bij de omgevingsvisie nog een plek moeten geven.

Verder vroeg de heer Hoogland naar een actieve rol in het sturen op leegstand. Het Rijk is op dit moment betrokken bij leegstandproblematiek rond winkels, kantoren, woningen en boerderijen. In het laatste AO Ruimte heb ik al geschetst wat het Rijk daar concreet in doet. Wil je die leegstand goed aanpakken, dan moeten ook de lokale en regionale overheden en de marktpartijen goed samenwerken. Ik zie dat dit

gebeurt. Samen met bewoners en lokale organisaties zijn er heel veel initiatieven. Tegelijkertijd zijn er ook nog veel problemen en vraagstukken. Volgens mij — ik heb het gezien, maar weet het niet uit mijn hoofd — stond ook in de schriftelijke beantwoording welke specifieke dingen er gedaan worden. Anders moet ik de Kamer verwijzen naar de brief die ik voor het laatste AO Ruimte heb gestuurd. Daar heb ik concreet, per maatregel en per probleem, aangegeven wat wij daar als Rijk doen.

Dan was er nog een aantal andere vragen. Ik verlaat het blokje "ruimte".

De voorzitter:

De heer Madlener heeft nog een "ruimte-vraag".

De heer Madlener (PVV):

De minister zegt dat zij Nederland mooier wil achterlaten dan het nu is. Ik wil eraan herinneren dat de minister bezig is om Nederland helemaal vol te bouwen met windmolens. Mensen hebben daar last van. Er is een rapport verschenen waarin staat dat 80.000 huishoudens vermogensschade hebben. Hun huis daalt in waarde omdat er een windmolen is geplaatst binnen een straal van 2 kilometer. Dat is ook een "ruimte-vraag". De gemeente Emmen heeft zichzelf windmolenvrij verklaard en dat stuit dan weer op grote bezwaren van deze minister, want de gemeente moet die windmolens plaatsen. Er gaat heel veel druk vanuit. Nederland moet vol windmolens worden gezet. Ik vraag de minister hoeveel van die 80.000 huizen die schade van de windmolens vergoed hebben gekregen. En wat vindt de minister van de rol van de gemeente? Moet een gemeente niet het recht hebben om een windmolen te weigeren of een windmolen op de grens van een andere gemeente te weigeren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het regelen van infrastructuur voor duurzame energie is een nationaal belang en dat is niet voor niets. We hebben nationaal een opgave. We willen dat met zo veel mogelijk draagvlak doen, dus we hebben de provincies gevraagd om gebieden aan te wijzen waar windmolens geplaatst zouden kunnen worden. De provincies hebben die gebieden aangegeven en die staan in de structuurvisie Windenergie op Land. Uiteindelijk hebben provincies daar een doorzettingsmacht en kunnen gemeentes niet eenzijdig zeggen dat zij een nationaal en provinciaal belang terzijde schuiven. Je hoopt dat dat niet op deze manier moet, maar in goed overleg kan plaatsvinden. Dat zal niet altijd het geval zijn. Er zal altijd wel iemand, of een grotere groep mensen, zijn die bezwaar maakt. De vraag over de 80.000 woningen en de schade heb ik schriftelijk beantwoord. Als er aantoonbaar schade is, bestaan er mogelijkheden in het kader van plan-schade. Er kan een vergoeding gevraagd worden aan het bestuursorgaan, mits dat onderbouwd wordt. Dat staat allemaal in de schriftelijke beantwoording. De minister van EZ heeft gereageerd op de kwestie van de gemeente Emmen, ook naar de gemeente toe. De details van zijn reactie ken ik niet. Het komt erop neer dat de gemeente dat niet zomaar eenzijdig kan doen.

De heer **Madlener** (PVV):

80.000 woningen met schade door windmolens. Ik vermoed zomaar dat een heel klein percentage van de schade vergoed is, misschien minder dan 1%, want het is in de praktijk natuurlijk heel moeilijk voor mensen om de gang naar de rechter te maken om de schade vergoed te krijgen. Ik vraag de minister toch uit te zoeken hoeveel mensen die schade vergoed hebben gekregen. Hoeveel mensen zijn naar de rechter gegaan? Het kan toch niet zo zijn dat al die Nederlanders, die niks te zeggen hebben over die windmolens — dat heeft u al erkend — wel met de schade blijven zitten? Ik vraag nogmaals wat u gaat doen om de schade van die mensen te vergoeden. Bent u bereid tot een bouwstop van al die vreselijke windmolens op land? Waarom geeft u de gemeenten niet meer rol in de beslissing om een windmolen wel of niet te plaatsen? Het draagvlak vindt u belangrijk, maar in de praktijk zegt u: het is nationaal belang en de mensen bekijken het maar.

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

Volgens mij is er onlangs in deze Kamer een algemeen overleg of een debat geweest — misschien was het zelfs een plenair debat — over windenergie. Dat was met mijn collega van Economische Zaken. Misschien is daar dezelfde inbreng geweest, maar misschien ook niet. Dat kan ik niet inschatten. Ik herhaal hier: het is een nationaal belang dat wij een bepaald percentage duurzame energie realiseren. En aangezien wij in Nederland nou eenmaal geen woest stromende rivieren hebben die hoog van de bergen komen en waar we een dam in kunnen zetten en snel klaar zijn, zijn wij aangewezen op windenergie. Dat proberen we met zo veel mogelijk draagvlak te doen door de provincies daarvoor de gebieden aan te laten wijzen. Provincies doen dat zo veel mogelijk in overleg met de gemeenten. Zowel de gemeenten als de provincies hebben besturen die democratisch gekozen zijn. Mensen kunnen dus langs die weg hun bezwaren vooraf inbrengen. Ze kunnen vervolgens, als er toch door die provincies en gemeenten keuzes gemaakt worden die ze niet leuk vinden, hun bezwaren nog achteraf inbrengen bij de bestuursrechter. Ik weet, met de heer Madlener, zeker dat we hier niet iedereen blij mee kunnen maken. Sommige mensen vinden windmolens mooi. Anderen vinden ze vreselijk. Maar er is dus een weg om bezwaar te maken en daar wil ik de heer Madlener op wijzen.

De heer De Rouwe vraagt hoe het staat met de ambitie in reactie op zijn motie over het aantal verkeersgewonden. Daar was ik gebleven, voordat we naar de windmolens teruggingen. Ik heb de Kamer in april van dit jaar, naar aanleiding van de motie, gemeld dat ik vasthoud aan de doelstellingen met betrekking tot het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden in 2020. Eind dit jaar brengt de SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, een rapport uit over mogelijke aanvullende maatregelen die nodig zijn. Die zijn nu dus niet te lezen in de begroting, omdat het rapport van de SWOV aan het eind van het jaar gaat komen. Volgend jaar verkent de SWOV ook de haalbaarheid van de doelstelling. Die discussie hebben wij ook weleens met elkaar. Hoever wil je gaan? Mag je uiteindelijk bijvoorbeeld niet meer op de fiets, omdat je dan gevaar loopt? En wat heeft dat dan weer voor nabijge elementen? Op basis van het onderzoek waar de SWOV aan het eind van het jaar mee komt en de haalbare maatregelen, zal ik in overleg met de overheden en de partners

aan de slag gaan en bekijken of we die aanvullende maatregelen kunnen financieren en of we de doelen gaan halen. Mocht aanvullende financiering nodig zijn, dan zal ik dat op dat moment bekijken en zal ik de Kamer betrekken bij de discussie over de haalbaarheid daarvan. Mocht ik concluderen dat het me, zelfs met aanvullende maatregelen, niet gaat lukken, dan ga ik hier de discussie aan. Dat is echter nu niet aan de orde, want ik heb de motie goed gehoord en de motie was breed gedragen in de Kamer. Voor mij staat nu de doelstelling met betrekking tot het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden overeind. Ik heb nu een traject ingezet om die te gaan halen door met de SWOV alvast naar aanvullende maatregelen te kijken.

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

Ik vind dat een betere tekst dan in de schriftelijke beantwoording. Daar lezen we steeds woorden als "vooralnog". Daar moet echt een streep doorheen. De Kamer heeft een duidelijke uitspraak gedaan. Er is van beide kanten toen uitgesproken dat we allemaal vonden dat het moet kunnen. Met deze woorden denk ik dat de motie fier overeind staat en dat het dus beleid is. Ik heb ook nog een vraag over verkeersveiligheid: zijn er op dit moment nog nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot het alcoholslot? Dat ligt nu stil bij het CBR, door allemaal juridische vragen. Misschien zijn die vragen terecht, misschien ook niet. Dat kunnen we niet beoordelen. Noodzakelijk is en blijft het echter wel dat we juist op het punt alcohol in het verkeer glas- en glashelder blijven en alles uit de kast halen om te voorkomen dat mensen met alcohol op achter het stuur gaan zitten.

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

Ik heb nog niet van nieuwe ontwikkelingen gehoord. Als er nieuwe ontwikkelingen van groot genoeg belang zijn, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte stellen.

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

Ik wil dit moment nog weer aangrijpen om beide ministers te vragen om zo snel mogelijk met duidelijkheid te komen, want die is er op dit moment niet. Veel Kamerleden krijgen denk ik mailtjes van mensen met vragen over hoe het nu zit. Dat is misschien best wel terecht. We zitten in een impasse en daar moeten we uit. Ik zou dit moment willen aangrijpen om dat opnieuw te onderstrepen.

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

Voor ons is dat net zo van belang, omdat ik wil dat mensen die met veel te veel alcohol de weg opgaan, een passende straf krijgen. Er is niets zo vervelend als dat je dat even in de wachtstand moet doen. Het is echter helemaal vervelend als iedereen die al een straf heeft, vraagt: dan hoef ik zeker ook niet meer? Ik zeg dan: ja, dat moet u wel. Wij zijn er mee bezig en wij kijken hoe we dit vorm kunnen geven op een manier die juridisch houdbaar is. Zodra wij daarvoor een oplossing hebben, komen wij er mee terug.

Mevrouw Van Tongeren heeft vragen gesteld over elektrisch rijden. Ik heb die inmiddels ook beantwoord, dus dat scheelt weer.

De heer Madlener heeft vragen gesteld over het snelhedenbeleid. Zo vroeg hij of 130 km/u de ambitie is. De vorige

keer was dat bij de PVV nog 140 km/u, dus de fractie is nu 10 km/u gezakt. Dit is inderdaad mijn ambitie. Wij hebben als uitgangspunt dat de maximale snelheid in Nederland 130 km/u is, mits het niet kan. Ik zeg ook altijd: harder als het kan, zacht als het moet. Dat is het uitgangspunt. De Kamer weet ook dat het uiteindelijk op 70% van de snelwegen zo zal worden uitgerold.

Mevrouw Visser vroeg naar de snelheid op de A2 en de A13. Zij vroeg of er op de A2 niet wat meer tempo gemaakt kan worden op verschillende stukjes weg. Op de A13 kom ik daarna nog even terug. Op verschillende delen van de A2 wordt nog niet voldaan aan een of meerdere randvoorwaarden rondom natuur, lucht of geluid. Rijkswaterstaat toetst dat jaarlijks. Op het moment dat daar wel aan wordt voldaan, kan de snelheid op zo'n stukje weg omhoog. Ik zal nauwkeurig in de gaten houden wanneer het mogelijk is om het een te laten worden. Qua luchtkwaliteit zie je dat de hoeveelheid uitstoot van auto's de afgelopen jaren bijzonder hard is afgenomen. Soms gaat het echter bijvoorbeeld om een heel bijzonder stukje natuur waar een stikstofprobleem speelt. Een auto levert daar misschien nauwelijks een extra bijdrage aan, maar conform de regels kun je daar dan niet veel kanten op. Andersom zou je kunnen zeggen: wat moet je dan doen? Als er een boerderij in het gebied ligt, moet je die dan uitkopen? Of kun je een scherm plaatsen? Bij stikstof werken schermen echter niet. Uitkopen zou kunnen, maar de vraag is hoever je wilt gaan om die snelheid op alle punten te kunnen realiseren. Voor het bestaande netwerk hebben wij daarover afspraken met de Kamer. Ik doe het gewoon op het moment dat het kan en dus nog niet als het niet kan.

De begrijpelijkheid van de snelheden op de weg is ook een vraag van mevrouw Visser. In het voorjaar heb ik daarover een plan naar de Kamer gestuurd. Ik werk daaraan op vier manieren: met nieuwe hectometerbordjes, door middel van goede communicatie, door de snelheden zo veel mogelijk gelijk te trekken en door nieuwe in-car diensten, zodat de automobilisten via apps en andere diensten zo duidelijk mogelijk worden geïnformeerd over de geldende limiet. Op de A13 bij Overschie heb ik in februari uit voorzorg de maximumsnelheid vanwege de luchtkwaliteit verlaagd. Een aantal panden zit zo dicht tegen de weg aan, dat het niet paste. In de berekeningen was ervan uitgegaan dat de A4 Midden-Delfland al in werking zou zijn en daarmee een ontlasting zou geven op dit traject. Dat was echter nog niet het geval en daardoor speelde dit issue op het gebied van de luchtkwaliteit. En omdat ik altijd zeg: harder als het kan, zacht als het moet, heb ik de snelheid daar ook verlaagd. Ik vind dat, als ik harder ga rijden als het kan, ik ook de andere kant moet waarmaken en dus zachter moet rijden als het niet kan. Ik heb de snelheid daar dus verlaagd. De uitspraak van de Raad van State gisteren ging niet over de snelheid, maar over de vraag of je de geluidsruimte van SWUNG wel of niet mocht gebruiken. Wij hebben daarin gelijk gekregen. De rechter heeft gezegd dat wij deze geluidsruimte structureel mogen gebruiken. Ik zeg dat ook maar even naar aanleiding van het debat van gisteren. Ik ben blij met die uitspraak, maar het verandert nog even niets aan de situatie van de 100 km/u en 80 km/u. Eind volgend jaar is de A4 Delft-Schiedam geopend en wordt het verkeer verspreid over deze weg en de A13. Dan zal ik opnieuw bekijken of de snelheid in dat gebied omhoog kan.

De heer Smaling stelde een vraag over risicobeleid. Er zijn inderdaad verschillende manieren om naar risico's te kijken

en daarmee om te gaan. Wij hebben dat ook uiteengezet in de nota over het bewust omgaan met risico's, die onlangs aan de Kamer is gestuurd. Daarin staan de algemene uitgangspunten maar ook een blik op maatwerk. Zo moet je onderscheid maken tussen individuele groepsrisico's en de wijze waarop je stuurt. Bij een waterramp zijn de effecten natuurlijk vele malen groter en verstrekkender dan bij een ramp die alleen maar een aantal individuen raakt. Maatschappelijke ontwrichting telt bijvoorbeeld ook mee. In die nota staat precies per vraag beantwoord hoe om te gaan met een bepaald type risico en waarom er verschil is tussen het een en het ander. Volgens mij staat er ook nog iets over in de schriftelijke beantwoording.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik wil nog even terugkomen op het vorige punt, namelijk de snelheden. Het is goed dat de minister rechtzet de krantenkop van gisteren rondom de A13 iets anders veronderstelde dan de inhoud van het bericht. Zij geeft zelf aan welke stappen er gezet zijn. Er wordt ook met partijen samengewerkt om te proberen de wirwar van borden begrijpelijker te maken voor mensen. Op dit moment begrijpt 40% van de mensen de borden en dus 60% van de mensen niet. Handhaving is ontzettend belangrijk, maar als mensen de borden niet begrijpen is dat een beetje lastig. Dus welke ambitie heeft de minister wat betreft die begrijpelijkheid, met die vier maatregelen die worden genomen, om dat percentage de komende jaren fors te verhogen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik vind het altijd moeilijk om percentages te noemen, want ik weet niet hoe snel zo iets gaat. We hebben dit net ingevoerd en de hectometerbordjes zijn we nu nog aan het invoeren. Ik las ook in een onderzoek dat 8% van de mensen nog steeds denkt dat 100 km/u de maximumsnelheid is, terwijl die is ingevoerd in 1988. Ik ben geen gedragsdeskundige maar het geeft in ieder geval wel aan dat het best complex is om mensen goed voor te lichten over dit thema. Ik vind het huidige percentage inderdaad veel te laag. Iedere keer als we het hierover hebben, ben ik weer blij, want dan hoop ik daarmee ook weer wat meer bereikt te hebben. Dat in Nederland 130 km/u het uitgangspunt is tenzij er een bordje van 120 km/u of 100 km/u staat, daarvan is mijn vraag aan mevrouw Visser: wat wilt u van mij horen? 50%, 60% of 70%? Dat maakt het heel complex. Ik denk dat zij mij gewoon over een halfjaar weer moet vragen hoe het ermee staat en mij daarover dan aan de tand moet voelen.

Mevrouw Visser (VVD):

Het gaat er volgens mij om dat we de ambitie uitspreken dat het van belang is dat mensen weten welke snelheden er zijn en dat ze daar ook duidelijke voorlichting over krijgen. Of dat nu via de in-carttechnologie of via allerlei maatschappelijke organisaties gebeurt, het gaat de VVD-fractie erom dat de minister die ambitie omarmt om te voorkomen dat mensen terwijl ze denken zich aan de maximumsnelheid te houden, onnodig boetes oplopen of te langzaam rijden. Dan komt ook het voorbeeld van die A2 in beeld. De minister geeft aan dat er naar gekeken wordt. Volgens mij is dat nu precies de snelweg waar al die frustratie, irritatie en onbegrip bij elkaar komen. Ik zou de minister willen vragen of zij ten aanzien van een aantal van dit soort knelpunten wellicht in de publieksrapportage de Kamer nader

wil informeren over de voortgang wat betreft de snelheden en de stappen die gezet moeten worden om de snelheid daadwerkelijk naar 130 km/u te laten gaan, wat hoognodig is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Dat zeg ik toe.

De heer Smaling (SP):
Met betrekking tot de risico-inschatting moet ik zeggen dat ik het gat nog wel erg groot vind. In de Deltabeslissingen die er aan komen, zit heel veel wat wij ondersteunen. Het gaat bijvoorbeeld echter wel uit van een enorm gebied van de Rijn bij Lobith. Bij Varik moet nog een nevengeul gegraven worden, waarover ook twijfels zijn of dat nodig is. Dat is dus echt een risico richting nul. Bij de veehouderij is het risico hoog en dat wordt helemaal niet verkleind. We hebben de Q-koorts gehad. Die is misschien minder ontwrichtend geweest voor mensen in Zuid-Holland maar in Noord-Brabant heeft die geleid tot 25 doden en vele chronisch zieken. Dus waar is die balans dan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik zou nogmaals willen verwijzen naar de nota over het bewust omgaan met risico's, omdat we anders hier een heel lange diepgaande theoretische discussie gaan krijgen. Er is in ons land al jaren een verschil in risico's. Vroeger was er het risico dat het water over de dijk kwam. Nu is het een risico dat betrekking heeft op de overlijdenskans. Als je een tunnel inrijdt, heb je veel minder kans om te overlijden dan wanneer je een tunnel uitrijdt; de meters erna is je overlijdenskans ineens stukken hoger. Met legionella is het op een gegeven moment, soms ook naar aanleiding van politieke debatten, zo ver gegaan dat wij nu voor voetbalclubs en andere organisaties een heel uitgebreid stelsel van spelregels hebben over wat zij allemaal moeten doen. Daarbij zijn de risico's heel erg klein gemaakt terwijl de kans dat het zich voordoet, eigenlijk ook vrij klein is. In de loop der jaren is een historisch patroon van verschillende risicobenaderingen gegroeid. Naar aanleiding van de discussie in de Eerste Kamer is gezegd dat wij eens moesten bekijken hoe wij bewust kunnen omgaan met risico's en welke vragen gesteld kunnen worden om die goed in kaart te brengen. De staatssecretaris heeft daarover onlangs in de Eerste Kamer bij de behandeling van het basisnet nog lang over gediscussieerd. In de nota staan algemene uitgangspunten, ook de blik op maatwerk en hoe je het onderscheid maakt tussen individueel risico en groepsrisico. Hoeveel moet je doen om doden te voorkomen, welke maatregelen zijn kosteneffectief? Je beantwoordt dit per vraagstuk en daarom zijn er verschillen. Ik ken het vraagstuk van de dieren alleen op afstand, maar ik denk dat ook daarbij dit soort afwegingen zijn gemaakt. Uiteindelijk moet je met zo'n nota in de hand kijken of het een beetje uitlegbaar is.

De heer Smaling (SP):
De minister wil geen theoretische discussie, maar volgens mij staan wij hier een keer per jaar om dit soort inhoudelijke discussies te voeren. Ik vind dat dus een beetje jammer. Aan alleen maar verwijzen naar een nota heeft het publiek niet zoveel. Ik bedoel dat mensen die in Boxtel en omgeving wonen, zich wel afvragen waarom er miljarden naar het

Deltaprogramma gaan en zij helemaal niets merken van verdere voorzorg ten aanzien van een volgende zoönose.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer Smaling (SP):
De burgemeesters van Haaren en Boxtel zeggen niet of die er komt, maar wanneer die er komt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik wilde het wat korter houden gezien de tijdsdruk die ik voelde. Het is absoluut niet zo dat ik niet dieper theoretisch met de heer Smaling hierop zou willen ingaan. Het verschil tussen het voorbeeld dat hij noemt en een waterongeval is dat er 9 miljoen mensen wonen in de dieper gelegen gebieden in de Randstad. Als het misgaat met de dijken of de duinen in de Randstad en zich een ellendige situatie zou voordoen, dan hebben wij te maken met enorm grote hoeveelheden mensen van wie je een groot aantal moeilijk kunt evacueren. Onze inschatting is — en dat is dan nog positief — dat je maar zo'n 15% van de mensen kunt evacueren. De effecten zijn gewoon heel groot. Als je niet geëvacueerd bent, betekent dat niet automatisch dat je er niet meer bent. Men kan zich echter de ellende een beetje voorstellen. 70% van ons bruto nationaal product wordt verdiend in de lager gelegen gebieden. Op het moment dat er een waterramp is, gaat het water niet erin en eruit, maar staat het er heel lang. Dan is alles kapot en is de economie voor jaren ontwricht. Kijk naar een stad als New Orleans. Na tien jaar is het nog ellendig daar. Wat dat betreft moet je goed nadenken welke ramp zich misschien minder vaak voordoet, maar die je wel koste wat kost wilt voorkomen omdat de maatschappelijke ontwrichting ontzettend groot is als die zich voordoet. Daarin kun je best wat meer investeren. In andere rampen investeren wij ook, want wij hebben een risicobeleid op alle terreinen. Die rampen komen misschien iets vaker voor, maar het gevolg ervan is vaak wat kleiner. Ik wil hier nu geen vergelijking maken tussen zoönose en waterrampen, maar als men mij vraagt waarop dit soort verschillen gebaseerd zijn, dan zijn dit een beetje de spelregels die erachter zitten. Het gaat om risico en effect.

De heer Hoogland heeft nog een amendement ingediend om eenmalig €500.000 vrij te maken voor wandelnet en fietsplatforms. Ik ken zijn voorliefde voor wandelen en fietsen. Ik weet dat wij ook nog moeten reageren op de nota. Wij moeten dat echter samen doen met andere ministeries. De reactie komt er dus echt aan. Ik wil ook met enthousiasme op de nota gaan reageren. Ik ben alleen niet zo heel erg enthousiast over het amendement. Ik heb daar een paar redenen voor. I en M gaat niet over de landelijke wandelen fietsroutes. Er zijn natuurlijk wel raakvlakken met werkzaamheden van I en M, bijvoorbeeld waar rijkswegen of spoorwegen en fiets- en wandelpaden elkaar kruisen. Dat is echter iets anders dan de routes die je vooral vanuit een recreatief aspect bekijkt. Dat is bij mijn collega van EZ belegd.

Er is nog iets anders waardoor ik ook wat minder enthousiast ben. De financiering gaat over de financiering van organisaties, van het wandelnet en van fietsplatforms, terwijl ik er voorstander van ben om projecten te financieren

als je al financiert. Dus niet de instandhouding van organisaties, geen fe's, maar projecten. Verder ben ik er niet zo blij mee vanwege de dekking vanuit ruimtelijke ordening omdat wij die ook voor andere elementen nodig hebben. Als er al een raakvlak is met de werkzaamheden van I en M, bij de kruising van rijkswegen, spoorwegen en fiets- en wandelpaden, en als u er een meerderheid voor kunt krijgen, doe het dan uit het budget voor ontsnippering. Daarin past het namelijk veel logischer en daarin zit ook nog wat ruimte. Er is nog iets waardoor ik wat minder enthousiast ben. Het amendement betreft de financiering van organisaties, van het Wandelnet en het Fietsplatform. Ik ben er voorstander van om, als je al subsidieert, projecten te subsidiëren, dus niet de instandhouding van organisaties; geen fe's, maar projecten.

Verder ben ik niet zo blij met de dekking vanuit ruimtelijke ordening, omdat we die voor andere elementen nodig hebben. Er zou een raakvlak kunnen zijn met de werkzaamheden van I en M, door de kruising van rijkswegen, spoorwegen en fiets- en wandelpaden. Als de indieners een meerderheid kunnen krijgen in de Kamer, zou ik zeggen: doe het dan uit het budget voor ontsnippering. Daar past het veel logischer in en daarin hebben we nog wat ruimte.

Om deze redenen reageer ik er in eerste instantie niet positief op. Ik hoor graag van de heer Hoogland of hij het wat meer via projecten en met een andere dekking wil doen.

De voorzitter:

Dit ging over het amendement op stuk nr. 8, vermeld ik nog even.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, er waren twee amendementen, van de heer Madlener en de heer Hoogland, en daarop heb ik meteen gereageerd.

Ik rond af. Ik begon met de opmerking dat beleid op het gebied van infrastructuur, water en ruimte altijd iets mogelijk moet maken, zoals vervoer, economische activiteiten, veiligheid of welvaart. Dat moet allemaal ook nog eens in een leefomgeving van goede kwaliteit gebeuren. De begroting van I en M voor 2015 maakt werk van de leefomgeving, zowel van die van vandaag als die van morgen. Daarbij richten we onze blik ook op overmorgen. We kunnen de toekomst niet voorspellen, maar het is wel onze taak om haar te verkennen. De aanleg van nieuwe infrastructuur, het programma Beter Benutten, maar ook het werken aan een nieuw deltaplan en de invoering van de Omgevingswet lenen zich daar wat mij betreft uitstekend voor. Ik kijk ernaar uit om ook in het komend jaar met de Kamer te werken aan concrete resultaten en aan een land dat klaar is voor de toekomst.

De heer De Rouwe (CDA):

Mijn punt over de Afsluitdijk is blijven liggen. Ik heb gisteren de toename van storingen aangekaart. Die zijn schering en inslag en komen steeds vaker voor. Ik wil voorkomen dat hij letterlijk een afsluitdijk wordt. Kan de minister ingaan op de vragen die ik daarover gesteld heb en de zorgen die ik heb geuit?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Afsluitdijk is inmiddels 75 jaar oud, of nog iets ouder. Wij weten ook dat hij hoognodig toe is aan vervanging. Daarom is zowel in het investeringsprogramma als in beheer en onderhoud opgenomen wat er de komende jaren voor de Afsluitdijk moet gebeuren. Het staat vanaf een bepaald moment ingepland, inclusief in de toekomst al dan niet een grotere sluis bij Kornwerderzand. In de tussentijd kan zich inderdaad nog een storing voordoen. Wij hopen natuurlijk van niet en zitten er ook bovenop om daaraan te doen wat we kunnen. Maar het is dus niet zo dat we de Afsluitdijk niet in de smiezen hebben. Het plan ligt er en het onderhoud is er. We kunnen alleen niet alles voorkomen.

De heer De Rouwe (CDA):

Het CDA pleit er echt voor om dit eventueel naar voren te halen. We zien een toename van het aantal storingen, de afgelopen weken ook weer. Het staat nu in de planning voor, uit mijn hoofd, 2017. Wel is er de komende tijd lopend onderhoud. Ik vraag de minister echt om verscherpt toezicht en om het zo nodig naar voren te halen, want even omrijden lukt daar gewoon niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is heel helder. Voor ons is het ook een ongelooflijk belangrijke verbinding. De heer De Rouwe moet wel in de gaten houden dat partijen in de regio nog bezig zijn om gelden te vinden voor een inpassing die zij graag willen hebben. Ik weet dus niet of naar voren trekken voor hen überhaupt wenselijk is. Daarnaast kun je iets alleen naar voren trekken als je iets anders naar achteren schuift. Als een meerderheid van de Kamer dit vindt — dat heb ik nog niet gehoord — zou er een ander project naar achteren moeten. Die discussie kunnen we volgens mij goed voeren bij de behandeling van het MIRT over twee weken.

De heer Hoogland (PvdA):

Omdat de minister erom vroeg: wij komen op het fietsgebeuren terug bij de behandeling van het MIRT.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Dat is fijn, een pak van mijn hart. Ik dank de minister tot zover. Ik schors voor de lunch. Daarna is er eerst een regeling van werkzaamheden en dan is het woord aan de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 13.09 uur tot 13.51 uur geschorst.

Voorzitter: Van Miltenburg