

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011 (32500-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011 (32500-A);**
- **het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009 (32360-XII);**
- **het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat 2009 (32360-XII, nr. 1);**
- **het rapport bij het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat 2009 (32360-XII, nr. 2);**
- **het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2009 (32360-A);**
- **het jaarverslag over het Infrastructuurfonds (32360-A, nr. 1);**
- **het rapport bij het jaarverslag Infrastructuurfonds 2009 (32360-A, nr. 2);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2011 (32500-XI);**
- **het wetsvoorstel Slotwet en jaarverslag Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van het Waddenfonds 2009 (32360-XI);**
- **het jaarverslag over Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en over het Waddenfonds (32360-XI, nr. 3);**
- **het rapport bij het jaarverslag van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van het Waddenfonds 2009 (32360-XI, nr. 4).**

De **voorzitter**: Wij heten in het bijzonder welkom de minister, mevrouw Schultz van Haegen, en de staatssecretaris, de heer Atsma.

Het woord is aan de heer Monasch, die zijn maiden-speech zal houden. Hij heeft acht minuten. Ik hoef niet te zeggen dat de heer Monasch niet mag worden geïnterrompeerd.

De (algemene) beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Het is mij een groot genoegen om vandaag onder uw leiding mijn maiden-speech te mogen houden. Dat genoegen heb ik niet alleen vandaag, ik zie uit naar de vele debatten die hopelijk nog zullen volgen. Voordat ik mijn maiden-speech uitspreek, wil ik via u de echte voorzitter van de Kamer complimenteren met de organisatie van de Kamer. Dat mag ook wel eens worden gezegd. Van de receptie tot de obers, van de ICT-ondersteuning tot de administratieve organisatie, ik ben zeer onder de indruk geraakt van niet alleen het professionalisme, maar bovenal de vriendelijkheid waarmee wij dagelijks worden ontvangen en terzijde worden gestaan. Het Kamerbedrijf is naar mijn mening een voorbeeld voor veel bedrijven en instellingen in dit land.

Ik heb jaren in de landen van de voormalige Sovjet-Unie en Afrika gewerkt, met parlementariërs, politie en

maatschappelijke organisaties. Ik heb een bijdrage mogen leveren aan het bevorderen van de democratie in veelal nieuwe landen. Ook al veranderen die landen jou waarschijnlijk meer dan je die landen zelf verandert, één ding is duidelijk: het belang van een volksvertegenwoordiging die durft te vragen en die op gezette tijden de regering in een andere richting kan en durft op te sturen, heb ik op vele plekken mogen ervaren. Het mogen zijn van volksvertegenwoordiger beschouw ik daarom als een erezaak. Ik hoop die opdracht onder het voorzitterschap van u, voorzitter, en van andere voorzitters hier te kunnen waarmaken.

Ik kom bij de inhoud. Wij hebben een goed kennismakingsgesprek gehad met de minister. Niet te veel nota's, actualisatie waar nodig en verder keuzen maken en aanpakken. Die mentaliteit spreekt ons aan, maar in de politiek gaat het in de eerste plaats om de keuzen die men maakt. Deze minister kreeg een regeerakkoord voorgeschoteld dat zij moet gaan uitvoeren, maar ook zij kan niet verhullen dat dit wat ons betreft het kabinet van de verkeerde keuzen is. Sterker nog, in haar eerste brief met de prioritering van haar beleid geeft de minister een duidelijke boodschap aan Nederland, maar is het eigenlijk wel een boodschap aan Nederland? Ja en nee. Deze minister kiest voor drie regio's, Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Het lijkt de voetbalcompetitie wel, maar dit was heus de kop van de regionale kranten dit weekend. Daar gaan haar geld en tijd naar toe. De rest heeft pech gehad. Of is er toch nog een klein stadje dat geluk heeft? Het stadje van Geert, het stadje Venlo. Dat wordt ook nog even genoemd. Het kost wat, zo'n gedoogakkoord. Sterker nog, het moet zelfs in de slechtste traditie van de Amerikaanse politiek kennelijk een centrale rol krijgen in het beleid van de minister, de grensoverslagplaats, Greenport Venlo. Wij horen graag van de minister of het noemen van deze plaats, maar niet bijvoorbeeld de kracht van onze landbouwuniversiteit Wageningen, de prijs is die aan de PVV moest worden betaald. Wij horen graag of deze afweging en deze vorm van politiek bedrijven in het belang van Nederland zijn. Drie regio's en een grensstadje, maar er wordt niet gekozen voor de unieke kennis en de kracht van de landbouwuniversiteit Wageningen, de stedencombinatie Arnhem/Nijmegen, de Afsluitdijk met zijn kansen om weer een internationaal project van allure te worden door duurzame energieopwekking, Energy Valley in Groningen of voor, ook al is dat niet de gemakkelijkste weg, de kansen van Parkstad Zuid-Limburg. Nee, sorry, zegt de minister, dit zijn de drie regio's waar het om gaat. De rest mag er in de file naar toe rijden, al moet nog wel even worden afgerekend bij de tolpoort van Charlie Aptroot.

Wat een verkeerde keuze van de minister om niet te kiezen voor heel Nederland. Wat een verkeerde keuze om zich het afgelopen weekend in alle kranten zo publiekelijk te manifesteren met slechts die drie regio's, zonder te kiezen voor de kracht in al die plaatsen in de andere regio's die ik zojuist noemde. Ik roep de minister op alsnog aan Nederland kenbaar te maken dat ons land meer is dan deze drie regio's en dat zij haar periode wil ingaan als een minister van en voor heel Nederland.

Het openbaar vervoer in ons land is van cruciaal belang om Nederland in beweging te brengen en te houden. Openbaar vervoer is voor ons een verantwoorde mix tussen publiek en privaat. Het versterkt ons land, het versterkt onze economie, het ontlast het milieu, het

Monasch

brengt scholieren naar school en het bestrijdt de files. In het AO spoor van vorige week hebben wij met de minister afgesproken hoe wij de prestaties op het spoor kunnen verbeteren. Zij heeft toegezegd – het is goed om dat hier te herhalen – dat zij ons op korte termijn zal informeren of zij al dan niet met de huidige directie van ProRail verder kan en wil, en zij heeft de Kamer beloofd dat er een helder pakket van maatregelen aan de Kamer wordt voorgelegd waaruit blijkt hoe de prestaties onder haar verantwoordelijkheid kunnen worden verbeterd. Wij kijken uit naar de daadkracht van de minister op dit terrein.

Wij krijgen niet alleen de indruk dat Nederland slechts kiest voor drie regio's, maar ook dat dit kabinet vooral kiest voor Nederland als een markt. Er is echter meer: de publieke taken, waaraan de markt soms slechts een bescheiden bijdrage kan leveren. Wat betreft de verdere liberalisering van het hoofdnet spoor voor het personenvervoer trekt de Partij van de Arbeid vandaag een streep. De reiziger heeft behoefte aan goed, betrouwbaar en veilig vervoer op het spoor. Wij zien mede daarom geen enkele reden om nog over te gaan tot openbare aanbesteding van het personenvervoer op het spoor. Nederland is te klein voor meerdere aanbieders. Nederland moet niet worden opgekocht door een paar buitenlandse staatsspoorbedrijven. Een Europese markt met slechts een beperkt aantal aanbieders zien wij al helemaal niet zitten. Kortom, minister, laat Europa weten, komende donderdag en in de weken daarna, waar de grenzen liggen. Dit is een zaak van nationaal publiek belang: goed spoor in Nederland.

Ook belangrijk is goed regionaal openbaar vervoer. Het kabinet bezuinigt 200 mln. zonder verdere onderbouwing en tegelijkertijd moet het regionaal openbaar vervoer schoner, veiliger en sneller. Er moet worden gekort en tegelijkertijd moeten er conducteurs bij. Dit kan niet allemaal tegelijkertijd. Wij betreuren het zeer dat het kabinet zonder inhoudelijke onderbouwing als een boekhouder inboekt en niet met visie de kwaliteit en het aanbod van het regionaal openbaar vervoer tegemoet wil treden. Kan de minister garanderen dat dit beleid niet ten koste zal gaan van de werkgelegenheid en dienstverlening in het regionaal openbaar vervoer? Kan de minister een onderbouwing geven van het te bezuinigen bedrag? Graag krijg ik hierop een reactie.

Nederland als markt: daar moeten nu ook de ov-bedrijven in de drie grote steden aan geloven. Aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden leidt tot versplintering en een chaotisch aanbod. Wij menen dat dit kabinet niet moet gaan experimenteren met de vitale en complexe infrastructuur van tram, bus, metro en trein in de stad. Daar zit niemand op te wachten. Of toch: aandeelhouders, marktpartijen die deze essentiële en complexe publieke voorziening willen ontmantelen.

Het zou de minister sieren als zij zich met GVB, RET en HTM ging verstaan en ging praten en luisteren om te ontdekken hoe de kwaliteit ongetwijfeld nog beter kan met het bestaande aanbod. Daarom vraag ik deze minister of zij bereid is om niet alleen met de directie maar zeker ook met de bestuurders en de conducteurs het gesprek aan te gaan om te bezien hoe de kwaliteit kan worden verbeterd zonder een desastreuze aanbesteding. Waar denkt de minister te kunnen bezuinigen bij het openbaar vervoer in de G3, zoals de 120 mln. die in

deze begroting is ingeboekt? Wij horen graag een reactie van de minister.

In dit verband is het ook belangrijk om te wijzen op de motie-Roefs die in de vorige Kamer is aangenomen. In die motie is een oproep gedaan aan het kabinet om met een wetswijziging te komen op de Wp2000 om onderhands gunnen van bus- en tramconcessies in de grote steden mogelijk te maken. De wetswijziging is in behandeling. Wanneer komt het kabinet met een voorstel?

Ik kom op een punt dat gedetailleerd lijkt maar waarvan in de procedurevergadering is afgesproken dat het hier aan de orde moest komen: de invoering van de OV-chipkaart in Friesland. Wij hebben vandaag de antwoorden op onze vragen hierover toegezonden gekregen. Ik dank de minister hiervoor. Het is een zeer uitgebreid en doorwrocht verhaal. Het college van Gedeputeerde Staten is vóór en vooralsnog zijn ook de consumenten- en reizigersorganisaties voor invoering op 23 december aanstaande. Dat is belangrijk in onze afweging. Er worden momenteel wel nog vragen gesteld vanuit de Provinciale Staten. Het reizigersplatform ROCOV Fryslân wacht nog op een enkele toezegging. Voordat wij ons definitieve oordeel opmaken, willen wij van de minister weten of zij in overleg met de betrokkenen nogmaals kan verifiëren of invoering op 23 december door alle partijen wordt gedragen. Dat is voor ons van essentieel belang. Ook wij willen niet voor de verantwoordelijkheid voor die invoering weglopen. Graag krijg ik hierop een reactie.

De **voorzitter**: Dat vervelende lichtje dat aan- en uitgaat, betekent dat u door uw tijd heen bent.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik ga afronden, voorzitter.

Nederland wordt afgekaart tot drie regio's. De rest krijgt af en toe wat toegeworpen door dit kabinet. De kracht van de eenheid van dit land wordt ontmanteld tot drie regio's die het moeten doen. De rest bekijkt het maar. Wie deze bezuiniging inboekt, weet dat het openbaar vervoer in stad en regio wordt gekort of ontmanteld. Minder ritten, ontslagen, hogere tarieven en slechtere dienstverlening zijn het onvermijdelijke gevolg. Deze keuzes zijn illustratief voor dit kabinet, het kabinet van de verkeerde keuzes. Wij hopen zeer dat de minister een aantal van deze keuzes wil heroverwegen.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Monasch, alsof u dit al jaren doet. Mijn complimenten. Ik mag u als eerste feliciteren met uw maidenspeech. Ik nodig u uit om de felicitaties, bloemen, zoenen en wat dies meer zij in ontvangst te nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik vertel nog even dat in de gastenloge onze oud-collega mevrouw Gill'ard aanwezig is. Wij vinden het bijzonder prettig dat zij hedenavond bij ons is.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Mijn hartelijke felicitaties aan collega Monasch voor zijn excellente – zeg ik in alle objectiviteit – maidenspeech.

Voorzitter. Op de dag dat met behulp van een hoogwerker het naambord van het ministerie van

Samsom

Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu werd afgesloopt, startten een paar ondernemende Nederlanders een nieuwe website om producenten en consumenten aan te zetten tot milieubewuster gedrag. Een dag ervoor reed een groep pioniers in volwaardige elektrische auto's door Nederland. En een dag erna begon de stichting Urgenda het grootste initiatief ooit om particulieren aan de zonne-energie te krijgen. Treffender kan de mismatch van dit kabinet met de samenleving niet worden geïllustreerd. Overal in Nederland bruist het van de initiatieven – burgers starten hun eigen energiebedrijf, topondernemers verduurzamen hun onderneming, gemeenten zetten hun inwoners aan tot energiebesparing – en deze coalitie haakt af.

Maar juist nu de tijd rijp is, rijper dan ooit, om als overheid naast goedwillende burgers en ondernemers te gaan staan, geeft ze helaas niet thuis. De bewindslieden verlaten het ministerie, de naam wordt er afgesloopt en de begroting wordt ontmanteld met vele honderden miljoenen tegelijk. Het kabinet wist niet hoe snel het per nota van wijziging op de valreep nog even de steun aan maatschappelijke organisaties moest intrekken. Het meest trieste van die daad is misschien nog wel dat de coalitiepartijen denken lekker wraak te nemen op al die vermaledijde linkse clubjes die ze altijd zo dwars zitten, maar dat ze feitelijk niets anders doen dan de rug toekeren naar goedwillende, hardwerkende Nederlanders, waaronder veel zelfstandig ondernemers.

Premier Rutte herhaalt te pas en te onpas dat hij een hand uitsteekt naar de oppositie. Voor mij heeft deze staatssecretaris dat niet te herhalen. Waar ik om zit te springen, is een uitgestoken hand van dit kabinet naar de samenleving, omdat een duurzame toekomst niet van mensen alleen kan komen, niet van de overheid alleen kan komen, maar moet komen van de samenwerking tussen beiden. Dat samenwerkingscontract is door dit kabinet bij zijn aantreden eenzijdig opgezegd. Mijn vraag aan deze staatssecretaris is: gaat hij deze contractbreuk weer goedmaken, en hoe dan?

Wat doet hij bijvoorbeeld om de inzameling van plastic, die een grote vlucht heeft genomen, niet te laten stilvallen na 2012? Dan valt de bijdrage aan het Afvalfonds weg en is de verpakkingstaks dus echt louter nog een melkkoe, zeg ik tegen de VVD. Ik vraag de staatssecretaris nu expliciet om ons een plan van aanpak te presenteren waarmee wordt gegarandeerd dat de inzameling ook zonder de bijdrage aan het Afvalfonds na 2012 gewoon doorgaat. Zo nodig dien ik daar een motie over in.

Mijn fractie gaat op het gebied van afval nog een stapje verder. Zij wil een actieplan einde zwerfafval. Eigenlijk was ik verbaasd dat dit kabinet, dat zich toch krampachtig een "law and order"-etiket tracht op te plakken, de handschoenen van het zwerfafval – ergernis nummer een – niet heeft opgepakt. Misschien was de hekel aan het milieu nog net even groter dan de liefde voor zero tolerance. Hoe dan ook, zwerfvuil is geen linkse hobby. Vandaar dat mijn fractie er met genoeg de tanden in heeft gezet en zelf met een actieplan is gekomen. De belangrijkste maatregelen daarin, waar ik graag stuk voor stuk een antwoord van de staatssecretaris op krijg, zijn deze. Ten eerste komt er een hogere bijdrage uit het afvalfonds. 11 mln. voor zwerfafval is te weinig. Ten tweede worden bedrijven die verpakkingen verkopen, in een grotere straal rond hun verkooppunt verantwoordelijk gemaakt voor het zwerfvuil, namelijk 50

m in plaats van 25 m. Ten derde komt er een effectievere verpakkingenbelasting met meer stimulans voor recyclebare verpakkingen. Ten vierde komt er een hogere bestuurlijke boete. Als sluitstuk van goede preventie is handhaving immers onontbeerlijk. Er mag best een afschrikwekkende werking van die boete uitgaan. Met deze maatregelen modderen wij niet langer verder maar binden wij echt de strijd aan met zwerfvuil.

Dit was echter nog maar één tekortkoming. Wat zegt de staatssecretaris namelijk tegen honderdduizenden mensen die in de buurt van snelwegen wonen? Zij mogen nu opeens weer extra roet gaan happen omdat het kabinet de kilometerheffing om zeep hielp. Het gaat ook om mensen met astma, ja, om kleine kinderen. Rijdt u daar straks maar extra hard langs met 130 km/u, dan zien ze het schaamrood op uw kaken niet. Uit de rapportage van het PBL blijkt namelijk dat de normen niet worden gehaald, niet langs wegen en niet langs heel veel veehouderijen.

Het kabinet stelt dat het wel goed komt omdat in plaats van de kilometerheffing Euro 6-vrachtwagens worden gestimuleerd of omdat er schermen aangebracht worden. Van welk geld dan? En ten koste van wat dan? Als klap op de vuurpijl stelt het kabinet dat het de fijnstofnormen rond veehouderijen heus wel kan halen aangezien emissies door een nieuw besluit aan banden worden gelegd. Maar dat besluit is er nog helemaal niet en op 10 juni aanstaande moet de norm zijn gehaald. Het kabinet dacht toch werkelijk niet dat wij daar in trappen? De vraag blijft dus: hoe gaat het kabinet aan die norm voldoen? Loopt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gevaar? Loopt daarmee de bouwproductie, die juist in deze crisistijd zo belangrijk is, ook gevaar?

De heer **Leegte** (VVD): Na de inleiding van de heer Samsom was ik heel even bang dat wij het heel erg met elkaar eens waren. Hij zegt: deze regering trekt zich wat terug zodat er initiatieven ontstaan in de samenleving. En kijk wat er gebeurt: Urgenda, allemaal goede plannen waar de overheid geen enkele rol in heeft te spelen. Dat is goed want wij bepleiten allang dat de overheid wel wat bescheidener kan zijn. Vervolgens gaat hij over op de luchtkwaliteit. Dat is een belangrijk onderwerp. Juist deze regering gaat die euronormen vervroegd invullen. Daar hoeft dus helemaal geen extra geld bij. Dat willen wij toch juist? Dat is toch juist een ondersteuning van het beleid van het wellicht groenste kabinet ooit?

De heer **Samsom** (PvdA): Allereerst had ik het niet over een beetje terugtrekken. Ik had het over met de rug naar mensen toe gaan staan. De mensen van Urgenda, de pioniers in elektrische auto's, doen het werk maar zij hebben een beetje hulp van de overheid nodig op sommige momenten. Dat is de sociaaldemocratische visie. Als de heer Leegte die wil meemaken, is hij welkom want dan kunnen wij wel iets moois maken van dit land. Mijn reactie op zijn vraag is: dit kabinet voert geen enkele euronorm eerder in dan waar ook in Brussel. Het enige wat het kabinet wil, is een en ander alvast stimuleren voorafgaand aan die euronorm. Maar waar is het geld? Als er dan nog geld gevonden moet worden, ten koste van wat moet dat dan gaan? Die vragen mag, sterker, moet ik als Kamerlid stellen.

De heer **Leegte** (VVD): Die kan de heer Samsom zeker

Samsom

stellen. Hij krijgt daar ongetwijfeld een goed antwoord op. Daarvoor is namelijk een en ander gereserveerd in de begroting. Dat komt dus helemaal goed.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik hoor dat heel graag van de staatssecretaris, de minister of wie er ook over gaat.

Maar dit was dus nog maar één tekortkoming. Wij hadden het over de veehouderijen en de datum van 10 juni. Het kabinet haalt die datum niet. Daar kan het nu al rekening mee houden. Op welke manier doet het dat?

Wat zegt het kabinet tegen al die mensen die zelf willen investeren in duurzame energie maar nu weer moeten gaan zitten wachten op subsidie, die er niet komt, zoals zojuist bleek uit een net binnengekomen brief? Wijst het dan naar de ministers Verhagen en Donner, die inmiddels over energie en woningen gaan, of neemt het zijn missie serieus en gaat het hen achter de broek zitten? Om het kabinet daarbij te helpen dienen wij een initiatiefwetsvoorstel zelflevering in, waardoor zonnepanelen en windmolens voor gewone mensen haalbaar en betaalbaar worden, zonder subsidie maar met een kleine fiscale stimulans. Maar ik zeg het de heer Leegte na: fiscale voordelen zijn geen subsidie. De VVD-fractie kan dus niets tegen ons plan hebben. Ik reken op haar steun.

De heer **Leegte** (VVD): Ik heb in mijn eerste maanden geleerd dat dit uitlokking heet en dat je dan naar voren mag komen. De heer Samsom heeft natuurlijk helemaal gelijk. Het gaat er namelijk om dat investeringsaftrek iets anders is dan subsidie. Beide stimuleren, maar in het ene geval krijg je iets omdat de overheid zegt dat het goed is en in het andere geval heb je een bedrijf dat winst maakt en is een deel van die winst fiscaal aftrekbaar. Daarin vinden we elkaar. Dat is echter iets anders dan het kwijschelden van energiebelasting. Ik heb het plan echter nog niet gezien, dus daar komen we nog over te spreken.

De heer **Samsom** (PvdA): Als coöperaties, samenwerkende groepen mensen, ergens een windmolen kopen en daarvan hun eigen stroom betrekken, hoeven zij geen belasting te betalen. Als de heer Leegte elders een bloemkool verbouwt en die thuis zelf opeet, hoeft hij geen belasting te betalen. Die logica lijkt me helder en die pas ik toe op energieproductie en -gebruik. Op die manier kun je het rendabel en haalbaar maken.

Wat vertelt het kabinet tegen 16 miljoen Nederlanders die allemaal recht hebben op schoon water; in de vijver van het park, in het meertje bij de stad, in de sloten van weilanden? Heel veel Nederlanders willen graag vissen, zwemmen, pootjebaden of wat dan ook. Alle Nederlanders willen een schone leefomgeving. Een onzinnige bezuiniging – "versobering" noemt het kabinet dat – leidt ertoe dat die wens van ons allemaal niet wordt vervuld; niet in 2015, niet in 2020 en waarschijnlijk niet in 2030. Het Planbureau voor de Leefomgeving rekende keurig uit wat al die rechtse rancune ons nu echt oplevert: meer afhankelijkheid van het buitenland voor onze energievoorziening, viezere lucht, minder natuur en vuiler water. Op al deze vlakken worden de Europese doelstellingen dus niet gehaald. Dat wij ruzie krijgen met Brussel kan me eigenlijk niet eens zo veel schelen. Dat zoekt het kabinet maar uit. Ik zou bijna zeggen dat dat er ook nog wel bij kan, bovenop de confrontaties die dit kabinet toch al met Brussel aangaat. Het doet maar. Ik heb het over

de confrontatie met de samenleving, met mensen die langs wegen wonen, met mensen die geen mega-achtertuin hebben en het dus moeten hebben van meer openbaar groen in en om de stad, met hardwerkende Nederlanders die gewoon op tijd op hun werk willen komen en niet nog langer in de file willen staan en met schoolkinderen die willen vissen in de vaart. Brussel laat me koud, maar dat het kabinet deze mensen in de kou laat staan, vind ik een schande. Laten we een hele generatie het gelag betalen omdat enkele heren aan de onderhandelingstafel zo gretig wilden afrekenen met zo veel mogelijk linkse hobby's tegelijkertijd? En als het dan geen botte afrekening is, waar is dan het plan? Waar is dan het perspectief dat deze regering deze mensen schetst?

Het zal niemand zijn ontgaan dat wij de milieuambities van dit kabinet tekort vinden schieten; laat ik het maar parlementair houden. Een minderheidsregering hoeft echter niet alles alleen te doen en mag rekenen op hulp vanuit het parlement. Met één actieplan, één initiatiefwet, twee amendementen en wellicht nog drie of vier moties overbrugt mijn fractie de verschillen van inzicht en bieden wij een ferme uitgestoken hand om het kabinetsbeleid op cruciale onderdelen te verbeteren. Het is aan het kabinet of het die hand aanneemt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik waardeer de inzet van de PvdA-fractie op het gebied van duurzaamheid. Ik wil niet teveel terugkijken, maar wil toch één vraag stellen. Is de PvdA-fractie met de kennis van nu blij met de Crisis- en herstelwet van het vorige kabinet?

De heer **Samsom** (PvdA): Het vorige kabinet heeft een hoop verkeerd gedaan, maar deze wet hoort daar niet bij. De Crisis- en herstelwet zou ertoe moeten leiden – de plannen moeten nog worden ingediend en de stimulering moet er ook nog bij – dat windmolenparken kunnen doorgaan, terwijl ze nu vastlopen in subsidies ... Ik bedoel natuurlijk: in het gebrek daaraan en in te veel regels. Je moet wel een beetje voorzichtig zijn met het oprekken van regels. Als het een doel dient, moet je het doen, maar als het verkeerd uitwerkt moet je ermee kunnen ophouden. Dat hebben wij ondervangen door de wet tijdelijk te maken. Dit kabinet is van plan de wet permanent te maken. Daar kunnen we samen nog een stokje voor steken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Laten we dat vooral doen, want je zet met zo'n tijdelijke wet natuurlijk wel een deur open om die permanent te maken. De CDA-fractie vroeg daar al om toen we nog over de tijdelijke wet spraken. Ik ben wel benieuwd naar de veehouderij. Ik vind dat we samen moeten optrekken. Ik hoor dat de PvdA-fractie zorgen uit over de emissies en het feit dat de deadlines niet gehaald worden. De aanpak waar zij om heeft gevraagd – we bespreken dat morgen ook in een AO – is ronduit een drama. Ik zou zo graag zien dat de PvdA-fractie ook eens een keer bereid is te zeggen dat zij dat gewoon niet goed heeft ingeschat. Alstublieft, trek samen met ons op, dan kunnen we nog wat.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik denk dat wij dat ook zullen doen, maar dat heeft niets met de Crisis- en herstelwet te maken. Het enige wat de Crisis- en herstelwet doet, is ervoor zorgen dat wij sneller een besluit nemen: een slecht plan gaat sneller in de prullenbak en een goed

Samsom

plan komt sneller tot uitvoering. Als het slechte plannen zijn, trekken wij samen op om ze zo snel mogelijk in de prullenbak te krijgen; dat zal mevrouw Ouwehand ook leuk vinden! Als het goede plannen zijn, willen wij snel tot uitvoering komen. Ik gaf één voorbeeld, maar ik kan er nog meer geven, zoals de spoorverbinding Amsterdam-Almere en nog een paar dingen die wij allemaal graag willen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Die discussie gaan wij niet overdoen. Ik heb vorig jaar al gezegd: de windmolens waren een paar groene molentjes op de heel grote, grijze taart van de Crisis- en herstelwet. De Partij van de Arbeid was er blij mee; ik ben er nog steeds niet blij mee. Ik hoop dat de heer Samsom bij zinnen komt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik deel de mening van de heer Samsom dat goede plannen snel tot uitvoering moeten komen. Als de heer Samsom een goed plan heeft voor de energie, zie ik dat graag. Wanneer kunnen wij een concreet plan van hem tegemoet zien? Hij heeft het immers al aangekondigd. Krijgen wij de uitwerking straks op papier?

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, deze ligt op tafel en deze zal ik met de heer Haverkamp bespreken. Ik geef onmiddellijk toe dat ik een lange aanloop neem. Op 6 december is er een WGO over energie. Daar koppen wij samen de bal in, hoop ik. Tussen nu en dan zullen wij spreken over de uitvoering, want ik ben bereid tot alles als dit plan maar doorgaat. Wij moeten ervoor zorgen dat huishoudens en samenwerkende bedrijven met duurzame energie aan de slag kunnen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is handig dat in de Handelingen staat dat de heer Samsom bereid is tot alles. Dat is een buitengewoon ruimhartig aanbod! Ik proefde in zijn beantwoording dat het ook te maken heeft met fiscale maatregelen. Het lastige is dat wij net het Belastingplan hebben behandeld. Hoe ziet de heer Samsom dat concreet voor zich? Moeten wij dan tot volgend jaar het Belastingplan volgen, voordat wij echt het briljante plan-Samsom tot uitvoering kunnen brengen?

De heer **Samsom** (PvdA): Nee, want dit is de Wet belastingen op milieugrondslag; die kun je op elke gewenste dag van het jaar wijzigen. De staatssecretaris – een andere staatssecretaris – heeft tijdens de behandeling van het Belastingplan een enorme kerstboom opgezet over de groene belasting. Over drie maanden stuurt hij ons het plan. Wij hebben alvast één kerstbal – misschien moet ik het de piek noemen? – maar misschien komen er nog mooiere ideeën. Dit is er een van. Wij kunnen snel tot uitvoering komen; wij kunnen de wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag op 1 februari laten ingaan, als wij dat willen. Er is over nagedacht.

Ik heb ook nagedacht over de volgende vraag van de heer Haverkamp, namelijk: hoe zorgen wij ervoor dat het niet uit de hand loopt? Wij beperken de mogelijkheden tot installaties die in Nederland staan, geen winst mogen maken en in corporatief eigendom zijn. Particulieren moeten de volledige stroom afnemen. Wij zorgen ervoor dat slimme projectontwikkelaars er niet met onze belastingpoet vandoor gaan!

De **voorzitter**: Als er nu ook al wordt geantwoord op nog niet gestelde vragen, wordt het echt nachtwerk!

Ik zie dat de heer Haverkamp wil interrumpen, maar hij heeft al twee keer geïnterrupteerd. Ik geef het woord aan de heer Aptroot.



De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik feliciteer de heer Monasch met zijn maidenspeech. Dat was voor mij een moment van grote verwarring. Ik dacht: ik moet interrumpen! De collega's floten mij echter terug, en terecht!

Wij spreken over de grote problemen van Nederland. Een staat er bovenaan de lijst: de files. Ook de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling wijst keer op keer op dit knelpunt voor onze economie. De VVD is al jaren voor investeren in wegen en openbaar vervoer, omwille van de economie en omwille van het milieu, want files veroorzaken ook milieuschade. Fileverkeer veroorzaakt veel meer uitstoot dan doorrijdend verkeer en doet het verkeer deels uitwijken naar sluiproutes door dorpen en stadswijken. De praktijk toont de laatste jaren aan dat investeren in asfalt werkt. Kijk naar de verbrede delen van de A2, de A4 en de A12! Neem de ring Eindhoven en de ring Den Bosch, waar de snelweg flink is verbreed en het doorgaande verkeer is gescheiden van het lokale en regionale verkeer dat op parallelbanen uit- en invoegt. Het verkeer rijdt weer, en hoe! De files zijn als sneeuw voor de zon verdwenen. De praktijk laat zien dat investeren in asfalt werkt. Dat willen wij dan ook in het hele land, in alle twaalf provincies: wegen verbreden en doorgaand, regionaal en lokaal verkeer scheiden. De VVD wil dat het wegennet van de toekomst nu wordt bepaald. Op basis van de nationale markt- en capaciteitsanalyse is duidelijk waar de komende jaren de knelpunten zijn of ontstaan. Wij willen dat op basis van deze gegevens wordt bepaald hoe ons wegennet van het jaar 2040 eruit moet zien. Daarbij is voor de VVD het uitgangspunt dat de gewenste mobiliteit gewoon wordt gefaciliteerd. De VVD voorziet een wegennet met voldoende capaciteit, goed ingepast in het woon- en leefmilieu; een wegennet met supersnelwegen en daarbij voldoende aanvullende capaciteit op de provinciale wegen. Hiervoor is een deltaplan wegen nodig. De Partij van de Arbeid is geïnteresseerd; die beraadt zich nu of zij dit gaat steunen. Ik zie dat zij de koppen bijeen steken.

Het gevaar van de huidige knelpuntenaanpak die de afgelopen jaren wel veel goeds heeft gebracht, is dat wij nu misschien investeringen doen waarvan later blijkt dat die net iets anders en vaak net iets hoger hadden moeten zijn om helemaal toekomstvast en duurzaam te zijn. Is het kabinet bereid om te bepalen wat ons wegennet in het jaar 2040 moet zijn? Kan het vervolgens in het deltaplan wegen aangeven hoe wij jaar na jaar aan het wegennet van de toekomst kunnen bouwen?

Wij moeten vervolgens iedere investering aan dit deltaplan toetsen en dus niet nu investeren in iets dat straks onnodig blijkt te zijn of net niet voldoende is, waardoor wij uiteindelijk duurder uitkomen. Wij moeten dus niet een autosnelweg in iedere richting met één strook verbreden als er met het oog op de toekomst aan iedere kant twee stroken extra zouden moeten zijn. Bovendien moeten wij geen spitsstrook aanleggen terwijl de aanleg van een volwaardige strook, dat ene metertje

Aptroot

breder aan iedere kant, zou voorkomen dat een paar jaar later de schop weer de grond in moet. Als in het kader van onderhoud aan een brug wordt gewerkt, kan het slim zijn om de breedte meteen aan te passen aan de toekomstig vereiste breedte van de eroverheen lopende weg. Is het kabinet bereid om dit toekomstplaatje met ons vast te leggen en alle investeringen en onderhouds-uitgaven in dat kader te plaatsen? Met zo'n aanpak krijgen wij immers een duurzaam wegennet.

De heer **Bashir** (SP): De VVD is samen met de PVV en de SP lange tijd opgetrokken tegen de kilometerheffing. Wij stonden hier recent nog te juichen toen wij hoorden dat de kilometerheffing niet doorging. Nu hoor ik dat de PVV en de VVD die in het kabinet zitten, de automobilist opeens in de steek laten. Zij laten de automobilist barsten. Die mag straks namelijk weer betalen omdat er tolpoortjes komen. Waarom laat de VVD, de heer Aptroot, de automobilist nu ineens wel barsten?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, als er één partij is en één coalitie die de automobilist niet laat barsten, is het wel de VVD en de huidige coalitie. Ik zal ook vertellen waarom. Wij zorgen namelijk ervoor dat wij doorgaan met investeren in het wegennet. In het programma van de partij van de heer Bashir staat dat er tijdens deze kabinetsperiode 3,2 mld. van het wegbudget afgehaald wordt. Dat doen wij niet. Zelfs de grootst denkbare inspanning om in wegen te investeren is niet voldoende om de automobilist echt de ruimte te geven en daarom doen wij er nog wat bovenop. Daar hebben wij echter het geld niet voor. Bij de SP zou er geen meter asfalt bij komen; bij ons komen er heel veel kilometers bij. Wij doen dus nog iets extra, zoals de tweede westelijke oeververbinding in Rotterdam. Vorig jaar is daarvoor een motie ingediend door CDA en VVD. Ik doe dadelijk nog een voorstel, maar ik stel vast dat de heer Bashir dit al weet. Hij heeft de krant goed gelezen. Ik vind het leuk dat hij ook dat ene Amsterdamse ochtendblad leest; de SP gaat toch vooruit. Hij heeft daar gelezen dat wij voor de IJmeerbrug als tolbrug zijn. De reden daarvoor is dat die brug er anders voor 2030 niet komt. Als wij het voor het zeggen hebben, komt die er. Als de SP het voor zeggen heeft, komt die er nooit.

De heer **Bashir** (SP): De heer Aptroot heeft mooie praatjes. Het lijkt wel alsof ik voor de heer Eurlings sta, want die had ook altijd mooie praatjes. Het blijft een feit dat de VVD de automobilist extra laat betalen via de tolpoortjes. Weet de heer Aptroot nog, welke kwalificaties de VVD gebruikte en welk een felle toon die aansloeg tegen de ministers Eurlings en Netelenbos? Wat wil de VVD nou? Wil de VVD haar eigen minister tot Melanie Tolpoort maken? Daar komen die tolpoortjes voor.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, zo is het niet. Wij willen keihard doorgaan met alle plannen die wij tot 2020 en 2028 voor het bestaande wegennet hebben: flink asfalteren, meer wegen en bredere wegen. Wij zetten daar de tolwegen bovenop, maar geen automobilist hoeft er gebruik van te maken. Hij kan namelijk via de A6 en A9 van Almere naar Amsterdam rijden of terug. Wij bieden dus een extra mogelijkheid en die kunnen wij alleen voor elkaar krijgen als wij tol heffen. Hetzelfde geldt voor Rotterdam. De Beneluxtunnel blijft gratis,

maar de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel komt daar bovenop. Het aardige is dat bijna in het hele land enorm daarover gejuicht wordt zowel door ondernemers met bestelauto's of vrachtauto's als door particulieren. De SP laat meer dan 3 mld. bezuinigen op wegeaanleg en doet niets voor de automobilist. De SP laat de automobilist en het bedrijfsleven in de steek op een verschrikkelijke manier.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik zwijg even. Dit zijn nogal wat woorden aan het adres van de SP. De heer Aptroot zegt dat de VVD de automobilist niet in de steek heeft gelaten. De VVD had 1,5 mld. in gedachten om in deze periode in wegen te investeren, maar dat is niet helemaal uitgekomen.

Ik heb ook een vraag over de tolpoortjes. Als je 130 km/u wilt rijden, is het sowieso al lastig om langs de tolpoortjes gaan. Maar is het geen ordinaire belastingverhoging voor de automobilist? Bij rekeningrijden gingen substantieel de belastingen omlaag. Een aantal belastingen kon daardoor langzaam maar zeker worden afgebouwd. De tolpoortjes en de belasting daarvoor komt er extra bij. Daarvoor moet extra betaald worden. Dat zal vele malen het kwartje van Kok, dat zo verfoeid is, gaan overstijgen. Wordt het dan de euro van Aptroot? Hoe gaan wij dat doen? Voor de automobilist is het toch een lastenverzwaring?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is waar. Als je die weg gebruikt, komt er wat tol bij. Die weg komt er extra bij. Als mensen kiezen voor het bestaande wegennet, inclusief alle uitbreidingen, betalen zij niet extra. Het kabinet waarvan de partij van de heer Slob deel uitmaakte, heeft de vorige periode de lasten voor de automobilist met 2 mld. verhoogd. Wij verhogen deze periode de lasten voor de automobilist niet. Wij gaan wel fors door met investeren in wegen. Dit is een extra mogelijkheid. Je hoeft die niet te gebruiken, maar het kan. Overigens had ook de ChristenUnie voor deze periode niet extra geld voor wegen, maar 1,5 mld. minder.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U hebt uw huiswerk goed gedaan. Ik heb Keuzes in kaart ook bij mij. Daar staan alle bedragen in. Dat is altijd wel handig.

Maar toch nog even over de tol. Het is een extra belasting. U zegt dat je niet over die brug hoeft te gaan rijden, maar wij weten allen dat er een enorm knelpunt in dat gebied is. Op zich chapeau om met zo'n plan te komen, maar er was ook nog een plan om stevig in het spoor te gaan investeren. Is de verdubbeling, waarover uw collega De Krom een mooie Kameruitspraak heeft gekregen, nu van tafel of gaan wij die parallel aan dit plan ook uitwerken en proberen die voor elkaar te krijgen?

De heer **Aptroot** (VVD): De VVD en ook deze coalitie staan voor investeringen in het spoor, bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoor. In de uitvoering – maar daar zijn de heer Slob en ik het over eens – ontbreken wel een paar zaken, zoals bij Deventer waar het niet goed gaat. Het gehele budget van 4,7 mld. blijft echter beschikbaar. Ook de reguliere investeringen blijven beschikbaar. Wij gaan dus volop door met investeren in het spoor en wij gaan volop door met investeren in wegen, meer dan in iedere andere coalitie bij al die

Aptroot

niet-coalitiepartijen mogelijk zou zijn geweest, en wij bieden nog een extra mogelijkheid er bovenop. En wat nog heel aardig is: als een aantal mensen bereid is om bijvoorbeeld voor de IJmeerbrug te betalen, dan kunnen de mensen die niet bereid zijn om daarvoor te betalen, straks op de A6 en A9 over de Hollandse Brug ook beter doorrijden, want het verkeer daar wordt erdoor ontlast.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De voorstellen van de heer Aptroot zijn adembenemend, vooral voor de mensen met longziekten, en oorverdovend voor de 300 mensen langs de weg die nu al te veel geluidsoverlast hebben en met deze voorstellen nog meer geluidsoverlast krijgen. Wat mij bijzonder steekt, is die brug over het IJmeer. Het is een beschermd natuurgebied. De Europese Unie zal geen verdere aantasting van de natuur daar accepteren, want de kwaliteit van de natuur daar is nu al benedenmaats. Er is bovendien ook geen geld voor. Er is ook helemaal geen behoefte aan. Er is nu, met die veertien rijbanen tussen Almere en Amsterdam en Schiphol, al meer dan genoeg weg. Het verbaast mij echt dat ook dit stukje natuur in de voorstellen van de heer Aptroot sneuvelt. Ik vraag hem om dit nog eens goed te bekijken in een wegenplan. Het verbaast mij ook dat de heer Aptroot een soort maakbaarheidsidee van de samenleving heeft, dat wij al zouden weten hoe de files in 2040 zijn en dat wij daar een soort van staatsplan op gaan maken. Kijk naar een stad als Los Angeles: hoe meer wegen je aanlegt, hoe meer files er een jaar of anderhalf jaar later zijn. En dan komen er meer wegen bij en meer files.

De heer **Aptroot** (VVD): Het zijn een heleboel opmerkingen. Nu had ik eerlijk gezegd voorafgaand aan dit debat niet de illusie dat voor wat voor investeringen in wegen dan ook, je ook maar de steun van GroenLinks zou kunnen krijgen. Ik kan dus niet zeggen dat ik teleurgesteld ben. Ik vind het wel heel bijzonder dat GroenLinks, mevrouw Van Tongeren, beweert dat er voldoende wegen zijn, veertien banen en zo. Iedereen die in die regio woont, die daar de kost moet verdienen, die daar naar zijn werk moet gaan, of het nu de onderwijzer of de metselaar is, ziet dat het elke dag vast staat. Als GroenLinks zelfs dat ontkent, zeg ik: u woont kennelijk op een andere planeet.

Wat de overlast betreft zal die brug een paar mensen inderdaad niet aanstaan. Hij zal misschien vlak bij iemands woning komen te liggen. De mensen in Diemen en elders, langs de A9 of de A6, zijn weer heel blij dat er twee routes zijn en dat het verkeer gespreid wordt. En met de steeds schonere auto's die er komen, verdwijnt het probleem van de luchtkwaliteit als vanzelf.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Aptroot heeft waarschijnlijk het verkiezingsprogramma van GroenLinks en de doorrekening van het CPB niet gezien, want daaruit blijkt dat wij wel degelijk in deze wereld leven. Het GroenLinksprogramma levert een veel beter effect op voor het bestrijden van de files, en het wordt ondersteund door recente citaten van het Planbureau voor de leefomgeving, dat ook vindt dat een vorm van wegbebrijzing goedkoper is, beter voor de luchtkwaliteit is en zorgt voor een betere doorstroming.

De **voorzitter**: Heeft u nog een vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag is of de heer Aptroot niet op dezelfde planeet woont en deze documenten niet kent.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ken natuurlijk alle doorrekeningen van de verkiezingsprogramma's. Het verkiezingsprogramma van GroenLinks zou ten gevolge hebben dat het autoverkeer met 20% afneemt. Maar dat is geen kunst, want het vlakke tarief van 7 cent en het spitstarief van 15 cent betekent dat de gewone Nederlander geen auto meer kan betalen. Hij blijft straks misschien liever thuis zitten en gaat niet werken, omdat hij zulke hoge tarieven moet betalen. Het betekent ook dat in deze periode bijna 5 mld. van het wegbudget af gaat. Dat is een keuze. Als u geen meter asfalt meer aanlegt en u maakt het autorijden onbetaalbaar, dan zal het autogebruik wel afnemen. Maar daarvoor kiezen wij als VVD niet, wij willen dat Nederland vooruitgaat, dat de economie het doet, dat mensen naar hun werk kunnen gaan. Dan moet je zo'n beleid, waarmee we teruggaan naar het stenen tijdperk, niet willen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijnheer Aptroot, u bent heel enthousiast over betalen voor gebruik. Ik deel dat enthousiasme wel, en dat betalen voor gebruik lijkt mij dan ook een uitstekende oplossing voor de files. Jammer dat u dat net hebt afgeschoten. Wat we weten over extra asfalt, is dat de opluchting waarover u het had maar tijdelijk is. Tegen alle mensen die nu kunnen doorrijden bij Den Bosch en Eindhoven zeg ik: geniet ervan zolang het kan, want in de beleidsbrief schrijft de minister zelf dat de files met 16% gaan toenemen. Zoals u ook weet, komt er inderdaad een beetje geld bij. Hoeveel files hebt u nu eigenlijk opgelost? Hoeveel files zijn er nu minder aan het eind van deze kabinetsperiode?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou willen dat we dat konden berekenen. Maar een ding is duidelijk: met de manier waarop we nu al werken, zonder die paar extra zaken die we nog willen, zullen we de files behoorlijk opruimen, maar het aantal plekken waar we nog niet aan toekomen – sommige projecten lopen tot 2028 – zullen toenemen. Wij hopen dat de economie weer gaat groeien en dat de Tweede Maasvlakte straks vol met bedrijven zit. Dan krijgen we forse nieuwe knelpunten. Dan kun je twee dingen doen: laat maar vastlopen, of de knelpunten weghalen, want de economie moet draaien. Dan hopen we dat er meer over water en/of het spoor gaat, maar de weg is absoluut nodig.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Helemaal met u eens. Ik hoop ook van harte dat de economie hard gaat groeien, en dat de Tweede Maasvlakte alle activiteiten krijgt die daar zijn gepland. Maar er was een maatregel die de files met 40% kon verminderen, en u kiest ervoor die niet in te voeren. Dát is de realiteit.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij gaan geen kilometerheffing invoeren. Dat is absoluut de realiteit.

Wij hebben al eerder gevraagd om voor de MIRT-behandeling van komende week maandag, waar we over al die individuele projecten gaan praten, te komen tot een nieuw overzicht tot 2028. Welke projecten zijn vastgelegd, welke projecten zijn nog niet definitief vastgelegd, maar worden al langer besproken en zijn deels vastgelegd, en wat is de vrije ruimte? Dat zouden

Aptroot

we echt moeten weten. Voor ons als VVD geldt in ieder geval dat sprake moet zijn van continuïteit en betrouwbaarheid. Wij vinden daar waar we al een tijd in gesprek zijn met de regio's dat we gewekte verwachtingen en gemaakte afspraken moeten nakomen. Alle projecten waar hele of gedeeltelijke toezeggingen zijn gedaan, moeten worden afgerond, en worden tot en met 2020, en zo nodig tot en met 2028 uitgevoerd. Voor nieuwe wegen moeten wij echt afwegingen maken. Vandaar onze vraag om dat overzicht. Wij vinden dat wij dan – of het nu om nieuwe wegen gaat, of om spoorprojecten – moeten afwegen wat het economisch belang is, wat de verkeersveiligheid is en wat het woon- en leefmilieu daarbij betekent.

Het is mogelijk om te versnellen in infrastructuur als er ruimte wordt geboden aan publiekprivate samenwerking, en wat ons betreft ook aan volledig private projecten. Vorig jaar hebben CDA en VVD het voorstel gedaan voor de tweede westelijke oeververbinding Rotterdam. Het zou nog steeds mogelijk zijn dat die er in 2016 tot 2018 komt. Hoe staat het met het project? Hoe lopen gesprekken met private partijen, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam? Heeft het Rijk duidelijk gemaakt wat de voorwaarden zijn op basis waarvan private partijen het project kunnen realiseren? Er moet sprake zijn van een beperkt aantal voorwaarden, van zo min mogelijk voorschrijven, maar natuurlijk moet de aantakking op bijvoorbeeld een A15 of een A20 moeten bekeken. Er moet worden gekeken naar de ruimtelijke inpassing, en naar de betekenis voor het woon- en leefmilieu. Dat moet wel worden geregeld.

Wij willen een tweede project op deze wijze, te weten de IJmeerbrug Almere-Amsterdam voor auto en openbaar vervoer. In de budgetten is er de komende tien jaar geen geld voor. Als wij elkaar eerlijk aankijken en wij ook kijken naar al die projecten die nog lopen en waarvoor de financiering nog niet rond is, dan zit het eigenlijk al bijna tot 2028 vast qua budgetten. Wij vinden dat die weg nu al nodig is. Gelet op de komende groei van Almere is het eigenlijk ondenkbaar dat die brug niet tijdig wordt aangelegd. Ik heb zelf gesproken met marktpartijen, ingenieursbureaus, bouwers en openbaar vervoerders en zij zeggen dat zij zo'n project zouden willen realiseren. Dat zijn stevige uitspraken. Laat ze het dan maar waarmaken. Is het kabinet bereid, natuurlijk in overleg met de provincies en de gemeenten aldaar, een beperkt aantal voorwaarden op papier te zetten? Bij dat laatste denk ik onder meer aan de doorvaarthoogte onder de brug. Of dat nu gaat om vrachtaarders of om zeilers. Ook denk ik aan de eisen voor de aansluiting met de ring Amsterdam en de ring Almere, de A6 en de inpassingseisen. Dan kan combinaties van bedrijven de kans worden gegeven. Schrijf een prijsvraag uit en laten wij kijken of daar een aanbod bij zit waarvan wij met elkaar kunnen smullen zodat wij kunnen zeggen: geweldig, ze kunnen hun gang gaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag over de financiering. U zegt allereerst dat er geen geld is. Dat klopt, want daar hebben wij afgelopen donderdag ook nog uitvoerig over gesproken met de minister. Daarna zegt u: we moeten wel doorgaan. Betekent dit dat u zegt dat hoewel het een pps-constructie is, er wel volledig privaatsgeld ingestopt moet worden?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga uit van volledig private

financiering van een brug voor openbaar vervoer – dat is een kostendrager – en voor het autoverkeer en het vrachtverkeer. Dat moet het uitgangspunt zijn. Ik weet niet of het Rijk dan nog iets wil bijdragen waar het gaat om bijvoorbeeld de aansluiting op de ring Amsterdam maar het uitgangspunt moet zijn private financiering. Private partijen roepen al jaren dat het in het buitenland wel en in Nederland kennelijk niet kan. Ik ken er een aantal die zouden willen, maar ik hoop dat er meerdere combinaties zijn die aan de prijsvraag willen meedoen. Het moet privaats gebeuren. Ze roepen al jaren dat het kan. Dan moeten ze het maar eens laten zien.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is helder. Dus een volledig private financiering. Ik neem wel aan dat er een aantal randvoorwaarden aan mogen worden gesteld. Moet het bijvoorbeeld nog begrensd worden qua tijd? Is dat ook een van uw gedachten?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is een goed punt overigens. Ik heb dat niet genoemd maar in de tijd moet je het wel begrenzen. Wij moeten natuurlijk even de tijd nemen – dat zal best een aantal maanden kosten – om de voorwaarden voor de prijsvraag op papier te zetten. Daar zou de minister in overleg met andere overheden en wellicht het bedrijfsleven een voorzet toe kunnen geven. Die moeten wij dan vervolgens als Kamer goedkeuren. Bij de prijsvraag zal mijns inziens dan ook aangegeven moeten worden dat het project op die en die datum zal moeten zijn gerealiseerd. Wij gaan geen exclusiviteit voor een verbinding geven aan het bedrijfsleven om vervolgens te constateren dat die er over 20 jaar nog niet ligt. Dus dat is een goed punt van u. Dat voegen wij aan het lijstje toe.

De heer **Monasch** (PvdA): Het voordeel is dat ik u wel mag interrumperen in uw betoog. U zei zo-even dat pps volledig particulier wordt gefinancierd. Welke garanties kunt u de automobilist geven dat de prijzen dan niet sky-high worden, dat er een prijskaartje uitkomt waardoor slechts een enkeling over die tolbrug kan omdat de markt zich aanpast en de prijs omhoog gooit? Op die manier zullen de meeste mensen waar u zich terecht zorgen over maakt of ze wel kunnen blijven rijden, ofwel nog steeds in de file staan ofwel hun auto thuis moeten laten omdat ze niet over die tolbrug kunnen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is een heel goede vraag. Ik heb daar namelijk ook over lopen piekeren. Ik denk echter dat je de prijs niet hoeft te regelen. Als de prijs te hoog is, gebruikt bijna niemand die brug en zal de opbrengst laag zijn. Ik denk dat degene die exploiteert een prijs zal moeten kiezen die een soort optimale opbrengst biedt, waarbij er een behoorlijk aantal auto's over die brug gaan die toch nog een flinke prijs betalen. Voor een dubbeltje wil iedereen er overheen, maar dan loopt daar zelfs het verkeer vast en is de exploitatie niet rond te krijgen. Als je een heel dikke prijs rekent, gaat er maar een enkeling overheen. Dan is dat hetzelfde als met een restaurant. Als daar af en toe een tafeltje is bezet, ben je ook snel failliet. Dus ik denk dat dit zichzelf regelt omdat het verkeer over de A6, de A9, de Hollandse Brug en de Stichtse Brug daar gewoon door mag rijden. Dat hoeft niet meer te betalen dan het overigens al betaalt als automobilist.

Aptroot

De heer **Monasch** (PvdA): In de PC Hoofdstraat zijn heel dure winkels. Af en toe zie je in zo'n winkel een enkele klant. Als je die winkelier dan vraagt wat die heeft verdiend, dan zegt hij: nou, die ene klant is vandaag met € 30.000 aan goederen naar buiten gelopen en ik heb goede zaken gedaan vandaag. Dat is nu net het mooie van ons netwerk van wegen en spoor, namelijk dat er een heel duidelijk publiek belang in zit, dat mensen daar overheen kunnen gaan. Die ondernemer gaat maximaliseren. Het zal hem een zorg zijn hoeveel mensen er komen, als hij zijn winst maar kan maximaliseren. Daar hoort ook uw zorg te liggen. Het aanbod van de brug moet breed genoeg zijn. Mensen moeten niet over een tweederangsweg worden gestuurd of in de file belanden. Als het al zover komt, moeten brede lagen van de bevolking over die weg kunnen. Het moet geen exclusieve weg voor de happy few zijn.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Monasch** (PvdA): Hoe denkt de heer Aptroot dat te kunnen garanderen met zijn voorstel? Hij zegt wel dat de markt zich aanpast, maar de markt kiest gewoon de hoogste prijs. Daarbij past de hoogste winst.

De heer **Aptroot** (VVD): De lasten van zo'n brug zijn vooral vaste lasten. Het maakt niet zo veel uit of er 100 of 20.000 auto's per dag overheen rijden. Het asfalt zal alleen iets harder slijten bij 20.000. Ik ben ervan overtuigd dat marktpartijen zullen kiezen voor een heel reële prijs waarmee ze veel klanten trekken. Ik ben het met u eens dat een juwelier misschien goed uit kan zijn met één klant per dag, maar bij projecten met zulke grote investeringen is dat ondenkbaar. Als de PvdA met dit project wil meedoen en er positief tegenover staat, maar wel wil dat er iets over de tariefstelling in de voorwaarden wordt meegenomen, zullen we voorstellen van de PvdA in die richting heel positief bekijken.

De heer **Monasch** (PvdA): Wij zullen zeker meedenken. Ik hoop dat u ook met ons wilt meedenken om ervoor te zorgen dat het aanbod in Nederland, of het nu om het spoor of de wegen gaat, breed toegankelijk is voor iedereen die daarvan gebruik wil maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Het aanbod wordt met zo'n brug in ieder geval breder. We zullen hierover nog met elkaar praten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Hoe gaat de heer Aptroot om met de Europese eisen op het gebied van natuurkwaliteit en luchtkwaliteit? Dat is zeker een punt als dit project door private partijen moet worden gerealiseerd. Het lijkt er namelijk op dat de heer Aptroot met deze voorstellen aankoerst op een rechtstreekse confrontatie met Europa.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb al eerlijk gezegd dat je bij alle infrastructuurprojecten het woon- en leefmilieu in ogenschouw moet nemen. Dat geldt ook hier. Deze weg wordt privaat aangelegd, maar het wordt een openbare weg waarover iedereen kan rijden. Deze weg moet gewoon aan de eisen voldoen. Wat dat betreft maakt het geen verschil of de weg wordt aangelegd door de overheid of door een private partij.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De vraag is nog steeds: hoe? Het gaat namelijk om beschermde natuur die nu al niet voldoet aan de kwaliteitseisen die daaraan binnen Europa door ons allemaal zijn gesteld. Als er een brug door die natuur wordt aangelegd, zal de kwaliteit niet verbeteren, maar verslechteren. Hoe gaat u aan de Europese eisen op het gebied van natuur voldoen?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is helemaal niet zo dat natuur altijd slechter wordt als je iets bouwt. Overigens betekenen de uitbreidingsplannen van Almere dat er zelfs een stukje het water in wordt gebouwd. Daardoor gaat uiteindelijk de waterkwaliteit vooruit, terwijl die nu deels heel slecht is. Dit is een kwestie van inpassing. Die inpassing moet goed gebeuren, maar ik ga niet zelf al die technische problemen oplossen. Dat moeten we ook niet willen. Private partijen moeten ervoor zorgen dat ze aan alle te stellen eisen voldoen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat klopt. U lost natuurproblemen niet op met een brug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als een collega een goed voorstel heeft, moet je er altijd voor openstaan. Dat geldt ook voor dit voorstel. Bovendien past het binnen het regeerakkoord, dat oproept om niet alles door de overheid te laten doen, maar ook door andere partijen. Voor de CDA-fractie – en ook voor de VVD-fractie – is het draagvlak wel altijd van belang. Hoe wilt u dat laten meewegen? Er zullen in de regio, bij de desbetreffende gemeenten en de provincie, zeker opvattingen hierover zijn. U hebt al wat investeerders in uw achterzak die willen betalen. Hebt u de bestuurders ook al in uw achterzak?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik weet het niet. Ik zou haast zeggen: ik kijk even naar de publieke tribune of men de duim omhoog of omlaag steekt. Ik zie al een positieve reactie. Zo doen we het uiteraard niet, maar ik heb begrepen dat de burgemeester en de wethouder van Almere inmiddels hebben gereageerd en dit een heel interessant plan vinden, waarover ze snel verder willen praten omdat het er goed uitziet. Ik heb ontzettend veel positieve reacties gehad. Overigens was ik volgens enkele mensen iets vergeten; ik wil dat nog toevoegen. Een aantal fietsers heeft gezegd: dit is een geweldig plan, maar zorg ervoor dat ook de fiets over die brug kan. Ik vind dat een interessante optie: een snelle fietsverbinding tussen Almere en Amsterdam. Ik denk dat zelfs GroenLinks daar niet tegen is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zag uiteindelijk één hand. Ik denk dat deze peiling dus niet in uw voordeel was, maar het was wel een heel enthousiaste hand. Ik kom terug bij de vraag. Bij alle trajecten die we in Nederland proberen te verwezenlijken, maken we altijd afspraken met de regio. Daarin gaat u een beetje mee door een of twee reacties van de regio te noemen. Bent u het met de CDA-fractie eens dat dit in overleg met de regio moet gebeuren, of het nu een pps-constructie is of niet, op basis van het aldaar aanwezige draagvlak? Vindt u dat in dezen ook een terecht criterium?

De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Rouwe noemt een terecht criterium. Natuurlijk moet daarnaar worden gekeken. Een gemeente zoals Almere of Amsterdam,

Aptroot

maar ook anderen moeten de kans hebben om mee te praten. Ook dit project zou, als de regering bereid is om dat op te pakken, volgens de Elverdingmethode moeten plaatsvinden. De komende tijd moet goed met alle partijen worden gepraat en daar moet even echt de tijd voor worden genomen. Wordt besloten dat wij het gaan doen, dan kunnen wij daarna ook snel handelen. Daar ben ik het helemaal mee eens. Draagvlak is heel belangrijk.

De heer **Bashir** (SP): Het is mij nog steeds niet duidelijk wat bijvoorbeeld een ritje van Amsterdam naar Almere gaat kosten.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is mij ook niet duidelijk. Dat is nou het aardige. Straks gaan wij bekijken welke pijlers het moeten zijn, hoe de brug eruit moet zien, hoe hoog die moet zijn en wat het ritje moet kosten, en dan zeggen de private partijen dat in Nederland niks kan. Laten wij nou eens de private partijen die zeggen dat het in het buitenland wel kan en in Nederland niet, de ruimte geven. Wij bepalen van tevoren de voorwaarden en uiteindelijk keuren wij het eind en dan kunnen wij bepalen of wij het echt doen of niet.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp dat de VVD dit aan de markt wil overlaten. Ik concludeer dat er straks tolwegen en tolbruggen komen waar alleen maar de elite overheen kan rijden. De gewone man die dat niet kan betalen, blijft dus gewoon in de file staan. De VVD maakt in feite de meeste Nederlanders blij met een dooie mus.

De heer **Aptroot** (VVD): De Zeelandbrug is gebouwd met tolgeld. Hij is nu tolvrij. Alle Zeeuwen zeiden: wat een zegen voor ons! De huidige Oosterscheldetunnel is gebouwd met tolgeld. Anders was die er niet. Ik heb vooral uit Zeeland reacties gekregen in de zin van "hè hè, het is goed dat jullie elders in het land ook doen wat jullie voor ons hebben gedaan". Het is een extra mogelijkheid voor de bevolking en dat is alleen maar positief.

Ik vraag de regering niet alleen of zij dit wil oppakken, maar ook of zij zelf nog ideeën heeft of wil nadenken over de vraag of zo'n volledig privaat project op andere plekken in het land nog mogelijk is. Ik zeg erbij: het bestaande wegennet verbreden. Al die plannen die wij al in het MIRT hebben staan, gaan wij niet opeens privaat uitvoeren, want dan moet de automobilist wel meer betalen.

Ik wil de minister een compliment maken. Wij vonden het heel irritant dat je al die rode kruisen boven de weg zag en dat bestaande infrastructuur een groot deel van de dag niet gebruikt mocht worden. Ik doel nu op de linkerstroken, de spitsstroken op het traject Den Haag-Utrecht of op het traject naar Amsterdam. De minister heeft gezegd dat zij eraan werkt dat, waar dat enigszins kan, de infrastructuur de hele dag berijdbaar is. Nu gaan de kruisen vaak net te laat uit, zodat er al files zijn terwijl dat niet nodig was. Dat is een goede maatregel van de minister. Wij zijn daar blij mee.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het betoog van de heer Aptroot beluisterend, valt mij op dat de VVD vooral de grote vriend van de automobilist wil zijn. Dat verbaast natuurlijk niet; dat klopt wel een beetje. Ik geef toe dat mijn vraag een beetje een persoonlijke vraag is. Ik fiets

heel regelmatig door de stad. Weet u wat vervelend is, mijnheer Aptroot? Als je wordt ingehaald door brommers en auto's, maar ook als ze niet echt in de buurt zijn, dan proef je de uitlaatgassen. Je haar stinkt naar uitlaatgassen. Ik adem stevig in. Dan vraag ik mij af of dat wel goed is voor mijn longen. Wat doet de VVD eigenlijk voor de fietsers?

De heer **Aptroot** (VVD): Als je bekijkt welke veranderingen op autogebied hebben plaatsgevonden, dan zie je dat de uitstoot van een auto of een vrachtwagen die nu de showroom uit komt, nog maar een fractie is van de uitstoot van tien of twintig jaar geleden. De VVD wil die lijn doorzetten. Collega Leegte zegt het altijd al: haal de normen in Europees verband als het kan naar voren. Laten wij nou eens heel eerlijk tegen elkaar zijn. De uitstoot wordt steeds minder veroorzaakt door het autoverkeer en steeds meer door huishoudens en andere zaken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dat is toch gek. Als ik fiets of hardloop – dat maakt eigenlijk niet zo veel uit – heb ik niet het gevoel dat ik uitstoot van de huishoudens proef of in mijn haren heb zitten. Ik vind het ook niet erg hoor, als dit de lijn van de VVD is, dan is dat duidelijk, maar de VVD kiest dus voor automobilisten en niet voor fietsers die graag schone lucht inademen als zij hun steentje bijdragen aan een beter milieu. Dat is dan de lijn van de VVD, toch?

De heer **Aptroot** (VVD): De lijn van de VVD is niet dat wij het mooie verhaal hebben van "wij kiezen voor de fietsers door de automobilist maar even weg te drukken". Ik zou mevrouw Ouwehand een advies willen geven. Als u gaat joggen of rennen, doe dat dan niet langs te autoweg. Ik ren niet, ik wandel, maar doe zoals ik en ga lekker in het weekend het bos in. Dat is veel beter.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dan is het advies vast dat ik dan eerst even de auto moet pakken om naar het bos te rijden!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De heer Aptroot sprak ook nog over verkeersveiligheid. Wij hebben in meerdere kranten kunnen lezen dat er een voorstel is van de heer Aptroot om direct per 1 januari maar 130 km/u te gaan rijden. Ik ben benieuwd of de heer Aptroot wil dat de nieuwe regering nu al het regeerakkoord op onderdelen overslaat, want daar staat toch duidelijk in dat er eerst onderzoek moet komen of het überhaupt wel kan.

Mevrouw Schippers is ook een minister van zijn partij. Zij zegt: elke dode is er een te veel. Kijkt de heer Aptroot daar anders tegenaan? Als er 130 km/u wordt gereden, betekent dat meer zwaargewonden en meer doden, maar over de vraag hoeveel kunnen we nog argumenteren, en daarnaast meer herrie en lawaai.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het regeerakkoord is volstrekt duidelijk. Wij willen de maximumsnelheid naar 130 km/u. Wij willen overigens ook andere maximumsnelheden heroverwegen. Soms kan het misschien van 100 naar 130 of van 80 naar 100. Er staat bij dat we het alleen doen als het kan, gezien de verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Dat is heel belangrijk. De minister is daarmee bezig. Zij bekijkt het traject voor

Aptroot

traject, zoals de opdracht van het regeerakkoord is. Wij zeggen: wacht nu niet tot al die duizenden kilometers snelweg zijn bekeken, maar als het voor een aantal wegen volstrekt duidelijk is, laat dan eens zien dat het al kan op die wegen. Ik kan niet beoordelen of dat bij drie of bij dertig trajecten is, maar op een aantal wegen zou dat begin volgend jaar best eens het geval kunnen zijn. Dat sommige trajecten niet zijn beoordeeld en later komen, dat zien we dan wel.

Dan het tweede punt. Het is heel gek dat iedereen het altijd heeft over alle ongelukken op de autosnelwegen, maar laten we nu even nuchter zijn. Er zijn 9300 gewonden per jaar in het verkeer. Daarvan zijn er 5300, dus veel meer dan 30%, op 30 of 50 km-wegen en exact 520 op de autosnelwegen, ook al is dat nog steeds te veel. Eigenlijk zou je moeten zeggen dat we die wegen moeten verbreden om het lekker te laten doorstromen, want daar gebeuren veel minder ongelukken dan bij auto's die door de wijken en de stadsdelen gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik concludeer dat de VVD inderdaad eerst grondig onderzoek wil, voordat die snelheid omhoog gaat. Ik concludeer ook dat een extra dode in het ziekenhuis voor de VVD niet acceptabel is, maar een extra dode op de snelweg wel.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat is een beetje een onzinnige conclusie, maar het is leuk geprobeerd. Het is niet zo dat de autosnelweg altijd zo gevaarlijk is. Het is ook niet zo dat de veiligheid direct gerelateerd is aan de snelheid. Acht jaar geleden is de maximumsnelheid in Denemarken van 110 naar 130 gegaan, dus 20 km erbij, en het aantal ongevallen en doden is met 25% afgenomen. Ik kom hier ook op, omdat je ook rekening moet houden met het boetebeleid, sancties en controles. Als we het slimmer doen in Nederland, kunnen we harder rijden en wordt het nog veiliger ook.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik wil even weten wat het nu is. De heer Aptroot zegt heel keurig en politiek correct dat er inderdaad eerst onderzoek moet gebeuren. Dat staat overigens niet alleen in het regeerakkoord, maar dat wordt ook door de wet voorgeschreven. Vervolgens zegt hij dat er een paar trajecten zijn waarvoor hij het nu al kan zeggen. Ik begrijp dat als Charlie Aptroot zegt dat het gewoon kan, dat we dan milieueffectrapportages, wetgeving en regeerakkoorden aan de kant schuiven. Hebt u zoveel macht? Kunt u vanaf 1 januari zeggen dat er op een paar stukken 130 mag worden gereden? Of zijn we gewoon eerlijk tegen elkaar; eerst onderzoek doen en dan eens verder kijken?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wou dat die Charlie Aptroot waar de heer Samsom het over heeft, dat allemaal zo kon bepalen, maar dat is niet zo. Dat zou op zichzelf ook niet goed zijn. Wij zeggen dat er onderzoek moet worden gedaan naar verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Als je al die duizenden kilometers autosnelweg gaat bekijken, kan het niet zo zijn dat na een paar maanden, als we eenmaal draaien met deze regering, op grond van dit regeerakkoord, niet al een aantal weggedelen zijn bekeken. Je kunt wachten tot je de laatste kilometer in een uithoek van Nederland hebt bekeken, maar het kan ook zijn dat we straks de uitkomst weten voor een aantal weggedelen. Dan kunnen we starten wat de VVD betreft.

De heer **Samsom** (PvdA): We zijn een rechtsstaat. Een milieueffectrapportage doe je niet op een achternamiddag. Geef u nu gewoon toe dat die opmerking over 1 januari een beetje een vluggertje voor de Bühne was. Toch?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee. Ik weet dat bij de Partij van de Arbeid alles altijd heel moeizaam en traag gaat. U ziet altijd de problemen. Wij zijn de optimisten, wij willen vooruit, wij zien de mogelijkheden. De VVD ziet mogelijkheden met de studie die de afgelopen maand is gebeurd. Met kerst stopt het eventjes, maar al die ambtenaren op het ministerie zijn ook hard aan het werk. In januari of februari kunnen wij de eerste wegen naar 130 brengen waar dat kan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor de heer Aptroot net zeggen dat hij de 130 kilometer niet wil invoeren daar waar dat niet zou kunnen vanwege problemen met geluid, milieu of veiligheid. Heb ik dat goed begrepen? Dit geldt dan ook waar Europese normen overschreden dreigen te worden. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft al aangegeven dat daar spanning ontstaat. Ik ben blij dat de VVD er niet voor is om op die plaatsen 130 kilometer in te voeren. Dan blijven er in niet in de Randstad gelegen delen van het land misschien twee of drie wegen over waar verhoging tot 130 kilometer inderdaad mogelijk is. Als de VVD in haar verkiezingsprogramma heeft gesteld dat "we 130 kilometer per uur gaan rijden", heeft zij de kiezer dan eigenlijk niet blij gemaakt met een dode mus?

De heer **Aptroot** (VVD): Absoluut niet, want in het verkiezingsprogramma staat dat de algemene maximumsnelheid in het land naar 130 kilometer zou moeten. Dat staat in het regeerakkoord. Dat ziet er dus goed uit. Dat gaan wij ook doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Behalve waar dat niet kan; dat hebt u zojuist zelf toegegeven.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is natuurlijk zo. Misschien gaan er meer wegen van 80 kilometer naar 100 kilometer of van 100 kilometer naar 120 kilometer dan van 120 kilometer naar 130 kilometer. Dat zit allemaal in de lijn die wij willen: hard als het kan en langzaam als dat om die drie redenen nu eenmaal moet. Ik ben echter niet zo pessimistisch dat ik ervan uitga dat het slechts om drie wegen gaat. Als ik een paar wegen noem, komt er massale kritiek uit het land: je hebt die weg, die weg en die weg niet genoemd; waar ik elke dag rijd, kan het ook naar 130. Laten wij dus maar eens kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het Planbureau voor de Leefomgeving denkt daar anders over. Ik ben blij dat ik nu klip-en-klaar van de VVD heb gehoord dat niet aan de geluids-, milieu- en veiligheidsnormen gemorrelt gaat worden. Ik vertel u dat het dan heel lastig gaat worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Het door ons gesteunde regeerakkoord stelt die drie randvoorwaarden. Daar staan wij voor. Je moet je aan de wet en de regels houden; punt uit. Door het vernieuwen van het wagenpark zou het ook best kunnen dat het nu ergens net niet kan maar wel over een of twee jaar, als er weer meer nieuwe auto's zijn en de uitstoot verder is gedaald. Als

Aptroot

het nu op een aantal wegen niet kan en als wij over twee jaar opnieuw meten, kunnen we misschien op steeds meer wegen lekker doorrijden met 130 kilometer per uur. Dat lijkt mij geweldig. Ik vraag de regering of het inderdaad mogelijk is om begin volgend jaar de eerste beoordeelde wegdelen op 130 kilometer te zetten en sommige andere van 80 naar 100 of van 100 naar 120. Waar het kan, graag harder.

De **voorzitter**: Mijn voorstel is om de heer Aptroot voorlopig even te laten uitpraten, want hij heeft nog meer dan tien minuten zendtijd. Met dit aantal interrupties wordt het heel laat. Ik stel dus voor dat de heer Aptroot even zijn gang gaat.

De heer **Aptroot** (VVD): U bent de baas, maar ik vond het net zo leuk gaan met al die interrupties.

Wij willen dat de verkeerscontrole en de handhaving zich echt richten op het bevorderen van de verkeersveiligheid, het aanpakken van gevaarlijk gedrag. Wij zijn dus, zoals ook al verwoord bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Veiligheid en Justitie, tegen het voorstel van de regering om alle boetes automatisch met een bepaald percentage te verhogen omdat wij geld nodig hebben. Wij vinden dat je gericht moet kijken. Daar waar gevaarlijk gedrag te vaak voorkomt, moeten wij wellicht flink hoge boetes vaststellen, maar wij vinden dat verkeersveiligheid de basis behoort te zijn van de hoogte van boetes en van de plekken waar je controleert en handhaaft. Ik weet dat collega's er ook zo over denken. Wij hebben eerder al gezegd dat je met name in 30 kilometergebieden scherp moet kijken, want daar is 10 kilometer te hard echt heel schandalig gedrag.

Veel files worden niet alleen door de knelpunten in de wegen veroorzaakt maar ook door aanrijdingen. Na aanrijdingen blijven auto's vaak onnodig lang op de weg staan. Wij weten dat bij ongevallen met zwaargewonden – laat staan met doden – onderzoek nodig is. Ook in gevallen waarbij geen onderzoek nodig is, blijven de voertuigen echter te lang staan. Wij zouden willen dat de afspraak wordt gemaakt dat voertuigen na een ongeval waarbij geen onderzoek nodig is, direct van de weg worden gehaald. In sommige andere landen doet men dit. Desnoods schuift men die voertuigen opzij en veroorzaakt men nog een klein beetje extra schade aan de voertuigen, maar het verkeer kan dan doorstromen. Degene die verantwoordelijk is voor het ongeval, moet de schade betalen. Is de regering bereid om naar die aanpak te kijken, zodat wij veel files kunnen voorkomen of in ieder geval kunnen verkleinen?

Een van de vele punten in het regeerakkoord die ons zeer aanspreken, is dat de maatregelen uit het Crisis- en herstelwet permanent worden. Dat willen wij graag: doorpakken, zodat er sneller gewerkt wordt volgens de methode-Elverding, maar ook daarna stevig doorgaan. Vooral in de samenwerking met decentrale overheden is zowel in het voortraject als daarna veel te verbeteren. Wij hopen dat de voorstellen voor het permanent maken van de Crisis- en herstelwet snel komen. Kan de regering daarvan een indicatie geven?

Bij de behandeling van het voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoor werd duidelijk dat een visie op toekomstbestendig duurzaam spoor ontbreekt. De VVD wil dat verdere besluiten over spoorinvesteringen, althans als die aan hoofdbesluiten raken, pas worden

genomen als de toekomstvisie gereed is. Net als bij wegen zou je ook hier moeten zeggen: wat is dat stipje op de horizon, hoe moet het spoor er in 2030 of 2040 uitzien. Is de regering het daarmee eens? Nu wij toch opnieuw kijken naar een aantal varianten binnen het Programma Hoogfrequent Spoor, zou ook dit toekomstbeeld geschetst kunnen worden.

Het is de bedoeling de concessie voor het hoofdrailnet in 2015 te gunnen aan de NS. Toevallig is hier vanmiddag al iets over gezegd, maar ik vraag nu of er al wordt gewerkt aan een slim pakket eisen dat de NS niet onnodig beperkt, maar juist ruimte biedt en aanspoort om meer mensen te vervoeren. Daarnaast zou de politiek ervoor moeten zorgen dat de concessie zo wordt geregeld dat de reiziger zo goed mogelijk wordt bediend. De minister zei laatst dat "reiziger" weer met een hoofdletter R moet worden geschreven, ook als hij gebruikmaakt van het spoor. Er kan en er moet wat ons betreft een behoorlijke kwaliteitsslag worden gemaakt, niet alleen meer mensen via het spoor, maar het moet ook kwalitatief beter. Ik geef twee voorbeelden. Op de lijnen Winterswijk-Arnhem en Almere-Amsterdam rijden stampvolle treinen heel onregelmatig. Daar moet dus iets gebeuren. Op het spoor Leiden-Utrecht rijden de treinen langzaam, omdat – volgens veel treinreizigers – het anders gevaarlijk wordt en de treinen zouden ontsporen.

Andere vervoerders dan de NS exploiteren nu met succes regionale spoorlijnen die de NS in het verleden als niet-exploiteerbaar wilde sluiten. Dat smaakt naar meer. Mijn fractie pleit ervoor dat bij het opnieuw uitgeven van de concessie, aan de rand van het basisspoorsysteem wordt nagegaan of lijnen aan derden kunnen worden aanbesteed, dus aan regionale vervoerders. Is de minister bereid deze opties in te bouwen bij de aanbesteding van het hoofdrailnet? Dat wil zeggen dat andere vervoerders aan de randen de mogelijkheid krijgen om spoorlijnen te exploiteren.

De Randstadrail tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda is een relatief beperkt project dat heel succesvol is. Vanochtend ging het kennelijk even mis en was er een storing, maar het draait nu goed na een moeizame start en het aantal reizigers op deze lightrailverbinding is onverwacht groot. De Kamer heeft eerder een motie aangenomen waarin wordt uitgesproken dat wij moeten komen tot een Randstadrailnet in plaats van al die versnipperde projectjes van de ene en de andere vervoerder. Wij spreken ook al over één infrastructuurautoriteit die dit zou moeten regelen. Wanneer komt de regering met een voorstel naar aanleiding van deze motie opdat wij kunnen werken aan een lightrailnet in de Randstad?

Er zijn nog steeds veel problemen met de OV-chipkaart. Die zijn het gevolg van fouten in het verleden doordat niemand echt verantwoordelijk is gemaakt. Iedereen was medeverantwoordelijk dus niemand heeft er voor gezorgd dat het goed gaat. Wij willen dat problemen als een dubbel opstaptarief, onduidelijkheid over de tarieven en met name ook het moeizame gebruik voor blinden en slechtzienden worden opgelost. De laatste vormen de meest kwetsbare groep. Voor Friesland is een tijdelijke oplossing gevonden en wij zijn daar op zichzelf blij mee, maar misschien is het een oplossing om visueel gehandicapten een passe-partout te geven voor het gehele openbaar vervoer dat zij altijd kunnen gebruiken. Dat kost natuurlijk wel wat, maar misschien kan daardoor het gebruik van Valys, het

Aptroot

individuele vervoer, worden verminderd. Hoe denkt de minister over de gedachte van een passe-partout voor blinden en slechtzienden voor alle openbaar vervoer?

Er is één punt van de OV-chipkaart waar wij echt vanaf willen, namelijk het feit dat de reisgegevens op individueel niveau vijf tot zeven jaar worden bewaard. Dit moet terug naar maximaal drie maanden. Iemand die de gegevens voor declaraties nodig heeft, kan één keer in de drie maanden inloggen op internet en de gegevens uitdraaien. Het is echt onfatsoenlijk dat vervoersmaatschappijen individuele reisgegevens vijf tot zeven jaar vasthouden, nota bene voor commerciële doeleinden. Ik krijg graag een toezegging op dit punt, anders overweeg ik een motie in te dienen. Ik hoop dat moties niet nodig zijn, want bij andere begrotingsbehandelingen was er sprake van een ware diarree van moties. Ik hoop dat wij dit vandaag en morgen weten te voorkomen.

Openbaar vervoer is pas aantrekkelijk als het van huis tot huis of van huis tot werk en vice versa is. Dit kan natuurlijk niet en daarom is het voor- en natransport essentieel. Ik weet dat er wordt gewerkt aan betere fietsenstallingen bij de stations, andere openbaarvervoersknooppunten en autoparkeerplaatsen.

Wij willen met de regering ook nog eens praten over de taxi. Taxi's worden in Nederland relatief weinig gebruikt. Dat komt door de kosten. Hollanders vinden alles altijd duur, maar taxi's zijn inderdaad relatief duur. De kostprijs wordt mede bepaald door de erg starre werk-, rij- en rusttijdenregelingen voor taxi's. Waarom maken wij het niet veel simpeler? Waarom zeggen wij niet: als je 4,5 uur aaneen hebt gereden, is er een rustpauze nodig en als je allemaal kleine ritjes hebt, dan niet, want dan sta je toch al steeds stil zodat je een beetje kunt rusten. Per etmaal een aaneengesloten rusttijd en per week een aaneengesloten rustdag: dat zou een simpele regeling zijn. Er is geen rittenadministratie meer nodig. Het blijkt straks zo uit de boordcomputer. Ik heb van veel zelfstandige taxirijders en van veel taxibedrijven begrepen dat ze dan veel beter kunnen rijden. Waarom hebben wij bijvoorbeeld voor de privéchauffeurs van de staatssecretarissen en de ministers een "week op, week af"-regeling, die niet voor de rest geldt? Dat vinden wij wel gek. Het betrof de Donnerregeling. Waarom zouden wij die niet voor iedereen laten gelden die beroepsmatig achter het stuur zit om anderen te vervoeren? Gelijke monniken, gelijke kappen.

Het taxivervoer zou kunnen worden uitgebreid met overal tuktuks of dat soort nieuwe vormen. Wat ons betreft – ik wil graag dat links ook aan het project meedoet – gaat het om elektrische tuktuks. Dan zijn wij allemaal voor. Sommige gemeenten maken dat heel makkelijk mogelijk, zonder allerlei ingewikkelde voorwaarden en kosten. Dat zouden wij graag ook landelijk willen zien. Ziet de minister daartoe een mogelijkheid?

Met betrekking tot Schiphol steunen wij de ingezette lijn. Het tweejarige experiment met het nieuwe geluidsstelsel is prima. De gedachte dat in het nieuwe stelsel voor elke start en landing de minst overlast gevende baan wordt gebruikt, spreekt ons aan. Wij hopen dat het een succes wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Bij het punt van het openbaar vervoer was ik nog even aan het nadenken over de elektrische tuktuks. Ik dacht dat de heer Aptroot

daarna misschien ook nog iets ging zeggen over het stads- en streekvervoer. Een voorganger van de heer Aptroot, de heer Pieter Hofstra, heeft wel iets over het stads- en streekvervoer gezegd. Ik citeer hem: "Het ergste wat ons kan gebeuren, is dat de voorstellen uit de ambtelijke heroverweging worden overgenomen. Dan volgt weer net zo'n kaalslag in het openbaar vervoer als in de jaren tachtig." Ik ben heel benieuwd of de heer Aptroot deze zorg deelt of dat hij nu opeens denkt dat dit crashdieet, deze enorme vermagering op het stads- en streekvervoer, zo uitgevoerd kan worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Een crashdieet is niet altijd slecht. Ik denk dat het voor mij persoonlijk heel goed zou zijn en misschien voor sommige bedrijven ook wel. Voor mijzelf zou dat in ieder geval wel eens tijd worden. Als u dat suggereerde, ben ik het wel met u eens. Los daarvan: er is een heel reëel regeerakkoord. Wij hebben gezien dat in het aanbestede streekvervoer meer bussen rijden van een betere kwaliteit tegen lage kosten. Dat gunnen wij de reizigers en de gemeenschappen in Amsterdam, Utrecht en Rotterdam ook. Wij denken dat het heel goed zal gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Garandeert de heer Aptroot dat er geen kaalslag plaatsvindt in de dienstregelingen en dat er geen lijnen gaan uitvallen? Is hij het dan dus ook oneens met vervoersprominent Pieter Hofstra?

De heer **Aptroot** (VVD): Garanderen kan ik niets, want ik regel het niet. Dat gaan de gemeentebesturen van Amsterdam, Utrecht, en Rotterdam doen. Daar zitten heel verstandige mensen, met name de wethouders voor verkeer en vervoer. Ik denk dus dat dit wel goed komt. En natuurlijk: bij alle bezuinigingen wordt gepiept. Als de voorzitter van de club die de vervoersbedrijven vertegenwoordigt, zegt: oei, oei, oei, dit is mij wat; wij moeten met minder geld toe! Dan denk ik: daar word je creatief van en dan zoek je goede oplossingen. De meeste ondernemers hebben met de recessie minder omzet gekregen en zijn toen ook nagegaan hoe het efficiënter en beter kan. Nu zijn deze drie bedrijven aan de beurt, terwijl heel Nederland qua openbaar vervoer al aan de beurt was. Het is tijd dat men ook bij deze bedrijven een dieetje volgt, of het nu een crashdieet is of een ander dieet, zodat het overtollige vet eraf gaat. Dat is heel gezond.

De heer **Monasch** (PvdA): Gaat u niet wat gemakkelijk voorbij aan het feit dat juist in de drie grote steden de infrastructuur, met metro, tram en trein, veel complexer is dan in de meeste andere steden? Juist de complexiteit van de onderlinge aansluiting is zo uniek, dat wij eerst goed moeten nadenken voordat wij gaan aanbesteden, zoals wij dat in andere steden hebben gedaan met een veel simpeler infrastructuur.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik realiseer me dat ik net sprak over Amsterdam, Utrecht en Rotterdam, terwijl het gaat om Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Het openbaar vervoer in deze steden is inderdaad best complex in vergelijking met het regionale openbaar vervoer in de rest van het land. Het is echter ook makkelijk, want het betreft een klein en compact gebied. Het is niet zo dat bestuurders, ook de bestuurders van deze drie steden, er

Aptroot

alleen zitten voor makkelijke taken. Het is lastig om goede kwaliteit, misschien zelfs wel betere kwaliteit, te leveren voor minder geld. Dat is echter een opdracht waar heel veel mensen, zeker ondernemers, dagelijks voor staan.

De heer **Monasch** (PvdA): Dat is een beetje een makkelijke vergelijking. U zegt dat het een klein gebied is. Ik weet niet of u wel eens in Amsterdam met lijn 12 van station Sloterdijk naar station Amstel bent gegaan en hebt gezien hoe lang je dan onderweg bent en op hoeveel momenten je allerlei andere vervoerssystemen tegenkomt. Het is veel te makkelijk om te zeggen dat het een klein gebied is. Zelfs met de door u geliefde auto ben je tegenwoordig waarschijnlijk al een uur onderweg om van de ene kant van de stad naar de andere te komen, laat staan in een tram die door een stad moet en die moet aansluiten op een metro. U maakt nu echt een karikatuur van de situatie daar. Die is echt totaal anders dan u zegt. Ik vraag u om eerst eens na te denken over de complexiteit en de vraag waar de reiziger in de stad echt behoefte aan heeft voordat wij weer allerlei materieel moeten gaan oververven in andere kleuren en moeten afwachten of daarna de dienstregeling weer gaat kloppen.

De heer **Aptroot** (VVD): U hebt er gelijk in dat het complex is, mijnheer Monasch. Dat is echter geen reden om het niet te doen en om niet te proberen om voor minder geld een goed openbaarvervoerssysteem te exploiteren in deze drie steden. Dat is nu eenmaal de opdracht. Die is complex en lastig. Bezuinigen is lastig, maar wij moeten het wel doen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): De heer Aptroot maakt zich er sterk voor dat er op meer plaatsen 130 gereden mag worden. Dan moet er wel ruimte op de weg zijn. Wat ik in zijn verhaal miste, was de aandacht voor de binnenvaart. Als wij die meer stimuleren, komt er meer ruimte op de weg en kunnen wij op meer plaatsen 130 rijden. Dan hebben wij een win-winsituatie. Daar is de VVD-fractie volgens mij wel van geporteerd. Is de heer Aptroot bereid om een deel van die 500 mln. extra die het kabinet gaat besteden daarvoor te gebruiken?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog twee korte onderwerpen, namelijk de binnenvaart en de waterproblematiek in Nederland. Wij vinden de binnenvaart heel belangrijk. Ik denk ook dat het goed is om de investeringen daarin niet te beknotten. Ik zal zo een voorbeeld geven van een terrein waarop nog wat moet gebeuren. Binnenvaart is essentieel en op het water is nog capaciteit. Wij vinden dat ook daarin moet worden geïnvesteerd.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil nog even doorgaan op het openbaar vervoer in de drie grote steden waar het kabinet 120 mln. op wil gaan bezuinigen. Je kunt altijd efficiënter opereren. Dat geldt ook voor de vervoersbedrijven in de drie grote steden. Zoiets moet wel op reële cijfers gebaseerd zijn. Als je vooraf stelt dat er 120 mln. moet worden bezuinigd, dwing je de vervoersbedrijven flink te snijden en te slopen. Waar baseert het kabinet het bezuinigingsbedrag van 120 mln. op? In het verkiezingsprogramma van de VVD stond een besparing van maximaal 50 mln. in de drie grote steden.

De heer **Aptroot** (VVD): Soms is het VVD-programma wat voorzichtig geweest, dat zie je maar weer. Wij hebben gekeken naar de doorrekeningen van onder andere verkiezingsprogramma's door het CPB. Het CPB heeft eerder dit jaar al aangegeven dat een besparing van 120 mln. mogelijk is. Daarom hebben wij dat bedrag genomen. De VVD zat wat laag. Er waren ook berekeningen waaruit bleek dat een besparing van 180 mln. mogelijk was, maar die waren wat ouder. Bovendien is er al enige efficiency gerealiseerd. Daarom kwamen wij uit op 120 mln. Het CPB heeft gezegd dat dit een reële berekening is.

De heer **Bashir** (SP): Als u het over reële bezuinigingen hebt, moet u ook kijken wat deze bedrijven hebben gepresteerd. Deze bedrijven hebben sinds de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000, waar ook de minister naar verwees, tot 2012 per jaar meer dan 160 mln. bespaard. Zij hebben dus de enorme efficiency waar u naar verwijst, allang behaald. Volgens mij is hier echt sprake van een misverstand, want die bedrijven zijn echt veel efficiënter gaan opereren. Nu brengt het kabinet nog meer onzekerheid en wil het nog meer gaan bezuinigen in de drie grote steden. Ik vraag nogmaals waarop deze bezuinigingen zijn gebaseerd. Je kunt immers niet zomaar een derde van het budget eraf halen.

De heer **Aptroot** (VVD): Er waren ook verkiezingsprogramma's waar een bezuiniging van 120 mln. in stond. Daarvan heeft het CPB gezegd: prima, dat kan. Ik vind het ook wel aardig dat Amsterdam het gauw even heeft geregeld met het Gemeentelijk Vervoerbedrijf. Dat kan natuurlijk niet, want dat is tegen de wet. Amsterdam moet aanbesteden. Dat gaat natuurlijk helemaal niet door. Het aardige is dat Amsterdam al wel juichend zei: kijk, wij hebben het even onderhands geregeld. Het scheelde toen al iets van 20 mln. Drie keer 20 mln. is 60 mln. Als Amsterdam met het eigen bedrijf zonder de druk van het openbaar aanbesteden al tot 60 mln. komt, dan haalt die stad het dubbele ook wel als de druk echt op de ketel komt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben benieuwd naar het verkiezingsprogramma waar die 120 mln. in staat, want ik ben dat niet tegengekomen. Volgens mij had de VVD het hoogste bedrag ingeboekt, dus 120 mln. zit daar heel ver boven. De bezuiniging op de BDU van 200 mln. komt er nog eens overheen. Van dat bedrag zal 50 mln. op de stadsregio Amsterdam neerslaan. Ik ben benieuwd hoe dat wordt gerealiseerd, zonder dat dit tot enorme problemen leidt. Er zullen lijnen uitvallen. Mensen zullen dat heel direct gaan merken bij dit soort bedragen.

De heer **Aptroot** (VVD): De gedachte van wat minder geld, dus je doet direct een heleboel minder, begrijp ik wel. Toch nog een voorbeeld. Het vorige kabinet had zestien ministers, het huidige kabinet heeft er twaalf, het vorige kabinet had elf staatssecretarissen, het huidige heeft er acht, maar het werk moet toch worden gedaan. Dat heb je nu eenmaal in deze tijd. Als je wilt dat de overheid beter presteert en efficiënter werkt, met minder mensen, dan moet het gewoon gebeuren. Overal in het bedrijfsleven kan het efficiënter. Er wordt overal franje weggehaald. Waarom kan dat niet in delen van de publieke en semipublieke sector? In het regionaal vervoer is het wel gelukt, overal in het land, in Gronin-

Aptroot

gen en in Brabant. Dan zou het in de drie grote steden ook moeten lukken. Waarom zouden wij die uitzonderen van de rest van het land?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat heb ik niet gezegd. In ons programma staat ook dat er in deze drie steden moet worden aanbesteed, maar het bedrag dat de VVD daarvoor inboekt, is buitenproportioneel. En daar komt die 200 mln. bezuiniging van de BDU nog overheen. Dan ben je niet bezig om het wat efficiënter te doen, dan ben je dingen gewoon kapot aan het bezuinigen. Dan moet de heer Aptroot boter bij de vis doen. Dan moet hij ook aangeven wat er weg mag. De toeristen naar het Leidseplein gaan dan voortaan maar lopen. Ook het platteland wordt flink aangepakt. De heer Aptroot moet inzichtelijk maken hoe hij de bezuinigingen met zo'n omvang denkt te kunnen realiseren.

De heer **Aptroot** (VVD): De bezuiniging op de BDU is er inderdaad, maar die is beperkt. In eerste instantie wordt er 50 mln. afgehaald. De groei die ver boven de inflatie zat, wordt teruggebracht naar het normale groeipercentage. Wij denken echt dat dit kan. Natuurlijk hoeft de BDU-vermindering niet op hetzelfde terug te slaan. Die kan in de provincie ook op heel andere projecten worden gevonden. Het lijkt ons goed als alles overal een beetje onder druk komt te staan en dat men ervoor zorgt dat men beter presteert tegen een beetje lagere kosten. Dat is pittig, maar die opdracht hebben wij nu eenmaal met elkaar. Anders redden wij het niet in dit land.

De Tweede Maasvlakte in Rotterdam wordt inmiddels aangelegd. Dat gaat voorspoedig, maar er is nog wel een lastig punt, namelijk de bereikbaarheid van de haven. Er gaat worden gewerkt aan de A15. Wij denken dat er tijdens de bouw flinke files zullen ontstaan, dus ik verzoek de bewindslieden te bewaken dat het met die A15 heel voortvarend gaat. Wij vinden ook dat het doortrekken van de A15 tot de A12 bij Zevenaar in ieder geval moet lukken. Alleen als de verbinding met het achterland, met Duitsland, volledig is, kunnen wij ervoor zorgen dat de haven goed functioneert. Het gaat ook niet aan dat het verkeer door de woonwijken in Lingewaard, Huizen, Arnhem en Nijmegen gaat.

Dat geldt natuurlijk ook voor het vervoer over water. Als je van Rotterdam naar Groningen over water wil, dan is de verbinding overal goed, maar het gaat niet aan dat de sluis bij Delfzijl niet wordt aangepakt. Wij moeten dat soort verbindingen echt integraal bekijken. De hoofdroutes qua spoor, wegen en binnenvaart moeten worden afgemaakt. De binnenvaart is de meest milieuvriendelijke vorm. Daar is nog echt ruimte, terwijl er elders knelpunten zijn. Laten wij die dus prioriteit geven. Water gaat sowieso een steeds belangrijker rol spelen bij de ruimtelijke ordening van ons land. De waterhuishouding moet niet alleen worden aangepast aan de functies, maar als wij functies ergens willen neerleggen, moeten we ook denken aan de waterhuishouding. De wateropgave moet in het ruimtelijk beleid worden verankerd, zowel op rijksniveau als bij provincies en gemeenten. Er liggen grote opgaven op het gebied van waterveiligheid. Die gaan veel geld kosten. Het gaat om miljardeninvesteringen. Dat geldt, qua milieu iets minder, ook voor de zoetwatervoorraad. Wij verwachten de komende jaren een flink aantal projecten rondom kust, rivieren en delta. De ruimtelijke plannen kunnen er juist voor zorgen dat Nederland in beweging komt, dat het veiliger wordt en

dat de waterkwaliteit beter wordt. Het moet dus integraal worden bekeken en wij moeten een keus durven maken.

Deze minister en staatssecretaris zijn voortvarend gestart. Wij vinden de manier waarop zij in de AO's opereren lekker duidelijk. Zij geven rechttoe rechtaan antwoord. Ook hulde aan de heer Monasch die een eerder aangekondigd VAO niet liet doorgaan. Als wij zaken kunnen doen, hoeven wij niet onnodig vervolgebatten en moties te hebben. Ik hoop dat dit nu ook lukt en dat wij hier het voorbeeld geven dat het niet nodig is om een begroting af te ronden met 60, 80, 100 of 120 moties.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik heb mijn tweede interruptie even bewaard tot de heer Aptroot zijn verhaal over de binnenvaart naar voren had kunnen brengen. Ik constateer met dank dat hij hier ook in wil investeren. Ik neem dus aan dat zijn naam onder mijn motie mag dat minstens een derde van die 500 mln. aan de binnenvaart besteed mag worden. Wij gaan het daar straks nog over hebben. Een probleem bij de binnenvaart is dat steeds meer overslaghavens dichtgaan, van die kleine havens die bijvoorbeeld voor zand en grind van belang zijn. Is de heer Aptroot bereid om daar ook naar te kijken, opdat gemeenten terughoudend omgaan met allerlei nieuwe projecten en deze havens voor overslag beschikbaar houden?

De heer **Aptroot** (VVD): Die motie kennen wij nog niet. Ik vind het gek om in de eerste termijn over moties te spreken. Laten wij vragen stellen aan de regering. Als deze bevredigend beantwoord worden, halen wij het succes binnen en zeggen wij: dank voor de toezegging. Dan is een motie overbodig. Ik zeg bij voorbaat dat wij met betrekking tot die 500 mln. niet willen zeggen: zoveel hiervoor en zoveel daarvoor. Weg is voor ons heel belangrijk, maar spoor ook, net als binnenvaart. Wij denken wel dat het meeste naar de weg zou moeten, maar wij willen dat niet vastleggen. Als wij het ene jaar een goed project op het ene terrein hebben en het andere jaar op het andere, zetten wij het in een tijdlijn en doen wij de projecten die het meeste rendement opbrengen. Overslaghavens vind ik overigens een interessant punt. Ik ben optimistisch. Een aantal maanden geleden was ik bij de opening van Alpherium. Heineken rijdt vanaf de brouwerij in Zoeterwoude naar Alphen waar een nieuwe overslaghaven is. Al het exportbier gaat op de boot naar Rotterdam en vervolgens de wereld in. Dit soort projecten is heel belangrijk voor de mobiliteit in de toekomst. Ik kijk dan ook geïnteresseerd naar de voorstellen die de heer Dijkgraaf straks zal doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Aptroot heeft een aantal interessante dingen gezegd in het laatste deel van zijn betoog. De voorstellen voor pps zullen wij zeker met interesse bekijken. Wij maken ons echter wel wat zorgen over het te veel doorschuiven naar volgende generaties van kosten die wij nu maken. Dat is een beetje kopen op de pof, waar wij wat voorzichtig mee moeten zijn. Anderzijds zijn wij zeker bereid om constructief te kijken naar pps. Wij spraken zo-even over luchtkwaliteit en milieukwaliteit. Ik was heel blij met de toezegging van de VVD dat wij hier niet aan gaan morrelen. De heer Aptroot noemde zo-even ook waterkwaliteit. Ik wil nog even expliciet van hem horen

Aptroot

dat hij vindt dat wij ons ook aan onze Europese verplichtingen op het gebied van waterkwaliteit moeten houden. Met name de Kaderrichtlijn Water stelt ons een aantal doelen. De heer Aptroot vindt waterkwaliteit belangrijk. Laten wij er dan voor zorgen dat wij ook aan die milieueisen niet gaan morrelen. Kan de heer Aptroot dat toezeggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Eigenlijk is dat een volstrekt overbodige toezegging. Als iets verplicht is vanuit Europa, dan moeten wij ons daaraan houden. De VVD zal wel altijd kijken of wij doen wat Europa van ons vraagt, maar niet steeds meer gaan doen. Wij merken op allerlei terreinen dat Nederland wel erg het braafste jongetje van de klas wil zeggen en – dat is haast onmogelijk – nog roomser dan de paus wil zijn. Dat vinden wij niet nodig.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Oké, maar ik noteer dus: wij houden ons aan de afspraken die wij in Europa hebben gemaakt in de Kaderrichtlijn Water, ook namens de VVD?

De heer **Aptroot** (VVD): Als het een richtlijn is met bepaalde verplichtingen, doen wij dat. Mevrouw Van Veldhoven weet ook – dit geldt ook op heel andere terreinen, bijvoorbeeld asiel en immigratie – dat wij weleens wat anders willen dan Europa. Dan zullen wij ervoor gaan om te proberen Europa een beetje naar onze hand te zetten, opdat wij een beetje baas in eigen land blijven en de oplossingen kiezen die voor ons land het best zijn. Echter, als iets verplicht is, is het verplicht, punt uit.

□

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. In 2007 was ik als commercieel directeur verantwoordelijk voor de verkoop van fairtradebananen in de Verenigde Staten en Europa. Ik ontmoette in die tijd Juan Agurto, een bananenproducent in Puente de los Serranos in het droge noorden van Peru. Hij heeft daar één hectare grond waar hij en zijn familie al generaties lang hun bananen verbouwen. Vroegen deden zij dat tegen lage prijzen en voor een onzeker inkomen. Tegenwoordig verkoopt hij zijn biologische fairtradebananen in de supermarkt in Nederland tegen dezelfde prijs als de Chiquitabanaan. Tegelijkertijd is de financiële opbrengst voor Juan vele malen hoger en stabiel geworden. Het succes van fair trade is dat in de supermarkt een goed product wordt aangeboden tegen een scherpe prijs. De VVD ziet dat dan ook als een voorbeeld van moderne economie, waarbij milieu en economie hand in hand gaan, duurzaamheid in het hart van de economie zit en bedrijven tegelijkertijd gezonde rendementen maken.

In Cancún is de klimaatop inmiddels begonnen. Deze heeft waarschijnlijk geen resultaat. De vraag is of dat erg is. Begrijp me niet verkeerd, de VVD hecht waarde aan een schoon milieu. Bij de VVD houden wij er rekening mee dat klimaatverandering optreedt en dat die gedeeltelijk door de mens veroorzaakt kan zijn. Wij maken ons echter zorgen over de simplificatie van de klimaatdiscussie. Wij vinden dat deze Kamer, wij hier, altijd kritisch moeten zijn en moeten doorvragen of dingen kloppen zoals ze worden gesteld.

Hoe begon het ook alweer? In 1990 werd de klimaatverandering gedefinieerd als "klimaatverandering door

menselijk handelen". Het IPCC ging dat verder onderbouwen. Iedereen die vraagtekens plaatste bij de consensus dat de mens verantwoordelijk is voor die opwarming, werd als scepticus op de hoop van slechte mensen geworpen. Het deed een beetje denken aan de middeleeuwse tijd waarin mensen die zeiden dat de zon het middelpunt van het heelal was, op de brandstapel belandden. Gelukkig is er sinds Climategate veel veranderd. Wij weten dat CO₂ een broeikasgas is, waarvan de temperatuur van de atmosfeer opwarmt als er meer van in de lucht komt. Wij moeten echter alle feiten goed op een rijtje krijgen voordat wij maatregelen nemen.

Tijdens het AO over de klimaatop heeft mijn collega Diederik Samsom gevraagd of het KNMI kan uitzoeken hoe het staat met de temperatuurmetingen. Dat is natuurlijk een slimme vraag, zo zeg ik in zijn richting, want onderzoek vragen betekent dat wij een paar jaar wachten op het antwoord en in de tussentijd gewoon doorgaan met het uitgezette beleid. Daarom zou ik de vraag iets willen aanscherpen. Juist omdat wij altijd kritisch moeten zijn op aannames – wij gaan immers over belastinggeld – vraag ik de staatssecretaris of het klopt dat in diverse landen en gebieden in het hoge noorden, Noord-Amerika, Alaska, Groenland en Scandinavië, het rond het jaar 1940 even warm was als nu. Als dat klopt, hoe verhoudt die opwarming zich dan tot de huidige opwarming? Ook vraag ik de staatssecretaris of het klopt dat er sinds 2004 met de introductie van het zogenaamde Argonetwerk, waarmee 3000 vrij drijvende boeien tot 2000 meter diepte de temperatuur opmeten, geen temperatuurstijging is gemeten, met andere woorden, dat de oceanen geen warmte opneemt, wat je wel zou verwachten gezien de toename van de broeikasgassen. Als het antwoord op deze twee vragen bevestigend is, vraag ik de staatssecretaris, aan te geven welke invloed die conclusies op zijn beleid zullen hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Leegte zei dat wij moeten wachten tot alle feiten op een rijtje staan. Zoals hij weet, vind ik dat wij sceptici ook moeten horen in de wetenschappelijke discussie. Maar wachten tot alle feiten op een rijtje staan? Eén gek kan meer vragen stellen dan 1000 wijzen kunnen beantwoorden. Wanneer zijn voor de heer Leegte alle feiten beantwoord?

De heer **Leegte** (VVD): Dat is een belangrijke vraag. Mij gaat het er niet zozeer om wanneer de feiten zijn beantwoord, als wel dat het verstandig is om altijd kritisch te zijn op de aannames. Dus niet: als iedereen links afslaat, er zomaar achteraan hollen. Wij moeten echter doen wat slim is, wat logisch is en wat goed is. Voor mij is dat de energiediscussie: ervoor zorgen dat wij 20% minder CO₂ gaan uitstoten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben het natuurlijk helemaal met de heer Leegte eens dat wij moeten doen wat slim en verantwoord is. Wachten tot alle feiten op een rijtje staan, zoals de heer Leegte vroeg, is echter wachten op een utopie. Dan nemen wij nooit een beslissing. Ik weet niet of de VVD te boek wil staan als de partij die belangrijke beslissingen maar voor zich uit schuift tot alle feiten op een rijtje staan.

De heer **Jansen** (SP): Ik vind het op zich prima dat de

Leegte

heer Leegte zegt dat je kritisch moet zijn ten aanzien van de wetenschap. Nu zijn wij politici, geen wetenschappers. Het is gebruikelijk om toch af te gaan op betrouwbare bronnen, liefst zo veel mogelijk en zo onafhankelijk van elkaar mogelijk. Is de heer Leegte met mij eens dat het onderzoek van het IPCC, met alle kritiek die daarop geleverd kan worden, op dit moment wel de beste samenvatting is van de wereldwijde kennis op het gebied van klimaatverandering?

De heer **Leegte** (VVD): Ik ben dat met u eens. Robbert Dijkgraaf – dat is niet de minste wetenschapper – heeft de gegevens uit het IPCC-rapport nog eens nagerekend. Hij heeft gezegd dat er wat slordigheden in zitten, maar dat ze wel kloppen. Waar wij ons zorgen over maken, is de beginnaam in 1990, waarbij de klimaatverandering werd gedefinieerd als een klimaatverandering door menselijk handelen. Dat versmalt het onderzoek natuurlijk enorm. Het was een leidende vraag, om het zo maar te zeggen. Maar natuurlijk is het IPCC het instituut dat ons antwoorden moet geven.

De heer **Jansen** (SP): Dat is mooi. Binnenkort komt er een update, dus dan zijn we weer wat beter bij de tijd. U zegt dat we ons moeten focussen op energiebeleid. Daar zijn SP en VVD het roerend over eens. Dat kan nooit kwaad, het kan alleen maar helpen. Wat vindt u van de ambities van het kabinet op dat punt?

De heer **Leegte** (VVD): Dit is het kabinet van de uitgestoken handen. We hebben nu alweer een hand aangereikt gekregen die we aannemen. Dit kabinet heeft een reële ambitie. Ik heb eerder gezegd in deze zaal dat dit kabinet het groenste kabinet ooit kan worden. Dat is omdat het reëel en daadkrachtig aan de slag gaat met de opgave: 14% duurzaam en 20% CO₂-reductie. In vorige kabinetsperiodes is wel gezegd dat de ambitie omhoog moet. Maar met alleen het vertellen dat de ambitie omhoog moet, ben je er nog niet. Dit kabinet zal het waarmaken. Daarom is het zo'n goed kabinet.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Ho, ho, mevrouw Van Tongeren mag nu. U hebt al twee interrupties gedaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik was aangenam verrast te horen dat de heer Leegte de CO₂-uitstoot wil verlagen en het energiebeleid wil bezien. Hij merkte ook op dat het beleid van dit kabinet geweldig is. Er is echter doorgerekend dat het huidige beleid zelfs de verlaagde Europese doelstellingen niet gaat halen. Eigenlijk hoor ik de heer Leegte dus zeggen dat er nog een schepje bovenop de voorstellen van dit kabinet moet.

De heer **Leegte** (VVD): En de vraag is of ik dat ook vind?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ja.

De heer **Leegte** (VVD): Het antwoord is dat dit kabinet staat voor zijn doelstellingen en dat ik ervan uitga dat het die haalt. Er hoeft geen schepje bovenop. Ik vind 20% een fantastische doelstelling. Ik denk dat u bedoelt: moet

er niet meer subsidie bij? Dan zeg ik nee, want het is al veel te veel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Volgens de doorrekeningen worden die 20% noch die 14% gehaald. Het is dus van tweeën een. Of er moet een schepje bovenop, meer geld erbij en meer inspanningen geleverd. Of de doelstellingen worden niet gehaald, waarvan u net hebt gezegd dat het kabinet ze absoluut gaat halen en dat u dat zo geweldig vindt.

De heer **Leegte** (VVD): Precies, en waarvan ik u hoor zeggen dat de doorrekeningen laten zien dat het kabinet die haalt. Ook daar zijn we het dus over eens.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ...

De **voorzitter**: Dit was de tweede interruptie. De heer Leegte vervolgt zijn betoog.

De heer **Leegte** (VVD): We doen in Nederland alsof de klimaatdiscussie een milieudiscussie is. Wat namelijk typisch aan milieudiscussies is, is dat als je de oorzaak van de vervuiling weghaalt, je ook het probleem oplost. Overigens is het Nederlandse milieubeleid succesvol. Ik wijs op het terugdringen van de uitstoot van zwaveldioxide, die zure regen en smog veroorzaakt. We hebben eerst de achterstand ingelopen. Nu kunnen we met strenge normering de boel goed bijhouden. Ik vraag de staatssecretaris dan ook of hij met de VVD van mening is dat er geen nieuwe kostbare zure regenprogramma's opgesteld hoeven worden, omdat we er met strengere normen gewoon rustig uitlopen.

Ook ten aanzien van CO₂ vindt de VVD dat we in Nederland moeten doen wat goed is en wat nodig is. Nederland kent een systeem van energielabels dat nu redelijk vastligt. De VVD zou graag zien dat de overheid continu de producenten uit blijft dagen om betere en zuinigere producten op de markt te brengen, producten die steeds voldoen aan de strengste eisen voor ze een A-label verdienen. Ik wil de staatssecretaris vragen of hij kan zorgen voor een voortdurende aanscherping van de energielabels van apparaten. Het A-label van nu is het G-label over vijf jaar.

Daarbij wil ik de staatssecretaris vragen of hij de bijmengverplichtingen van biobrandstof in het wegverkeer wat sneller wil verhogen dan volgens de huidige ambitie, bijvoorbeeld 4,5% in 2011, 5% in 2012 en dan 6% in 2014. Daarmee kiezen we een iets ambitieuzer groeipad en geeft het kabinet aan dat de duurzaamheidsdoelstelling gehaald gaat worden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik moet altijd een beetje glimlachen als ik de VVD hoor zeggen dat er zo veel aannames in de klimaattheorieën zitten, terwijl de partij gebouwd is op economische theorieën van een aantal wetenschappers, waarvan we allemaal weten dat het allemaal maar aannames zijn. Mijn eerste vraag zou dus kunnen zijn: wat is de gedachte bij de VVD achter de aanname dat wij energielabels moeten plakken? Maar ik wil eigenlijk iets anders vragen. Ik heb in Trouw een interessant interview gelezen met een aantal duurzaamheidswoordvoerders uit de Kamer, onder wie de heer Leegte. Daarin las ik een memorabele uitspraak: duurzaamheid heeft niks met vlees te maken want varkens raken nooit op. Het ging echter over ontbossing.

Leegte

Wat kunnen zoal oorzaken van ontbossing zijn volgens de VVD?

De heer **Leegte** (VVD): Wat de oorzaken van ontbossing zouden kunnen zijn? Ik heb geen idee.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik was al bang dat ik een déjà vu zou krijgen. Wanneer de vraag wordt gesteld of onze enorme vleesproductie en -consumptie niet een enorme bedreiging zijn voor de biodiversiteit en de bossen in de wereld, zegt een aantal figuren meestal nee. Maar op de vraag wat dan wel de problemen achter ontbossing zijn, hebben zij geen antwoord. Ik zal het vertellen. Die varkens, die nooit opraken, eten iets. Die eten soja, die op grote schaal wordt verbouwd in Latijns-Amerika. En in Latijns-Amerika hebben wij oerbossen die verdwijnen. Is de heer Leegte misschien bereid om in ieder geval het feit te accepteren – dit is geen aanname – dat onze veestapel verantwoordelijk is voor het verdwijnen van de bossen? Dan kunnen wij vanaf dat moment misschien verder praten.

De heer **Leegte** (VVD): Zoals mevrouw Ouwehand in mijn inleiding heeft kunnen horen, ben ik regelmatig in Zuid-Amerika geweest en ken ik de situatie daar zo ongeveer. Je hebt daar ook bananen, die meedoen. Je hebt riet, dat een bijdrage levert. Er ligt een druk op de natuur, waar wij natuurlijk ook bezorgd over zijn, zoals ieder ander in de Kamer. Daar is dus geen verschil van mening over. Het enige waar het de VVD om gaat, is kiezen voor echte oplossingen. In de duurzaamheidsdiscussie kan geld ook opraken dus zoekt zij naar dingen die slim zijn om te doen. Daarbij zegt de VVD: laten wij ervoor zorgen dat de energieapparaten die wij hier hebben, steeds minder energie gebruiken zodat de CO₂-uitstoot afneemt, dat wij minder afhankelijk worden van fossiele brandstofimporten en dat wij daarmee op een duurzame manier een economie opbouwen die dus ook op de lange termijn is te betalen.

De heer **Samsom** (PvdA): Aan de temperatuurvraag van de heer Leegte aan het begin van zijn betoog zou ik nog Moskou, Archangelsk en Rio de Janeiro willen toevoegen en dan in de jaren '05, '40 en '45. Als het kabinet al die malle vragen moet beantwoorden, weten wij zeker dat het niet het meest groene kabinet ooit wordt. Dat moeten wij niet doen met z'n allen.

Ik heb een vraag over wat de heer Leegte op het laatst zei. Ten eerste zouden de labels sneller moeten voortbewegen. Het A-label van nu zou dus over vijf jaar het G-label zijn. Dat zou zo moeten doorgaan. Ten tweede zouden de biobrandstoffen sneller moeten worden bijgemengd. Hij pleit twee keer met onze instemming voor een kop op Europees beleid. Dat is prachtig. Terwijl zijn collega net zei "dat doen wij dus nooit meer", pleit de heer Leegte daar vijf minuten later wel voor. Ik vind het prima maar realiseert hij zich dat wel? Doet hij dat hier bewust en houdt hij dat staande?

De heer **Leegte** (VVD): Ik stel de vraag aan de staatssecretaris in hoeverre dat mogelijk is. Als het antwoord is dat het kan, ben ik daar erg gelukkig mee en hebben wij elkaar daarin gevonden.

De heer **Samsom** (PvdA): Nou prima. Het kan – dat weten wij – maar dan slaat de heer Leegte een klein

zinnetje uit het regeerakkoord over, namelijk: wij voegen niets toe aan Europees beleid. Ik neem dus aan dat dat bij dezen van tafel is. Het kan namelijk gewoon. Wij kunnen verder gaan dan Europa als wij dat willen, de heer Leegte en ik samen. De heer Aprotroot niet maar dat geeft even niet. Dan kunnen wij gewoon verdergaan met Nederlands beleid waarmee een echt duurzame bijdrage wordt geleverd. Ik ben er blij mee. Ik hoop hem straks weer te horen.

De heer **Leegte** (VVD): Heel goed.

Voorzitter. Over biobrandstoffen gesproken, ik wil kijken of wij een en ander ook kunnen doen in de binnenvaart. Daar zijn wij allemaal mee bezig maar dat stagneert vanwege de onderhandelingen met België. Ik zou willen vragen een beetje haast te maken met de Belgische onderhandeling zodat wij samen met België die bioverplichting kunnen invoeren. Zouden wij tegelijkertijd ook kunnen gaan kijken in de luchtvaart? Ook daar zijn immers fantastische mogelijkheden. Dat helpt allemaal om de 40%-doelstelling die wij hebben, te bereiken.

In het milieubeleid zijn administratieve lasten een belangrijk aandachtspunt. De VVD-fractie pleit voor risicogestuurd toezicht. Daarmee bedoelt zij dat bedrijven die hun milieubeleid goed op orde hebben, minder vaak gecontroleerd hoeven te worden. Dat noemen wij een inspectievakantie. Daartegenover staat dat bedrijven die het niet goed voor elkaar hebben, strenger en vaker gecontroleerd zullen worden. De VVD-fractie wil de staatssecretaris daarbij in overweging geven om bedrijven die voortdurend of ernstig in overtreding zijn, zwaarder te straffen.

Dan heb ik een meer detailpunt maar omdat het allang speelt, is het toch belangrijk genoeg om hier even te noemen.

De **voorzitter**: U hebt nog 30 seconden.

De heer **Leegte** (VVD): In de periode van 1990-1991 hebben de Nederlandse autoriteiten een stroom verontreinigd zinkafval van Duitsland gestopt. Het betrof afval dat Polen niet wilde hebben maar in Rotterdam terecht is gekomen. Dat ligt nu bij het bedrijf EBS. Ik zou de staatssecretaris willen vragen of hij kan bekijken of we dat probleem kunnen oplossen.

Vooropgezette ideeën belemmeren de waarneming. Als er door vooropgezette ideeën veel belastinggeld wordt uitgegeven, is de VVD altijd oplettend. Laten we geen geloofskwestie, maar een feitelijke discussie van de klimaatdiscussie maken. Laten we mensen die er andere ideeën op nahouden niet verketteren, maar naar hun argumenten luisteren. Een belangrijke taak van de Kamer is het controleren en het bekijken of we ergens vraagtekens bij kunnen zetten. Wij moeten geen last hebben van vooringenomenheid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Leegte spreekt over zijn bezorgdheid over de natuur. Ik neem daarom aan dat we hem aan onze zijde vinden om een deel van de 300 mln. aan bezuinigingen op natuur terug te draaien. Ook de hogere emissies en de doelstellingen voor hernieuwbare energie zijn allemaal elementen die dit kabinet tot het groenste kabinet ooit zouden kunnen maken. Dat wordt het echter niet met de huidige voorstellen. Ik heb een heel concreet punt. Aangezien de

Leegte

heer de Leegte bereid is naar nationale koppen te gaan, waar ik uiteraard erg blij mee ben, doe ik een voorstel waarop ik graag zijn reactie krijg. De Europese Commissie heeft berekend dat met hetzelfde geld waarmee we nu 20% CO₂-reductie kunnen bereiken, we 26% CO₂-reductie kunnen bereiken, aangezien door de crisis de CO₂-prijs is gedaald. Dan is de heer Leegte het vast met mij eens dat Nederland best dat percentage op 26 kan zetten; dat kost geen cent meer dan die 20%. Dat is een lichte nationale kop, maar hij was bereid die te overwinnen. Dit lijkt mij een voorbeeld van dingen slimmer doen.

De heer **Leegte** (VVD): De VVD lost graag problemen op. De fairtrademarkt voor bananen, waardoor Juan en zijn familie een sprong qua welvaart hebben gemaakt, kost geen geld. Wij zeggen dus niet dat je door meer subsidie meer doelstellingen haalt. Van die redenering willen we af omdat het anders kan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit kost geen extra geld. Met het geld dat we gereserveerd hadden om die 20% te behalen, kunnen we 26% realiseren. Dat is slimmer. De heer Leegte zei net zelf dat CO₂ een probleem is. Ik bied hem een mogelijkheid om met hetzelfde geld meer rendement te halen. Daar is hij dan toch voor?

De heer **Leegte** (VVD): Ik ben benieuwd naar uw voorstel.

De heer **Jansen** (SP): De heer Leegte heeft met mij gestreden tegen de geluidsoverlast van windmolens. Ik ga er dus van uit dat de VVD-fractie geluid een belangrijk punt vindt, ook al heeft de heer Leegte daarover vandaag niet gesproken. Hoe kijkt hij aan tegen het feit dat door de kabinetsinzet op extra asfalt in combinatie met het verminderen van flankerend beleid, de geluidsoverlast voor 100.000 mensen langs de autowegen gaat toenemen met een factor 100 tot 1000 meer dan de overlast in de buurt van windmolens?

De heer **Leegte** (VVD): Ik vind geluid inderdaad belangrijk. Zoals mijn collega Aptroot net zei: als we nieuwe infrastructuur gaan aanleggen, moet die passen binnen de kaders die daarvoor gegeven zijn. Uiteindelijk willen we met z'n allen meer. We willen een betere doorstroming en een aantrekkelijke economie. Dat betekent dat je beslissingen moet nemen. Natuurlijk moeten die geluidsnormen niet overschreden worden of te hoog worden. Als we meer doen en dat meer geluid oplevert, is dat een consequentie van beleid, denk ik.

De heer **Jansen** (SP): Vindt de heer Leegte het erg geloofwaardig dat hij zich bijzonder inspant om de geluidsoverlast van windmolens te verminderen, terwijl er niets wordt gedaan aan een geluidbron die 100 tot 1000 keer zo groot en 20 tot 30 decibel hoger is, en die nog groter gaat worden voor honderdduizenden mensen, wat veel meer is dan bij die windmolens?

De heer **Leegte** (VVD): Ik snap die vraag. Ik zal nazoeken hoe het zit. Ik heb dat nu niet op een rijtje. Ik zal de heer Jansen in tweede termijn antwoord geven. Ik hoop dat hij daarmee kan leven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor de heer Leegte zeggen dat hij CO₂ wil verminderen, graag dingen doet die geen geld kosten en dingen slimmer wil aanpakken. Dat klinkt GroenLinks als muziek in de oren. Wij willen dat de regering goed kijkt naar de 7,5 mld. belastinggeld die momenteel naar producenten en grootverbruikers van fossiele energie gaat. Daar zou op een slimme wijze, die geen geld kost, stap voor stap vermindering in kunnen komen. De filosofie van de VVD is toch dat een vrije markt het beste werkt met zo min mogelijk marktverstoring? De 7,5 mld. is nogal een forse marktverstoring! Ik neem aan dat de heer Leegte dit met mij eens is?

De heer **Leegte** (VVD): De VVD is van mening dat wij bedrijven de zekerheid kunnen bieden dat de normen naar beneden gaan. De eisen voor CO₂-uitstoot worden strenger; de eisen voor luchtkwaliteit worden strenger. Bedrijven kunnen vervolgens zelf een oplossing bedenken voor die strengere normen. Tegenover de subsidie van 7,5 mld. voor fossiele brandstoffen staat een subsidie van 1,5 mld. voor duurzame energie. Gezien de hoeveelheid energie die wordt geproduceerd, is er per energie-eenheid zeven keer zo veel subsidie voor duurzame energie als voor niet-duurzame energie. Met die verhouding kan de VVD prima leven; dat vinden wij ruim betaald voor duurzame energie. Er zit immers geen enkele oplossing achter die sneller de doelstelling van 14% duurzame energie in 2020 dichterbij brengt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD houdt van een vrije markt, zonder marktverstoringen. Dit is een forse marktverstoring. Moet je die niet stapsgewijs afbouwen, met als extra voordeel dat je de CO₂-uitstoot doet afnemen?

De heer **Leegte** (VVD): Wij werken aan een ander systeem voor de subsidies voor duurzame energie. Zoals gezegd: dat is zes keer meer per energie-eenheid dan bij fossiele brandstoffen. Die verhouding is scheef, want het levert niets op. Wij willen op andere manieren de duurzame energie stimuleren, zodat wij tegen het einde van 2020 die 14% duurzame energie gehaald hebben.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Rechts heeft niets met linkse hobby's. Rechts haat die eigenlijk. VVD, CDA en PVV gaan de linkse hobby's nu dan ook slopen. Linkse hobby's zoals cultuur, stoppen met werken op je 65ste, betaalbaar studeren voor iedereen, betaalbare zorg, werken voor mensen met beperkingen, agenten op straat en zo kan ik nog wel even doorgaan. Wij hebben het vandaag over verkeer. Ik zie ook hier de harde gevolgen van het afschaffen van linkse hobby's. Voor de SP-fractie staat daarom vast dat het beleid op het verkeer vooral tot stand gekomen is op basis van dogmatische keuzes. Enige onderbouwing voor het rigoureuze snijden ontbreekt immers.

Om te beginnen pleit ik voor meer prioriteit voor de binnenvaart. Ik verwijs in dit kader naar de recent aangenomen motie-Bashir/Dijksma waarin opgeroepen wordt om flink in te zetten op de binnenvaart. De motie is aangenomen nadat de begroting in de Kamer was

Bashir

ingediend. Ik wil de minister dan ook vragen om een helder toekomstverhaal voor de binnenvaart. Welke visie heeft zij? Wat doet zij concreet om de binnenvaart te stimuleren?

Ik vroeg net om een visie, want die ontbreekt nu te vaak; zo ook de visie op het spoor. Er wordt namelijk voor 500 mln. bezuinigd, waarvan 300 mln. op onderhoud. De huidige immense problemen op het spoor kunnen wat dit kabinet betreft dus nog wel wat groter worden. Nu al zijn er grote problemen in de Achterhoek. Ik denk in dit verband aan de uitval en de vertragingen. Bovendien zijn er problemen op de Heuvellandlijn. Kan de minister duidelijk aangeven waarom zij zoveel bezuinigt op het onderhoud van het spoor? Licht het spoor er nu te goed bij? Wat zal de minister voor alle spoorwerkers doen die straks dus zonder werk komen te zitten? Graag ontvang ik een reactie hierop.

Rechts wil noch goed spooronderhoud noch betaalbare kaartjes. Door de extra bezuinigingen op het hoofdrailnet zullen de prijzen van de treinkaartjes naar verwachting met 10% stijgen. Is dit het antwoord op de vraag op welke wijze wij meer mensen de trein in kunnen krijgen? Graag krijg ik duidelijkheid hierover. Ik denk dat veel reizigers de treinen straks, bij een prijsstijging van 10%, zullen verlaten. Exacte cijfers heb ik niet, maar ik hoor graag uit de mond van de minister hoeveel mensen straks de trein zullen verlaten omdat de prijzen van de treinkaartjes zo gigantisch zijn gestegen. Hoeveel extra asfalt moet er aangelegd worden om al die vluchtende treinreizigers op te vangen?

De reiziger vlucht niet alleen vanwege de dure kaartjes, maar ook omdat deze minister weigert om de NS op te dragen om in iedere trein een toilet in te bouwen. De minister komt nu zelfs met cijfers waaruit blijkt dat het inbouwen van één toilet meer dan € 220.000 kost. Voor dat bedrag kun je ook een huis kopen. Dit zijn dus onzincijfers. Ik vind dit extra schandalig omdat, met uitzondering van de VVD, alle partijen in de Kamer een motie van de heer Roemer hebben aangenomen met het duidelijke verzoek dat elke trein een toilet moet hebben. Ik verzoek de minister nogmaals om als 100%-aandeelhouder van de NS en als concessieverlener te regelen dat er in iedere trein een toilet komt. Dat is geen overbodige luxe. Het is een vorm van beschaving dat het personeel en de reizigers naar het toilet kunnen.

Niet alleen het toilet, maar ook de fietsenstallingen op stations zijn essentieel. Het is echter op veel stations altijd een gedoe om een plekje te bemachtigen. Er heerst namelijk een grote schaarste aan fietsparkeerplaatsen. Tot 2012 is er nog geld gereserveerd voor extra fietsenstallingen bij stations, maar juist daarna zullen er volgens voorzichtige schattingen 180.000 extra plekken nodig zijn. Daarvoor zal een bedrag van 450 mln. tot 650 mln. nodig zijn. Hoe gaat de minister dat regelen? Deelt zij evenals de staatssecretaris de noodzaak van extra fietsenstallingen en investeringen daarin? Vindt zij dat daar nu al geld voor moet worden uitgetrokken? Graag duidelijkheid daarover.

De reiziger zou het makkelijker krijgen door de OV-chipkaart, maar daarvan is nog lang geen sprake. Het is dan ook opmerkelijk dat de minister het papieren kaartje in Fryslân wil afschaffen. Waar de regering nog de juiste beslissing nam om de OV-chipkaart niet te verplichten in Oost-Nederland, doet de minister dat nu plots wel in Fryslân. Dat is raar, want alle problemen die

er in Oost-Nederland zijn, zijn er ook in Fryslân. De OV-chipkaart is dus nog steeds een drama. Vanaf 23 december wordt de strippenkaart afgeschaft. Het afschaffen van het papieren kaartje is geen kerstcadeau dat je als Fries wilt ontvangen.

De heer **Monasch** (PvdA): Als in de Kamer dit soort onderwerpen aan de orde is, is het ook goed om goed te luisteren naar de regio waar iets wordt ingevoerd. Ik heb gezegd dat dit een belangrijk onderwerp is op basis waarvan wij onze afweging zullen bepalen. Ik heb hier een e-mail, was getekend: de heer Ettema van het ROCOV Fryslân. Dat is de consumentenorganisatie die alles begeleidt heeft. De heer Ettema geeft aan dat men natuurlijk kritisch is geweest, maar zo schreef hij gisterenochtend: dit alles is voor ons reden om nog steeds positief(-kritisch) te blijven staan tegenover de afschaffing van de strippenkaart en de definitieve invoering van de OV-chipkaart in Friesland met ingang van 23 december aanstaande tegemoet te zien.

Er zijn wat nieuwe problemen bij gekomen, ook sinds de laatste brief van de minister. Om welke regio het ook gaat, als een college van Gedeputeerde Staten en als de reizigersorganisaties zeggen dat zij het nog steeds zien zitten, moet de Kamer wel heel erg terughoudend zijn om een proces te verstoren. Er worden uitgebreide voorlichtingsbijeenkomsten gehouden die massaal bezocht worden. Misschien kom ik aan het eind van de dag wel bij de conclusie van de heer Bashir aan, maar hij doet echt de lokale afweging groot onrecht door daar niet naar te willen kijken. Mijn vraag is of hij dit in zijn afweging alstublieft toch wil meewegen.

De heer **Bashir** (SP): De SP luistert altijd naar de lokale mensen. Sterker nog: wij hebben daar zelf gekeken hoe het precies zit en of de OV-chipkaart wel of niet verplicht moet worden. Het gaat erom dat er nog steeds veel te veel problemen met de OV-chipkaart zijn. Denk bijvoorbeeld aan de dubbele opstaptarieven of aan problemen bij het uitchecken door vergeten of door defecte apparatuur. Die problemen zijn nog steeds niet opgelost. Daarnaast bekijkt een onderzoekscommissie nu hoe de OV-chipkaart verbeterd kan worden. Ik zeg niet dat wij de OV-chipkaart in Fryslân niet moeten gebruiken. Prima, gebruik die als je hem wilt gebruiken. Het gaat erom dat het papieren kaartje als alternatief voor de gebrekkige OV-chipkaart niet afgeschaft moet worden. Dat bepleit ik hier.

De heer **Monasch** (PvdA): Is uw standpunt dat u er landelijk niet aan wilt of is uw afweging ingegeven door wat u hoort in Friesland van zowel het college als de reizigersorganisaties, de consumentenorganisaties en ROVER in Friesland zelf?

De heer **Bashir** (SP): Onze afweging is gemaakt op basis van zowel lokale informatie, en niet alleen vanuit belangenorganisaties, als eigen onderzoek. Wij hebben die ook gemaakt op basis van de cijfers die de minister ons vandaag heeft gegeven. Het gaat om meer dan 4% incomplete transacties maandelijks. Dat percentage is nog te hoog. De mensen zijn er nog steeds niet aan gewend en ook in de omgeving van Friesland wordt niet verplicht overgegaan op de OV-chipkaart. Dan vind ik het nog te vroeg om alleen in die regio het papieren kaartje af te schaffen.

Bashir

De heer **Aptroot** (VVD): Los van de argumenten die de heer Monasch heeft genoemd, dat de provincies, de gemeenten en de reizigersorganisaties voor zijn, vraag ik de heer Bashir wat hij vindt van de brief van de minister. De VVD had grote bedenkingen bij het uitzetten van de strippenkaart. Ik lees echter dat er voor blinden en slechtzienden een chipkaartje van € 10 per maand komt, waarmee zij onbeperkt kunnen reizen, en dat voor de overheden waar de OV-chipkaart niet werkt, zij gratis mogen reizen en dat tussen Friesland, Groningen en Drenthe het tarief met € 0,78 wordt verlaagd, zodat het dubbele opstaptarief eigenlijk weg is. Dan zijn onze bedenkingen toch bijna weggenomen. Ik hoop dat de heer Bashir al die maatregelen en toezeggingen meeweegt en dat de SP niet per se tegen blijft. Anders was zelfs in Rotterdam de OV-chipkaart nog niet definitief ingevoerd.

De heer **Bashir** (SP): De SP is altijd al voor verbetering van de kaart geweest. Als blinden en slechtzienden de mogelijkheid krijgen om daarvan goedkoop gebruik te maken, zijn we daarvoor. Maar zolang er nog veel te veel problemen met de kaart zijn, mag het papieren kaartje niet worden afgeschaft. Mensen moeten een alternatief hebben als ze de OV-chipkaart niet gebruiken omdat ze het niet vertrouwen, of omdat het niet werkt. Dát bepleit ik hier.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat is het resterende probleem? Het dubbele opstaptarief is weggenomen door de tariefverlaging van € 0,78. Blinden en slechtzienden kunnen voor € 10 per maand overal naar toe reizen, en waar de OV-chipkaart niet werkt, reizen ze zelfs gratis. Ik denk dat zij voorlopig beter uit zijn. Ik probeer te begrijpen waarom de OV-chipkaart niet volledig zou kunnen werken in Friesland, gezien al deze nieuwe informatie en maatregelen.

De heer **Bashir** (SP): De problemen met dubbele opstaptarieven zijn helemaal niet opgelost, en hetzelfde geldt voor de problemen met het uitchecken. Het komt nog steeds voor dat apparatuur defect is. Ik snap daarom niet waar de heer Aptroot naar verwijst. Wij willen die mensen niet de mogelijkheid ontnemen om de OV-chipkaart te gebruiken, nee, wie die kaart wil gebruiken, moet dat gaan doen. Maar het gaat erom dat de papieren kaartjes als alternatief behouden blijven.

Wij hebben een schriftelijk overleg gevoerd, en daarom wil ik de volgende motie indienen over de OV-chipkaart. De Kamer, gehoord de beraadslaging ...

De **voorzitter**: Ho ho, het is over het algemeen de gewoonte om pas in tweede termijn moties in te dienen. Wellicht staat het u vrij ...

De heer **Bashir** (SP): Ik wil toch van de mogelijkheid gebruik maken om de motie in te dienen.

De **voorzitter**: Nee, dat moet echt in tweede termijn gebeuren. Het is de bedoeling dat u nu vragen stelt – ik zet even de tijd stil – waarop de bewindslieden ingaan. Als u daarmee niet tevreden bent, dient u een motie in.

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad, voorzitter, maar dit is buiten de begroting om. In de procedurevergadering hadden we afgesproken dat we een schriftelijk overleg

zouden voeren, waarna we het VSO zouden samenvoegen met de begroting. Maar ik ben uiteraard bereid om, als iedereen dat wil – ik zie dat meerdere mensen naar voren lopen – die motie niet nu, maar straks in tweede termijn in te dienen.

De **voorzitter**: Volgens mij staan er al mensen klaar om de motie mede te ondertekenen! Ik stel voor dat u uw motie even bewaart tot de tweede termijn, en verder gaat met uw betoeg.

De heer **Bashir** (SP): Ik bewaar mijn motie.

Ik had het net over een kerstcadeau. Persoonlijk denk ik dan aan het op orde brengen van de OV-chipkaart, zodat de problemen eindelijk voorbij zijn. Trans Link Systems is een schimmig bv'tje dat door de invoering van de OV-chipkaart de baas is geworden over al het geld in het openbaar vervoer, een bv'tje met teleurstellende resultaten, want al jarenlang wordt verlies geleden, terwijl de top van TLS zich verrijkt. Er is geen enkele controle van de minister en/of DNB. Wij hebben lang gewacht op een helder antwoord van de minister, maar blijkbaar komt zij er niet uit. Daarom hierbij de oplossing: hef TLS volledig op en breng alle taken onder bij de minister. Op die manier hebben we weer zicht op de vele miljarden die rondgaan, en kan de minister eindelijk wat meer landelijke regie gaan voeren over de tot nu toe desastreus verlopen invoering van de OV-chipkaart.

Wat de SP-fractie zeker niet wil opheffen, zijn de mooie bedrijven die we hebben: de HTM, de RET en het GVB. Dit zijn de drie laatste vervoerders die in publieke handen zijn. Het doorgeslagen marktdenken heeft er de laatste vijftien jaar al voor gezorgd dat het openbaar vervoer flink vermarkt is. Nu zijn ook de drie grote steden aan de beurt. Het zit blijkbaar diep, want goede argumenten voor deze misstap ontbreken. Volgens dit kabinet en de PVV kan de overheid jaarlijks 120 mln. besparen door in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag aan te besteden. Dat is grote onzin. Volgens het verkiezingsprogramma van de VVD kan maximaal 50 mln. worden bezuinigd, het CDA-programma heeft hieraan geen bedrag verbonden, en de PVV was heel duidelijk tegen het aanbesteden. Toen ik de minister in een vorig debat vroeg hoe zij aan de cijfers komt, verwees zij naar de evaluatie van de WP2000. Ik heb die evaluatie erbij gepakt, en daarin wordt vervolgens weer naar een ander rapport verwezen, namelijk dat van Twynstra Gudde. De besparingen die daar worden genoemd, zijn allang behaald zonder aan te besteden. Sinds dat rapport heeft het GVB 96 mln. bespaard. Rotterdam heeft 50 mln. bespaard en Den Haag heeft 15 mln. bespaard. Sinds het rapport waar de minister dus naar verwijst, is er dus voor 161 mln. per jaar bespaard. Dat niet alleen, er zijn ook nog meer diensten die daar tegenover staan. De bezuinigingen die het kabinet dus wil, zijn dus allang binnen. Deze cijfers laten overduidelijk zien dat aanbesteden helemaal niet nodig is om efficiënter te functioneren. Daarnaast stel ik vast dat dit kabinet achterhaalde rapporten en cijfers gebruikt. Een nieuwe bezuiniging van 120 mln. kan dan ook alleen worden bereikt door het openbaar vervoer in de drie grote steden volledig te slopen. Ik vraag de minister dan ook te stoppen met deze onmogelijke bezuinigingen. Nu zorgt zij er namelijk alleen maar voor dat er onzekerheid ontstaat bij het personeel van het openbaar vervoer.

Bashir

Ik kom tot een afronding. Naast de gemeentelijke vervoersbedrijven worden ook de gemeenten zelf gepakt door dit kabinet. De minister gaat voor 200 mln. per jaar hakken in de brede doeluitkering, het geld waar gemeenten hun wegen en openbaar vervoer van moeten betalen. Normaal gesproken gaat een besparing op de brede doeluitkering gepaard met een besparing op het infrastructuurfonds. Daarmee wordt voorkomen dat het kabinet alle bezuinigingen op het bordje van de gemeenten schuift. Terwijl de gemeenten juist aangeven dat ze meer geld nodig hebben, wordt er dus flink bezuinigd. Dat wordt dus filerijden in de grote steden en andere gemeenten. Ik vraag de minister dan ook wat de mensen hebben aan een peperdure tienbaanssnelweg als het verkeer vanaf de afslag gewoon weer vaststaat. Waarom wordt er eigenlijk bezuinigd op de motorrijders? Waarom moeten zij meer motorrijtuigenbelasting betalen terwijl de kilometerheffing niet doorgaat?

Rechts kwam ooit nog op voor alle automobilisten, maar die tijden zijn veranderd. Zo komen er namelijk supersnelwegen met tolheffing waar alleen de elite op kan rijden. Het kabinet wil ze het liefst ook nog in private handen. Supersnelwegen dus voor de rijkere. Ik vraag de minister dan ook of ze nog weet wat de bijnaam was van een van haar voorgangers die ook een tolheffing wilde. Ik heb het namelijk over Tineke Tolpoort. Als de huidige minister met deze plannen doorgaat dan gaat ze, zo ben ik bang, straks Melanie Tolpoort heten.

□

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. De voicemail van de staatssecretaris van Milieu meldt: ik ga met vakantie van 2011 tot en met 2014. Hij plakt een briefje op de deur voor de krantenbezorger: wegens vakantie de komende drie jaar geen krant. Er ontbreekt nog slechts de P.S. dat de sleutel van de achterdeur onder de parasolvoet ligt. Iedereen weet dat het niet slim is om aan de grote klok te hangen dat je niet thuis bent. Toch is dat precies wat deze regering doet op de terreinen milieu, ruimtelijke ordening en water. Citaat uit het regeerakkoord: "Per 1 januari 2011 komt er een zogeheten inspectievakantie voor het bedrijfsleven. Bij deugdelijke zelfregulering (certificering) kan met minder inspectieonderzoeken per bedrijf worden volstaan." Kan de staatssecretaris uitleggen waarom hij zelfregulering tot uitgangspunt van beleid verheft? Wat houdt zijn vakantie precies in? Hadden de 20% bedrijven die bij afvaltransporten tegen de lamp liepen geen certificaat van milieuzorgsystemen aan de muur hangen? Ik vraag de staatssecretaris om uit te spreken dat voor de milieuhandhaving de inspectie alle bedrijven steekproefsgewijs kan blijven controleren, bij voorkeur onaangekondigd. Het is prima om bij de controlefrequentie rekening te houden met de handhavingshistorie, maar het regeerakkoord bindt de kat op het spek. De nieuwe aanpak van de handhaving staat niet op zich. Dit kabinet heeft een negatief zelfbeeld. Taken gaan over de schutting, naar de markt en de gemeenten. Geen streepje extra regels meer boven de Europese richtlijnen, ook al zitten wij hier in het dichtstbevolkte land van Europa en ligt de lat in Brussel zo laag dat ook de Bulgaren en de Polen eroverheen kunnen springen. Ik zou de bewindspersonen kunnen aanraden een goede psychiater te zoeken maar liever heb ik dat ze gewoon hun verantwoordelijkheid nemen. De markt heeft namelijk geen moraal. De markt vraagt zelf om een

krachtige overheid en duidelijke wetten die voor iedereen gelden.

Dit kabinet kiest liever voor een green deal. Kunnen de minister en de staatssecretaris mij uitleggen welke concrete resultaten hun green deal de komende vier jaar moet opleveren? Wat is hun stok achter de deur als partijen hun doelen niet halen? Anders blijkt de green deal straks slechts de mist voor marketeers, terwijl de werkelijkheid een grauwsluiertje over Nederland legt. Vage convenanten werken niet; zie de prima studie die collega Dijkgraaf als econoom bij de Erasmus Universiteit Rotterdam heeft gedaan. De asbestbranche bijvoorbeeld smeekt om regie van het Rijk. Ook voor bodemsanering en afvalhandel is die regie nodig. Waar blijft overigens de langverwachte kabinetsreactie op het asbestadvies van de Gezondheidsraad? Waar blijven de asbestinterventieteams uit de motie-Poppe?

De staatssecretaris gaat ook over het klimaat. Deze week en vorige week verklaarden vertegenwoordigers van de Energieraad en het Planbureau voor de Leefomgeving dat Nederland zelfs de afgezwakte Europese klimaatdoelen niet zal halen. Ik zeg dit mede tegen de heer Leegte. Het aandeel van duurzame energie zou 14% moeten worden, maar het wordt in werkelijkheid 9%. Toch claimt minister Verhagen vandaag in NRC Handelsblad dat dit kabinet zijn klimaatdoelen gaat halen. Beschikt het kabinet over geheime informatie? Is het kabinetsbeleid dan toch in het geniep doorgerekend door het Planbureau voor de Leefomgeving, met andere uitkomsten? Zo ja, mag de volksvertegenwoordiging dan in die geheime kennis delen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dacht bijna dat de heer Jansen op zoek wilde gaan naar een computer om naar WikiLeaks te surfen, maar dat hoeft niet. Hij kan gewoon naar de site van het Planbureau voor de Leefomgeving gaan. Daar staat bijvoorbeeld keurig dat het regeerakkoord geen enkel gevolg heeft voor het voldoen aan de Europese doelen voor CO₂-emissie. Zo staat er een heel rijtje. Als ik de heer Jansen was, zou ik dat gewoon even doorlezen. In de eerste passage staat inderdaad dat er nog werk te doen is, maar verderop staat heel duidelijk dat wel wordt voldaan aan de Europese normen.

De heer **Jansen** (SP): Er staat dat er met het huidige beleid niet wordt voldaan aan de Europese normen en dat het aandeel duurzame energie 9% wordt in plaats van 14%. Dat lijkt me toch 5% minder, of ben ik nou gek?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik zal niet zeggen dat iemand in deze zaal gek is, maar het regeerakkoord heeft geen gevolgen voor het voldoen aan de Europese doelen voor CO₂-emissie, emissies door landbouw enzovoorts.

De heer **Jansen** (SP): Ik wil voor de heer Haverkamp in tweede termijn best nog wat bronnen erbij pakken als hij daaraan behoefte heeft. Voor een samenvatting verwijs ik naar de editie van Het Financieel Dagblad van gisteren. Daarin worden die twee bronnen ook aangehaald.

De heer **Leegte** (VVD): Zoals ik in het begin al zei, is de Kamer verplicht om kritisch te kijken wat de bronnen zijn en waar dingen vandaan komen. Het Financieel Dagblad is een gedegen krant, maar de berichtgeving teert natuurlijk op onderliggende rapporten. Die rapporten moet de Kamer goed lezen. Daarnaast ben ik met u van

Jansen

mening dat subsidies alleen onvoldoende werken. Sterker nog, misschien werken ze helemaal niet. Daarom is de VVD daar zo kritisch over.

De heer **Jansen** (SP): Als de heer Leegte niet met subsidies wil strooien, maar liever met verplichtingen werkt, kunnen we elkaar daarin vinden. Volgens mij gaat minister Verhagen hierover. Als ik zie wat hij vandaag in NRC Handelsblad ontvouwt over duurzame energie – hetgeen hij in een brief verder toelicht – zie ik eerlijk gezegd niet dat er sprake is van een uitgebreid verplichtingenstelsel. Ik snap niet waar het alternatief is voor het strooien met subsidies.

De heer **Leegte** (VVD): Ik ben nog niet zo heel lang politicus. Ik probeer de kranten bij te houden om daaruit te kunnen citeren. Tot nu toe is het me eenmaal gelukt uit een ochtendkrant te citeren, maar uit een avondkrant citeren in een avonddebat, dat is wel heel erg snel. Ter zake: we hebben het over een begroting. Het kabinet heeft een aantal doelstellingen: 14% duurzame energie en 20% minder CO₂-emissie. Volgens mij gaat het kabinet die doelstellingen keurig halen. Ik heb geen enkele reden om daaraan te twijfelen.

De heer **Jansen** (SP): Dan zijn we het op dat punt niet eens. Ik constateer dat een aantal adviseurs van de regering het evenmin met u eens is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Is de SP het met mij en het Planbureau voor de Leefomgeving eens dat de verhoging van de maximumsnelheid op gespannen voet kan komen te staan met de Europese luchtkwaliteitsnormen, met name rond de steden, en dat door de geleidelijke toename van het budget voor hernieuwbare energie het aandeel hernieuwbare energie toeneemt tot circa 9%, wat onvoldoende is om aan de Europese verplichting van een aandeel van 14% hernieuwbare energie te voldoen? Dat stelt het stuk van het Planbureau voor de Leefomgeving namelijk. Is de heer Jansen het met mij eens dat dit de cijfers zijn waarvan we moeten uitgaan?

De heer **Jansen** (SP): Ja. Misschien kunt u een kopietje aan de heer Leegte geven.

Dit kabinet vindt de waterveiligheid belangrijk. We gaan het daarover over twee weken hebben bij de behandeling van het MIRT. De SP vindt dit overigens ook een belangrijk thema, maar hoe zit het met de waterkwaliteit? Kan de staatssecretaris aannemelijk maken dat Nederland op tijd kan blijven voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water nu er geld dat bestemd was voor dat doel, wordt weggehaald en nu het Kierbesluit wordt teruggedraaid? Zelfs als wij de einddatum oprekken tot 2026 lijkt het de SP-fractie erg onwaarschijnlijk dat wij straks voldoen aan onze verplichtingen, temeer omdat er helemaal geen flankerend beleid komt voor de landbouw. Welke doelen stelt deze regering zich voor deze regeerperiode?

Een van de grootste milieuproblemen in Nederland is de aantasting van het leefklimaat in de nabijheid van infrastructuur. Daar wonen veel mensen, trouwens ook veel VVD-, CDA- en PVV-stemmers. Onder Balkende IV is gas gegeven bij de aanleg van infrastructuur. Tegelijkertijd is met de Crisis- en herstelwet de rechtsbescherming van omwonenden verslechterd. Dit kabinet zet nu de

eindsprint in door nog meer middelen uit te trekken voor extra asfalt en beton en juist te bezuinigen op de inpassing. Voor het gerief van de een wordt de ander opgezadeld met een extra aantasting van zijn leefomgeving en gezondheid. Van flankerend beleid om de overlast te beperken, is straks nauwelijks meer sprake. Met het permanent maken van een antibezwaarmakersparagraaf uit de Crisis- en herstelwet wordt de mensen met wier gezondheid wordt gesold, de mond gesnoerd. Wil de staatssecretaris dat als hoeder van het milieu voor zijn rekening nemen?

Een Nederlandse concurrent van WikiLeaks bezorgde mij een intern document van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarin de top van het nieuwe ministerie bezuinigingssuggesties aandraagt. Ik citeer twee suggesties.

1. Inpassingsmaatregelen. Conform het regeerakkoord stringent bewaken dat bovenwettelijke inpassingen in principe worden bekostigd door de medeoverheden. Zo zijn op termijn in het aanlegprogramma substantiële besparingen te behalen. Waarschijnlijk moet dan vaker de doorzettingsmacht van het Rijk worden gebruikt bij mogelijk gebrek aan medewerking van medeoverheden. Omvang van de potentiële besparing is zeer fors.

2. Wetsaanpassingen. Onder dit kabinet bestaan reële kansen kritisch te kijken naar productiviteitsbeperkende of onnodig kostenverhogende wetgevingseisen. Denk aan Natura 2000-maatregelen, tunneltechnische eisen, gedetailleerde vergunningseisen, aanleg en meer. Omvang van de potentiële besparing is zeer fors.

Wat vinden de minister en de staatssecretaris van deze suggesties? Vinden zij ze net als ik pervers?

Nog iets waar het kabinet zo veel mogelijk van af wil: de ruimtelijke ordening. Begrijp ik goed dat het kabinet voor zichzelf alleen nog een taak ziet op het terrein van de harde ruimtelijke ordening, zoals asfalt en rails, elektriciteitsmasten en pijpleidingen, dijken en sluizen en Schiphol en de Maasvlakte? Kunnen de bewindspersonen de SP-fractie uitleggen hoe zij het gebruikmaken van hun doorzettingsmacht, zeg maar het hanteren van de zweep, denken te rijmen met bestuurlijke samenwerking met lagere overheden? Wie wordt straks verantwoordelijk voor de andere thema's van de ruimtelijke ordening, in het bijzonder de bescherming van de ruimtelijke functies en gebruikers die geen winst opleveren: de nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur en de verbindingzones? Wie gaat de ruimteverspilling aanpakken, zoals de leegstand van 11 miljoen vierkante meter kantoor- en bedrijfsruimte? Wie gaat ervoor zorgen dat provincies en gemeenten elkaar niet beconcurreren bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen, meubelboulevards en wat dies meer zij? Hele buitengebieden zijn verrommeld en bestaande bedrijventerreinen zijn verpauperd omdat iedere wethouder zijn eigen "poort naar Europa" wil. We hebben inmiddels een World Trade Center in 010 en 020, maar ik heb breaking news: ook 076 gaat nu voor een eigen WTC! Mocht u het niet weten: dat is Breda. New York en Londen zijn gewaarschuwd.

Wie gaat iets doen aan de grondspeculatie, aan de rechteloosheid van langkampeerders die hun vertrouwde terrein afgedonderd worden door projectontwikkelaars? Wie gaat een bestemmingsplan voor de Noordzee maken? Wordt dat allemaal afgeschoven naar lagere overheden, blijft het liggen of heeft de minister toch nog enige ambitie op het punt van regie? En zo ja, welke?

Jansen

Graag ontvang ik een lijstje waarop staat wie waarvoor verantwoordelijk is. Dan weet ik met wie ik moet afrekenen als de invulling van de ruimtelijke ordening over drie jaar een fiasco blijkt te zijn. Wie neemt de regio bij onderlinge concurrentie tussen lagere overheden?

Wie heeft de stopknop? Waar is hier de nooduitgang?

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook ik heet mijn mede-inwoner uit de gemeente Súdwest Fryslân, de heer Monasch, welkom. Hij hield vandaag zijn maidenspeech. Heel erg mooi.

Ik wil de staatssecretaris en de minister bedanken voor de goede kennismaking die wij hebben gehad. De oude commissie voor Verkeer en Waterstaat is misschien wel eens verward met heel gedreven ministers en staatssecretarissen. Ik ga ervan uit dat dit wordt voortgezet. De komende tijd zullen wij door moeten gaan met de lijn die is ingezet. Deze lijn wordt gekenmerkt door minder regelgeving, de schop in de grond, doorpakken en samen met de regio's zaken oppakken.

Afgelopen week kwamen de eerste berichten van de minister over haar ambitie voor de komende jaren. Voor een deel spreekt die ambitie ons zeer aan, namelijk om te investeren in de Randstad. De komende tijd zouden wij ook de lijn willen doorzetten die minister Eurlings heeft ingezet; om niet alleen in de Randstad aan de slag te gaan, maar ook in de regio. Ik hoor graag een reactie van de minister op de uitingen die de afgelopen tijd zijn gedaan, waarbij de indruk ontstaat dat er vooral wordt geïnvesteerd in de Randstad.

Wij vormen samen een coalitie, maar dat wil niet zeggen dat we het op alle punten eens zijn. Het CDA is altijd een partij geweest die niet alleen inzet op de Randstad, maar ook op de regio. Het zou ons een lief ding waard zijn als deze wel degelijk een plaats krijgt. Ik zal dan ook met een aantal voorstellen komen en een aantal regio's benoemen waarop het CDA wel wil inzetten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik neem aan dat de heer De Rouwe ook de beleidsbrief heeft gekregen van 26 november, waarin het kabinet zwart op wit aangeeft vooral te zullen investeren in drie regio's, die grotendeels de Randstad beslaan en nog een stukje Brabant en Limburg. Begrijp ik goed dat hij zegt dat dit hem wat te snel gaat en dat hij graag wil dat dit wordt uitgebreid, omdat Nederland groter is dan alleen maar dit gebied?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft altijd een beleid gevoerd van investeren in de Randstad en in de regio. Dat is ook het punt dat ik vandaag maak. Het is prima om in die drie regio's te investeren, maar wij vragen verantwoording van de minister over hoe die opmerkingen bedoeld zijn. Het is duidelijk dat wij willen investeren in de regio. Dat hebben wij altijd gedaan en dat zullen we ook doorzetten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nog één vraag. In de brief staat: we zullen ons primair op deze regio's richten. Dat betekent dat zij echt de meeste voorrang zullen krijgen. Ik hoor goed dat u een deel van Nederland mist en dat u dat er gewoon aan toe wil voegen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Precies. Ik geef een aantal voorbeelden. Het eerste is de N48 bij Hoogeveen-Raalte. Vervolgens het ongelijkvloers maken van de N381, de spoorlijn Coevorden-Rheine, vervanging van de Scharsterbrug bij de A6, de goederenspoorlijn Vlissingen-Antwerpen, de N57, het goederenspoor RoBel in West-Brabant, de aanpak van de N65, maar ook de A2 Eindhoven-Weert, de aanpak van de A67, de N35 Zwolle-Wierden, de aanpak van de A1 tot de Duitse grens, de ontbrekende schakel bij de A15, de opwaardering van de N50 en de Westfrisiaweg N23. Ik zou nog een hele tijd door kunnen gaan met projecten waarvan mijn fractie zegt dat zij zeker de moeite waard zijn en onderdeel moeten zijn van de programma's die wij hebben. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het verlengde MIRT dat eraan komt en waar de minister in de brief al op is ingegaan. Dit zijn projecten die wij daarin gewoon missen.

De heer **Monasch** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik ben buitengewoon blij met deze opmerkingen van het CDA, zoals ieder die mijn betoog in eerste termijn heeft gehoord, zal begrijpen. Ik kan de aanvullingen volgen, maar ik wil ze naar een iets hoger niveau tillen, want dit zijn allemaal losse projecten. Het valt mij tegen dat in de benadering van de minister in de brief niet wordt gekozen voor de kracht die er in bepaalde regio's is. Dat is niet alleen kiezen voor een weg meer of minder, maar ook voor bepaalde concepten. Ik gaf het voorbeeld van de Afsluitdijk en Energy Valley in Groningen. Een ander voorbeeld is dat je kunt proberen om krimpgebieden erbij te trekken, want de markt volgen is het makkelijkste wat er is voor een politicus. Kun je bijvoorbeeld Parkstad Limburg er weer bij trekken? Ik hoop dat de heer De Rouwe ook dat soort visies deelt en niet alleen maar kijkt waar nog ergens een weg kan worden neergezet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, wat ons betreft is het heel duidelijk en-en. Wij moeten natuurlijk inzetten op de sterke regio's, waarbij ik ook steun verwacht van de PvdA. Wij kennen de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, waaruit blijkt dat wij in 2018-2019 grote problemen hebben in de Randstad, en die trekt mijn partij zich ook aan. De voorstellen die ik doe, zijn niet alleen gericht op de weg, maar nadrukkelijk ook op het spoor. Als het gaat om de houding van het kabinet, heb ik hier een kritisch punt. Het CDA wil duidelijk de regio erbij betrekken, maar ik zeg erbij dat dit kabinet ook doorpakt. De Crisis- en herstelwet is al genoemd. Doorpakken door duidelijk te zijn over wie waarvoor verantwoordelijk is. Je gaat erover of je gaat er niet over. Die ambities staan er ook in en die kunnen wel degelijk op mijn steun rekenen. Ik denk dat wij elkaar hebben gevonden wat betreft het punt dat de overheid voor meer verantwoordelijk is dan alleen de Randstad. Dat is het belangrijkste punt dat wij delen, denk ik.

De heer **Monasch** (PvdA): Zelfs voordat de nieuwe gemeente is gevormd, zijn wij het op dit punt al met elkaar eens.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer De Rouwe zei dat er meer is dan de Randstad alleen. Ik ben daar heel blij mee, want de heer De Rouwe scheurt straks met 130 kilometer terug naar Friesland, maar de mensen die zich in Friesland willen verplaatsen met het

De Rouwe

stads- en streekvervoer, komen nauwelijks nog ergens in hun eigen dorp. De supermarkt en andere voorzieningen zijn weg. Zij moeten dus met het openbaar vervoer naar een dorp verderop. De heer De Rouwe zei terecht dat wij niet op alle momenten de regering hoeven te volgen. Ik ben dus benieuwd of hij ook op dit punt bereid is om te zeggen: "Het zijn krimpregio's, maar het moet wel leefbaar blijven voor de mensen; ook hier zet het CDA zich in voor de plattelandsregio's en willen wij meer doen voor het stads- en streekvervoer."

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben een beetje verbaasd, want het is opvallend dat GroenLinks aan het CDA moet uitleggen wat er in de regio speelt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Daar ben ik het mee eens.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk juist dat mijn partij geworteld is in die regio. Ik kom zelf uit een regio waar het openbaar vervoer kleinschalig is. Het openbaar vervoer is daar overigens aanbesteed en werkt uitstekend: meer openbaar vervoer voor minder geld. Ik denk dus dat het CDA, juist ook vandaag, door het benoemen van deze regio's heel duidelijk aangeeft waar onze stip aan de horizon staat: in de Randstad, maar ook in de regio. Als GroenLinks zich daarbij wil aansluiten, is dat deze avond alleen maar winst.

Ik heb al aangegeven dat het bijvoorbeeld in Friesland, dat mevrouw Van Tongeren zojuist noemde, juist zeer goed gaat. Daar zijn zelfs ontwikkelingen waarbij de provincie zegt: laten wij het maar eens bij de gemeenten neerleggen om het samen met hen op te pakken. Dat vind ik mooie innovatieve concepten die niet terugdeinzen naar het verleden maar juist een stap naar voren maken. Dat zijn volgens mij allemaal dingen die dit kabinet mogelijk maakt. Laten wij die zegeningen tellen, maar vandaag maak ik hier wel het punt van de regio: de regio's zijn bij het CDA in goede handen. Dat was zo, dat is zo en dat zal zo zijn. Als GroenLinks zich daarbij aansluit, is dat alleen maar fantastisch.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor de heer De Rouwe zeggen dat wij erop kunnen rekenen dat er geen kaalslag plaatsvindt in het openbaar vervoer in de regio. Ik kom zelf uit Twente; ik ken die problematiek daar dus erg goed. Mijn ouders wonen daar en ondervinden die problemen wel. Als er lijnen uitvallen, als de dienstregelingen kaler worden en als de frequentie afneemt, vinden wij de heer De Rouwe dus aan onze zijde om ervoor te zorgen dat dit soort kaalslag niet kan plaatsvinden in Friesland, in Twente en in Zeeland, in de regio's.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap de redentatie niet helemaal. Het openbaar vervoer ligt, bijvoorbeeld in de door u genoemde gebieden, juist bij de provincies. Bovendien heb ik in Friesland met eigen ogen kunnen zien dat je met minder geld meer kunt doen. Laat de discussie dus alstublieft niet gaan over "er moet een centje bij of een centje af". Laten wij juist kijken naar die innovatieve concepten, die nu bijvoorbeeld in Friesland aan de orde zijn. Daarbij wordt juist met de gemeenten bekeken of er nog preciezer en nog beter kan worden aangevuld. Dat is een heel andere kwestie dan het geld, waar u altijd over begint. Laten wij de slag vooruit

maken en niet altijd blijven zitten of hangen op meer of minder geld. Er gebeurt in dit land veel meer en daar is de overheid ook niet altijd bij nodig. Laten wij daar blij mee zijn.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe continueert.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Het punt van de regio is volgens mij duidelijk gemaakt. Ik hoor graag de reactie van de minister daarop.

Er gaan ook dingen direct al goed. Dat is prima. Ik denk bijvoorbeeld aan meer rijstroken en het beter benutten daarvan. Als wij rijstroken opengooien, moet de snelheid nu echter altijd omlaag. Ik denk dat dit niet de bedoeling kan zijn. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

In het kader van de kilometerheffing zou rond Amsterdam een mobiliteitsproject gehouden gaan worden. Dat project gaat niet door. Wij hebben uit de antwoorden op schriftelijke vragen begrepen dat het geld daarvoor nog niet besteed is. De CDA-fractie zou dat geld graag willen gebruiken voor de belangrijkste partners in het project: de provincies Noord-Holland en Flevoland. Zij kunnen dit geld gebruiken voor iets waar wij op lange termijn wél iets aan hebben, namelijk de N23, de Westfriisiaweg. Die vormt een belangrijke schakel in de robuuste ontsluiting van de noordelijke Randstad. Daarom heb ik een amendement ingediend om dit geld daarvoor te gebruiken. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind de doelstelling van het amendement, de weg van Zwolle naar Alkmaar, sympathiek. In het amendement staat echter dat het uitgangspunt is dat de betrokken provincies een grote meerderheid van de kosten bijdragen. We gaan flink bezuinigen op de provincies. Nou ja, "we" ... Dat doet het kabinet en wij zullen nog proberen om dat tegen te gaan, maar dat zal waarschijnlijk niet helemaal lukken. Ligt hier al een deal onder? Is bij de provincies al geld beschikbaar omdat zij dit heel graag willen? Of leggen wij hiermee geld opzij, terwijl de provincies het geld niet eens kunnen aanvullen om de noodzakelijke investeringen te doen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben ervan overtuigd dat de provincies hiermee zeer blij zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Kan de heer De Rouwe uitleggen waar deze overtuiging vandaan komt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou natuurlijk inzage kunnen geven in mijn gesprekken, maar dat is niet nodig, althans ik zal de heer Slob daarmee niet vermoeien. Over het algemeen is mijn partij redelijk goed geïnformeerd over wat er in de regio speelt. Mevrouw Van Tongeren komt nu direct naar voren. De heer Slob kan van mij aannemen dat de provincies veel aandacht hebben voor dit project. Ik zal het maar verklappen: dit komt ook bij de provincies vandaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben weer helemaal bij.

De **voorzitter**: Dat stelt ons gerust, mijnheer Slob.

De Rouwe

Mevrouw Van Tongeren, volgens mij stond u hier 30 seconden geleden ook al, maar als u nog even iets wilt vertellen over uw ouders in Twente dan kan dat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zal dat met plezier doen na de vergadering als u daaraan behoefte heeft, voorzitter. Ik wil nu echter een vraag stellen aan de heer De Rouwe over rekeningrijden, want dit onderwerp werd zojuist genoemd. Het CDA van de heer De Rouwe schrijft in haar programma dat zij zich inzet voor het principe "de gebruiker betaalt". Zo zou dat ook inderdaad moeten zijn. Ik ben ongelooflijk benieuwd hoe de heer De Rouwe die inzet in de komende kabinetsperiode zal vormgeven. Ik wil hem daarvoor graag een handreiking doen. Stel dat mijn fractie een initiatiefwet maakt voor de kilometerheffing voor personenverkeer en die maken wij helemaal CDA-proof, dat wil zeggen een platte heffing, simpel innen via de kilometerteller, niet te hoog, staat de heer De Rouwe daarvoor dan open?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben sowieso al blij dat GroenLinks dan behoorlijk opschuift, want dit is toch een onsje minder dan de erge dingen die zij in het verleden voorstelde. Het gaat dus de goede kant op. In ons verkiezingsprogramma staat inderdaad dat wij op een andere manier willen betalen voor mobiliteit. Ik herken daarvan in het voorstel van GroenLinks zeker bepaalde elementen. Maar zoals mevrouw Van Tongeren natuurlijk ook weet, hebben wij een coalitie gesloten met de VVD met gedoogsteun van de PVV en hebben wij die partijen helaas niet kunnen overtuigen van een op zichzelf goed plan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dus de heer De Rouwe legt zich hier zo bij neer? Zojuist was hij nog een beetje strijdbaar op sommige punten. Nu zegt hij dat dit absoluut niet haalbaar is, terwijl dit toch in de eigen plannen staat. Als wij die wet indienen – dan krijgt hij niet op zijn kop van de coalitie – en wij laten de wet zelfs door de heer De Rouwe dicteren, zou het dan niet mogelijk zijn om dit toch te proberen? Het Planbureau voor de Leefomgeving stelt ook dat dit een van de weinige manieren is om te voldoen aan alle Europese eisen en om ervoor te zorgen dat de filedruk vermindert.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Tongeren schuift behoorlijk op; het duurt niet lang meer of zij wordt zelfs lid van het CDA. Ik verwijs echter naar hetgeen in het regeerakkoord staat waar wij ons aan houden. Als je gaat regeren in dit land, wellicht is dat ook in de toekomst voor GroenLinks mogelijk, dan moet je compromissen sluiten. Dit was een compromis en ik heb mij daaraan te houden. Dat zal ik ook doen, want het CDA is een betrouwbare partner, maar dat wist u al.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Wij waren helemaal niet zo teleurgesteld toen bleek dat de kilometerheffing niet doorgaat in de komende periode, vooral omdat wij van mening zijn dat er nog onderzoek nodig is voordat wij een goed systeem kunnen invoeren. Is de heer De Rouwe van mening dat het systeem van rekeningrijden in deze kabinetsperiode weliswaar niet zal worden ingevoerd, dat staat netjes in het regeerakkoord, maar dat het denken wel door moet gaan, ook op het ministerie? Stel dat dit onder een komend kabinet wel

moet gebeuren, dan zijn de voorbereidingen al getroffen die daarvoor nodig zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dien geen wetten in die het denken verbieden, maar ik houd me wel aan het regeerakkoord. Dit betekent dat ik niet van de minister verwacht dat zij met enorme wetten op dit gebied naar de Kamer komt. Onlangs hoorde ik al weer een groep ondernemers die hiervan voorstander zijn en zij vroegen of zij mogen doordenken. Ik heb geantwoord dat zij natuurlijk mogen doordenken, maar wij moeten ook eerlijk en reëel zijn. Dat doe ik hier ook, want ik vertel hier ook geen mooier verhaal dan de werkelijkheid. In het regeerakkoord is afgesproken dat er deze regeringsperiode geen kilometerheffing komt. De minister krijgt van mij dan ook geen motie van wantrouwen als zij dat niet doet.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Daarmee ben ik het eens, maar de heer De Rouwe vindt het ook niet erg als het denken op het ministerie doorgaat? Dit hoeft wat mij betreft ook niet te resulteren in een wetsvoorstel dat deze kabinetsperiode aan de Kamer wordt voorgelegd, maar men kan dan ervaring opbouwen, naar het buitenland kijken, kijken hoe het zou moeten als het hypothetische geval zich voordoet dat wij een ander kabinet krijgen in de toekomst, dat is hypothetisch, maar het kan toch een keer gebeuren. Dan is het toch wel aardig dat wij niet nog eens jaren nodig hebben om het goed te doen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik verwacht van de minister dat zij allereerst uitvoert wat er afgesproken is. Ik heb daar nog een toefje bovenop gedaan wat de regio betreft. Als de minister zelf met allerlei initiatieven wil komen, zie ik het wel, maar zij heeft zich, net als ik, te houden aan het regeerakkoord. Daarin staat niet dat zij met allerlei onderzoeken moet komen. Ik snap uw punt dus wel, maar dit is gewoon de afspraak in het regeerakkoord. Ook ik heb mij daaraan te houden en dat zal ik ook zeker doen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij de heer De Rouwe even een flink eind op gang laten gaan met zijn betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel!

De komende tijd moet er veel gebeuren. Er is al veel gedaan door de voorganger van de minister, de heer Eurlings. De komende tijd gaat de schop verder de grond in, maar wij willen ook kijken wat wij wel kunnen doen, bijvoorbeeld met behulp van mobiliteitsmanagement. Ik werd gewezen op het heel mooie initiatief Nederland Innovatief Onderweg, dat maar liefst tien goede punten heeft om mobiliteitsmanagement goed van de grond te krijgen. Een punt was bijvoorbeeld om multimodale reisinformatie voor iedereen beschikbaar te maken. Nu mag alleen NS die informatie gebruiken voor zichzelf en nog een klein clubje, maar wij willen graag dat die voor iedereen beschikbaar komt. Als tweede punt noem ik de coöperatieve systemen, waarbij de voertuigtechniek en eventueel de infratechniek onderling communiceren en inspelen op de situaties. Als derde punt noem ik het netwerkmanagement, waarbij hoofdwegen en onderliggende wegen duidelijk verbonden zijn met capaciteit, met ruimte en met mogelijkheden, waarbij over een en ander ook wordt gecommuniceerd met de weggebruiker. Ik leg dat initiatief heel graag aan de minister voor en

De Rouwe

vraag haar om een reactie op deze drie punten. Ik denk dat op dit vlak een gouden kans ligt.

De heer Aptroot vertelde in zijn termijn dat hij veel mailtjes kreeg. Ik heb er zelf ook een paar gekregen, misschien niet zoveel als de heer Aptroot, maar ik kreeg wel één heel goede en mooie. Die kwam van een aantal ondernemers uit Limburg die mij erop wezen dat er nog altijd een wet is waarbij aanbieders van huifkarrentochten ontheffing moeten vragen bij de provincie en bij de gemeente om hun zaken te kunnen doen. Ik geloofde het eerst niet toen ik dat meekreeg. Ik dacht: dit kan haast niet kloppen. Dit was wat mij betreft wel een voorbeeld van overbodige regelgeving waar LTO Nederland mij ook terecht op wees. Ik vraag de minister of deze bepaling wellicht geschrapt kan worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Nu begin ik grote zorgen te krijgen. Ik hoop namelijk niet dat de heer De Rouwe bedoelt dat men met die huifkarren onbepaald op de snelweg gaat rijden, want dan kunnen wij daar nooit meer 130 km/u rijden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, zo erg is het niet. Ik heb ook het vermoeden dat zij die snelheid niet gaan halen, maar zij mogen wel rijden op de gewone wegen, op de gemeentelijke wegen en door de dorpen. Er moet daarvoor in Nederland een ontheffing worden aangevraagd. Het wordt helemaal een ramp als je naar twee gemeenten gaat of als je op een grensgebied zit. Dan moet je namelijk twee ontheffingen aanvragen. Gemeenten vragen tussen de € 7 en € 75 voor een ontheffing. Ik zou zeggen: stop daarmee, schrap die regel, hou ermee op!

In dit land kennen wij ook regels die de verkeersveiligheid moeten waarborgen. Zo zijn er de matrixborden. Deze borden gaan tijdelijk aan in een situatie die het nodig maakt dat de snelheid wordt aangepast. Ter illustratie heb ik een paar foto's meegenomen. Ik zal niet vertellen hoe ik aan de foto's kom, want zij zijn hier en daar genomen op plaatsen waar helemaal geen foto's mogen worden genomen; ik heb ze anoniem gekregen. Het is mij opgevallen dat op veel wegen in Nederland matrixborden dag in, dag uit, overdag, 's nachts aanstaan, waarbij er op die borden altijd dezelfde snelheden staan. Op de foto die ik nu laat zien, gaat het bijvoorbeeld om de A4, waarop de matrixborden al een jaar lang altijd aanstaan. Mijn punt is dat als de overheid stelt dat een tijdelijke maatregel er is om mensen te waarschuwen, die maatregel zijn effect kwijtraakt als iets altijd aanstaat. Als bij een spoorovergang het verhaal is dat er altijd een trein kan aankomen, maar er komt nooit een trein aan, zul je zien dat mensen op een gegeven moment toch gaan oversteken. Zo is het met die matrixborden ook: als die dag in, dag uit aanstaan op 90 km/u hebben ze uiteindelijk geen effect meer. Ik heb een paar mooie foto's meegenomen om dit debat wat te verlevendigen, voor wie behoefte heeft om te kijken of zijn eigen weg er ook op staat. Ik ontvang graag een reactie van de minister en verzoek haar te bekijken of die borden op de A1, de A9, de A4 en de A2 ook echt gebruikt worden als het nodig is. Anders moet je er ook gewoon 100 km/u kunnen rijden.

Dan kom ik nu op de binnenvaart. Wij hebben het rapport gekregen van de heer Verberk over de crisis in de binnenvaart. Ik zou de minister willen vragen om het transitiecomité snel van de grond te tillen. Ik vraag haar

ook, gelden beschikbaar te stellen voor meer ligplaatsvoorzieningen in Nederland. Wij hebben een voorstel gekregen voor de quick win Binnenhavens. Er is 20 mln. niet besteed. Mijn fractie stelt voor, dat geld te gebruiken voor meer ligplaatsvoorzieningen. Het gaat vaak om gezinsbedrijven. Men heeft vaak de behoefte om even te kunnen aanleggen, bijvoorbeeld om de kinderen naar school te brengen. Het gaat niet altijd om de harde infrastructuur en geld verdienen, maar ook om de sociale infrastructuur.

Ik vraag ook meer aandacht voor de overnachtingshavens. Met de stevige regelgeving op dit gebied, bijvoorbeeld rond Natura 2000, konden wij vaak niet alles mogelijk maken. Wellicht dat wij door de herziening meer mogelijkheden hebben.

Ik vraag ook ruimte voor TESO op Texel. Die wil graag vanaf de oostelijke verbinding kunnen afvaren naar Texel. Dat is nu nog niet mogelijk omdat die zich in de Waddenzee bevindt. Ik vraag de minister om een reactie hierop.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil even verduidelijking over een bijzin in uw betoog, mijnheer De Rouwe. U had het over de herziening van Natura 2000. Wat bedoelt u daarmee? Naar ik heb begrepen, worden namelijk Natura 2000 en de aanwijzing van gebieden nog niet herzien.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het kabinet heeft gezegd dat het wil kijken of alle zaken die wij extra doen bovenop Europese regelgeving wel nodig zijn. In dat kader vraag ik of het mogelijk is om bijvoorbeeld bij Lobith ligplaatsvoorzieningen te realiseren, wat nu niet mogelijk is. Ik vraag het kabinet om met een frisse blik te kijken of wij in Nederland niet allemaal dingen doen bovenop de Europese regelgeving en of wij het mogelijk kunnen maken om deze ligplaatsvoorzieningen voor de duurzame binnenvaart te realiseren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik neem aan dat voor de CDA-fractie geldt wat ook voor de VVD-fractie geldt, namelijk dat de Europese afspraken staan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, dat klopt helemaal. Wij gaan er alleen niet allemaal onnodige extra koppen op doen.

Ik wil nog een aantal opmerkingen maken over de ruimtelijke ordening in dit land. Ruimtelijke ordening heeft veel bewerkstelligd de afgelopen jaren, maar was in de praktijk ook vaak iets op papier, louter gericht op aantallen en functiescheidingen. Daardoor vertienvoudigden bijvoorbeeld sommige Vinex-gemeenten en new towns in twintig jaar tijd naar een enorme omvang terwijl andere gemeenten totaal niet mochten groeien. Dit beleid heeft de menselijke en sociale samenhang soms onder druk gezet. Mensen ervaren veel van die wijken als witte schimmel, als breuk met de historische ontwikkeling van de gemeenten. De eenvormigheid ervan maakt bovendien kwetsbaar. Het goede nieuws is dat het kabinet volgens het regeerakkoord komt met voorstellen die meer ruimte bieden voor woningbouw op basis van kleinschalige natuurlijke groei. Wat mijn fractie betreft, kan dat maar één ding inhouden: organische groei. Dat is een paradigmabreuk met de nog steeds heersende planmatige tekentafelpolitiek. Dat betekent bijvoorbeeld een voorkeur voor kleinschaligheid,

De Rouwe

herkenbaarheid, aansluiting bij de lokale bouwtradities en nog veel meer. Ik hoor graag een bevestiging van de minister en zie concrete voorstellen tegemoet. Ik ben benieuwd hoe zij hierin staat. Wat ons betreft komt de menselijke maat terug.

De menselijke maat in de woningbouw vraagt ook om meer ruimte voor meegroeiwoningen, voor mantelzorgwoningen en voor meergeneratiewoningen. Gaat de minister hiervoor meer ruimte bieden? Duurzaam samenleven vraagt namelijk om ruimte voor verscheidenheid. Hierbij denk ik ook aan plattelandswoningen, waarover in deze Kamer een heel mooie initiatiefnota is ingediend door mijn voorganger de heer Van Heugten. Ik roep de minister op om hier heel snel werk van te maken. Ik vraag haar om aan te geven wanneer de Kamer concrete ontwikkelingen op dit terrein kan verwachten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb nog twee vragen aan de heer De Rouwe. Ik hoorde net dat het CDA een betrouwbare partner is. Ik hoorde ook dat alle EU-afspraken zullen worden gerespecteerd door het CDA. Ik concludeer dus dat de lijst van Natura 2000-gebieden niet herzien zal worden door deze regering, dat het Haringvliet gewoon weer op een kier gaat en dat de Hedwigepolder aan de natuur zal worden teruggegeven. Al deze dingen zijn immers in overeenstemming met de Europese afspraken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begon met een duidelijk verhaal over wat wij in het coalitieprogramma hebben opgeschreven. Daar ging mijn opmerking dat het CDA een betrouwbare partner is over. Dat programma gaan wij nakomen. De dingen die u uit het coalitieakkoord heeft gevist, staan er anders in dan u nu zegt. In het regeerakkoord staat ook heel duidelijk dat wij niet allemaal extra dingen gaan doen bovenop de Europese regelgeving als wij die ook op een normale manier zouden kunnen doen. Daar gingen mijn opmerkingen over en dat hebt u volgens mij best goed begrepen, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De drie dingen die ik net noemde, zijn geen extra nationale koppen. Dat zijn gewoon de kale Europese afspraken. U hebt gezegd dat u ze gaat respecteren en dat u een betrouwbare partner bent. Hoe kunt u een betrouwbare partner zijn, zeggen dat u afspraken respecteert en er vervolgens drie niet willen respecteren?

De heer **De Rouwe** (CDA): U bent heel erg selectief aan het shoppen, mevrouw Van Tongeren. Ik heb in de juiste volgorde aangegeven hoe wij in onze afspraken staan. Ik heb aangegeven dat het CDA ook over extra dingen bovenop Europa niet enthousiast is. Ik heb aandacht gevraagd voor de ligplaatsvoorzieningen, speciaal voor de duurzame binnenvaart, om die gezinnen meer ruimte te geven. Ik vraag ook nog aandacht voor de locatie in Lobith. Wellicht is het mogelijk om aan de sociale kant van de binnenvaartsector iets concreet te doen. Als ik daarop de maat wordt genomen, dan vind ik dat heel erg klein voor dit debat.

De heer **Monasch** (PvdA): De heer De Rouwe spreekt behartigenswaardige woorden over kleinschalig bouwen en de menselijke maat. Hij kan mijn fractie aan zijn zijde

vinden wat dat betreft. Het probleem is echter dat er niet wordt gebouwd. Waar halen wij het geld vandaan om kleinschalig te bouwen? Brengt de heer Van Bochove dat morgen bij de begroting Wonen naar voren? Wij zitten namelijk wel met die kwestie. Op dit punt zal het kabinet deze lijn hopelijk wel volgen, maar wat betreft de bouwproductie in de woningmarkt kijkt het kabinet de andere kant op. Minister Donner hoopt dat er 80.000 woningen worden gebouwd, maar niemand weet hoe dat moet. Minister Donner wil graag dat wij dat geloven, maar hoe zorgen wij ervoor dat er kan worden gebouwd?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de heer Monasch voor het steunen van onze visie op kleinschaligheid en het meer op maat bouwen. Wij willen in ieder geval geen Vinex-locaties meer en geen tekentafelpolitiek. Daar heeft mijn partij zich aan bezondigd, maar ook de PvdA. Als het gaat om meer ruimte voor de woningmarkt komen de verschillen tussen onze fracties echter boven water. De woningmarkt komt op dit moment heel moeilijk van de grond. Dat heeft alles te maken met de financieel-economische crisis. Dit kabinet heeft ervoor gekozen om bewust niet te tornen aan de hypotheekrenteaftrek. Op die manier komen zekerheid en rust terug als mensen weer in staat zijn om investeringen te doen. Daarin verschillen wij van mening met de PvdA. Als je wel gaat tornen aan de hypotheekrenteaftrek, dan gaan wij volgens mij de komende twintig jaar niet meer bouwen. Dat punt hoeven wij nu niet uit en te na te bespreken, maar ...

De heer **Monasch** (PvdA): Ik wil het daar niet eens over hebben. Ik wil de heer De Rouwe juist tegemoetkomen. Waar zijn bijvoorbeeld de starterleningen gebleven? De nationale hypotheekgarantie wordt aangescherpt. Dat soort instrumenten kon worden gebruikt om juist kleinschalige projecten een zetje in de rug te geven.

De **voorzitter**: Dit zijn overigens geen onderwerpen voor deze bewindspersonen. Graag ter zake, mijnheer Monasch.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het ook niet helemaal juist wat de heer Monasch zegt. Neem de starterleningen. Gemeenten kunnen die verstrekken. Het Rijk hoeft niet alles te doen. Ik wijs wat dat betreft op wat de heer Samsom aan het begin van zijn betoog zei. Hij wees erop dat de overheid niet meer alles gaat doen. Hij schetste ook een perspectief met zijn opmerking over al die organisaties die zelf dingen gaan oppakken. Die visie past ook bij het CDA. Wij zijn voor een kleinere overheid met meer verantwoordelijkheid voor de samenleving. Het is soms pijnlijk als je maatregelen moet nemen die leiden tot minder financiën, maar je ziet dan ook de veerkracht van onze Hollandse samenleving die weer dingen gaat oppakken. De starterleningen zijn daarvan een goed voorbeeld. Er zijn nu al gemeenten die dit oppakken als het Rijk het niet meer doet, omdat zij daar lokaal behoefte aan hebben. Wij moeten die kant op. Ik wens het kabinet bij het invullen van dat plaatje heel veel succes.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Bij de voorberei-

Haverkamp

ding van dit debat dacht ik: wat een bevoorrecht mens ben ik dat ik getuige mag zijn van het historische moment dat wij voor de eerste keer spreken over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Opeens kwam daar als een cadeautje een tweede historisch moment bij, namelijk de maidenspeech van de heer Monasch. Ook namens mij van harte gefeliciteerd daarmee. Wij zullen zien welke gebeurtenis een grotere impact heeft op de geschiedenis van Nederland.

Wij spreken dus voor de eerste keer over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, twee beleidsterreinen die in het verleden vaak als tegenpolen werden gezien. Wie herinnert zich niet het moment dat er twee verschillende versies lagen van de Luchtvaartnota, een op de site van Verkeer en Waterstaat en een op de site van VROM, maar met totaal andere accenten. Het is al weer een paar kabinetten geleden, met toen nog staatssecretaris Schultz, nu minister Schultz. De versie van V en W was toen het meest interessant, want de trackchanges stonden nog aan. Het was een soort WikiLeaks avant la lettre! Maar wij hebben nu een staatssecretaris voor zowel duurzaamheid als luchtvaart. Ik zal mij concentreren op zijn portefeuille, met af en toe een zijstap naar de portefeuille van de minister. Aangezien wij echter vorige week al een intensieve en uitgebreide discussie hebben gehad over het spoor zal het grootste deel van mijn inbreng over duurzaamheid gaan, want ook de onderwerpen water en luchtvaart worden nog in aparte nota's overgelegd meegenomen. Toch heb ik nog een aantal vragen, te beginnen met het Waddenfonds. Ik weet niet wie van de twee bewindslieden deze vraag zal beantwoorden. Wij zien dat het ministerie de overheidskosten wil gaan financieren uit het Waddenfonds en dit fonds eventueel wil aanvullen met nog in te vullen maatregelen. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat wij een efficiëncymaatregel neerleggen bij het ministerie en dat deze vervolgens weer verkapt bij de burger terecht komt. Ik denk dat de bewindslieden dat met ons zijn. Graag een harde toezegging op dat punt.

Met betrekking tot de luchtvaart heb ik een aantal korte vragen. Mevrouw Dijkzema is al weg. Ik dacht dat er een bos bloemen klaar lag in verband met luchthaven Twente. De schop gaat daar de grond in. Wij zien dat dit een periode is waarin regionale luchthavens weer een goede impuls kunnen krijgen. De economie gaat waarschijnlijk aantrekken. Omliggende landen gaan "tikketaksen" invoeren. Zagen wij eerder dat er minder gevlogen werd vanuit Nederland, wellicht kan door deze ontwikkelingen in het buitenland meer gevlogen gaan worden vanuit Nederland. In dat kader vragen wij de staatssecretaris hoe hij hiermee omgaat. Heeft hij al een visie op bijvoorbeeld een luchtverkeersleiding in Lelystad? Tot slot nog een laatste vraag onder het kopje Luchtvaart. Wij voeren een debat over de begroting van het ministerie. Geld wordt onder andere binnengehaald via de tarieven op Schiphol. Hoe wordt de Kamer betrokken bij deze discussie?

Dan wil ik nu overgaan naar duurzaamheid. Voor het CDA is een belangrijk uitgangspunt dat wij anderen niet moeten opzadelen met de gevolgen van onze consumptie. Een ander belangrijk uitgangspunt is dat wij het samen moeten doen. Of, volgens de slogan van een vorig verkiezingsprogramma: samenleven doe je niet alleen. Wij zien ook vaak dat de samenleving verder is dan de overheid. Wie contacten heeft met universiteiten en ngo's of mkb'ers, ziet dat men daar hard aan het werk

is om duurzame plannen te ontwikkelen, waarbij men de overheid vaak niet ziet als aanjager, maar als opwerper van belemmeringen. Een van deze belemmeringen wil collega Samsom weghalen met zijn wetsvoorstellen. Ik zeg hem hiervandaan toe dat wij deze zeer serieus zullen bekijken. Hij moet van mij nog geen serieuze toezegging op dit punt verwachten.

Mijn collega Ormel kwam naar de fractie toe met drie concrete moties vanuit de Achterhoek. In deze moties wordt, kort gezegd, gevraagd om steun voor de ontwikkeling van de proeftuin in de Achterhoek voor groen gas, zonne-energie en biomassa-vergisting. Maar publiek geld is schaars, zeker op de begrotingsposten van u, staatssecretaris. Is de staatssecretaris bereid om in elk geval op bezoek te gaan en te kijken op welke andere wijze hij dit geweldige staaltje van regionaal particulier initiatief, eventueel ook in andere regio's, kan ondersteunen, bijvoorbeeld door subdoelen voor groen gas op te nemen in de bijmengverplichting?

Ook brancheverenigingen hebben zich tot ons gericht. Ik zal niet een wedijver met twee collega's aangaan over de hoeveelheid e-mails die wij hebben gekregen, maar een van deze e-mails was van De Groene Zaak. De Groene Zaak deed een aantal suggesties voor het bevorderen van kleinschalige duurzame energieopwekking die voor een deel het beleidsterrein van de staatssecretaris aangaan, namelijk het mogelijk maken van de verlening van waardevolle CO₂-rechten aan zulke projecten en het vereenvoudigen van het ruimtelijk toetsingskader. Wil de staatssecretaris deze bijdrage leveren aan de green deal? Wil hij voor de green deal al zijn creativiteit inzetten? Zo kan zonwering een substantiële bijdrage leveren aan energiebesparing: 30% in kantoren en 10% in woningen. Hoe gaat de staatssecretaris hiermee om?

Als de overheid een partner wil zijn, moet zij wat ons betreft aan drie voorwaarden voldoen. Ik weet niet ...

De **voorzitter**: Wat weet u niet?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dacht dat u de heer Samsom het woord ging geven, maar ik zie dat mijn tijd doorloopt.

De **voorzitter**: Ik zocht even een "witje".

De heer **Haverkamp** (CDA): Ondertussen ben ik tien seconden kwijt, kostbare seconden.

De **voorzitter**: Dat kwam omdat u zweeg. Het woord is aan de heer Samsom.

De heer **Samsom** (PvdA): Mijnheer Haverkamp, u krijgt uw tien kostbare seconden terug, hoop ik.

U las het nogal snel voor, maar u stelde de staatssecretaris een vraag over de bijmengverplichting groen gas. Dat was geen vrijblijvende vraag, hoop ik. Ik ga er even van uit dat achter die vraag een mening van de CDA-fractie zit dat een bijmengverplichting voor groen gas – net zoals wij deze kennen voor biobrandstoffen in benzine – een goed idee zou zijn. Dan heb ik namelijk nog een initiatiefwetsvoorstel klaarliggen waarmee wij samen verder kunnen gaan. Ik hoop dan natuurlijk dat de staatssecretaris dat ook een goed idee vindt. Was de vraag vrijblijvend of stak de mening van de CDA-fractie erachter dat dit een heel goed plan zou zijn?

Haverkamp

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik hoop dat ik de heer Samsom nu niet teleurstel door de zin nog even voor te lezen: of door subdoelen voor bijvoorbeeld groen gas op te nemen in de bijmengverplichting.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar kunnen wij mee leven. Wij hebben een hoofddoel voor groen gas. Een subdoel kan dan geregeld worden via bijmengverplichtingen et cetera. De exegese van de zin daargelaten, mijnheer Haverkamp, u bent voor het stimuleren van groen gas via een bijmengverplichting?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, ik heb het als voorbeeld genoemd. Ik leg de bal nu neer bij de staatssecretaris. Ik zie dat er een groot aantal initiatieven is. U hebt die moties via uw collega Dijksma ook gekregen, zo heb ik van u kunnen vernemen via Twitter. Ik vind dat goede initiatieven. Ik moet bekennen dat ik de reikwijdte van al die initiatieven niet kan overzien. Daarom richt ik me tot de staatssecretaris. Als dit soort initiatieven mogelijk is zonder dat er geld bij moet – daarin ben ik namelijk heel eerlijk: ik sta hier niet met een zak met geld – wil hij dan met de regio in overleg gaan om te bezien wat er mogelijk is? Deze concrete suggestie is een van de suggesties die ik hem meegeef.

De **voorzitter**: De heer Haverkamp continueert.

De heer **Haverkamp** (CDA): De overheid moet aan een aantal voorwaarden voldoen. Allereerst moet ze consistent zijn. De norm van vandaag mag niet plotseling morgen achterhaald worden; dat lokt kapitaalvernietiging uit. Bovendien is het meer milieubelastend om een gebouw elke tien jaar te vernieuwen volgens de laatste duurzaamheidseisen dan te vernieuwen wanneer investeringen afgeschreven zijn. Ten tweede moet de overheid behulpzaam zijn. Tegenstrijdige, overbodige en ondoorzichtige regels moeten worden geschrapt, zodat de overheid kan inkrimpen en mensen weer weten bij welke instantie zij waarvoor kunnen aankloppen. Iemand die op zijn bedrijf aardwarmte wil gebruiken, moet kunnen rekenen op een overheid die hem of haar daarbij ten dienste staat in plaats van een overheid die vraagt om dikke, dure rapporten. Ten slotte is heel belangrijk dat de overheid openstaat voor initiatieven uit de samenleving. Wat dat betreft is het CDA blij met het initiatief dat VNO-NCW en ruim 30 natuurorganisaties op 23 november hebben genomen. Heeft de staatssecretaris al nagedacht over een reactie op dit initiatief?

Vorig jaar was hier iemand anders met een initiatief, de Groene Sint. Dat initiatief is waardevol opgepakt door de samenleving. Ondanks de hoge leeftijd van de sint zagen wij hem vorige week bijna huppelend door de gangen gaan omdat nu bijna alle chocola in Nederlandse winkels duurzaam is. Je ziet: als wij met elkaar onze schouders eronder zetten, gaat het lukken. Als de goede vriend van de heer Leegte, Juan, zijn best doet, gaat het ook goed komen met de ketens.

Het verduurzamen van ketens is een belangrijk punt, waarop het CDA in de komende jaren zal inzetten. Op het CDA-congres – de staatssecretaris is waarschijnlijk bekend met dit soort congressen, en ik kan ze aanraden aan de minister – is een resolutie aangenomen waarin wordt gevraagd om in navolging van duurzaamheidscriteria die voor biomassa zijn opgesteld, ook duurzaamheidscriteria op te stellen voor fossiele grondstoffen, om

zodoende een gelijk speelveld te creëren voor grijze en groene grondstoffen. Wil de staatssecretaris dat appel doen op de sector en de duurzaamheidscriteria daarin meenemen? Ook dit zijn zaken die mogelijk zijn zonder publiek geld maar wel bijdragen aan een beter Nederland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, u hebt al een enorme stapel interrupties op uw naam staan. U bent echt koploper vandaag. Zullen we er nog eentje doen dan, om het af te leren? Eentje, niet twee.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Straks wil ik er nog een plaatsen.

De **voorzitter**: U laat deze dus lopen. Dat zijn mijn klantjes!

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Allereerst wil ik een compliment uitdelen aan de heer Haverkamp. Ik kan mij zo voorstellen dat er binnen het CDA niet echt een rij staat voor het woordvoerderschap inzake duurzaamheid.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er is om gevochten! U zag me met mijn been trekken toen ik door de gang liep.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Daar vind ik u echt een type voor! Chapeau dat u die portefeuille op u hebt genomen. Mijn vraag gaat over het interview over duurzaamheid in Trouw, waaruit ik ook de quote van de heer Leegte had. Daarin legde u uit wat het CDA doet om mensen bewust te maken. U sprak over keurmerken op voedsel en recepten van het Voedingscentrum en de Allerhande. Daaronder zijn ook recepten zonder vlees, zo zei u; mensen kunnen op een gegeven moment dus niet meer beweren dat zij niet weten hoe milieubelastend een bepaald product is.

De **voorzitter**: Uw vraag is?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Erkent de CDA-fractie met u als woordvoerder, mijnheer Haverkamp, dat vlees het meest milieubelastende onderdeel is van ons voedselpakket, zoals eerder namens het kabinet is gezegd door de toenmalige staatssecretaris van milieu, Pieter van Geel, ook uw man?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wat ik belangrijk vind, los van de vraag of je dit wel of niet erkent, is dat je zelf je verantwoordelijkheid neemt. Daarop doelde ik. Je hoeft niet vanuit de overheid met 28 moties of 100 moties allerlei dingen te gaan afdwingen. Mijn eigen consumptiegedrag wordt meer beïnvloed door de Allerhande of door de app met recepten die ik op mijn telefoon heb zitten dan door moties in deze Kamer. Zo heb ik het bedoeld in dit interview. Het Voedingscentrum stuurt elke week keurig een menu, tenminste één dag vleesloos. Zo moet men mijn reactie tegenover Trouw begrijpen. Als wij dit soort dingen stimuleren, als je mensen keurig een menu aanlevert met één dag vleesloos eten, is dat vele malen effectiever dan hier allerlei moties op dat punt aan te nemen.

Haverkamp

De **voorzitter**: Mevrouw Ouwehand heeft nog een recept voor u.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ben blij om te zien dat de CDA-fractie niet meer met stoom uit de oren reageert als het Voedingscentrum het ook maar waagt iets over vegetarisme te zeggen. Ik kan mij namelijk een zekere landbouwwoordvoerder herinneren – volgens mij zit hij in vak-K – die er schande van sprak dat er vegetarische kookboeken bij het Voedingscentrum waren. Ik ben blij dat dit verleden tijd is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Haverkamp zegt dat hij anderen niet wil opzadelen met de gevolgen van onze keuzes. Ik ben blij met die uitspraak. Mijn stelling is dat we geen groene schuld moeten doorschuiven. Ik ben blij de CDA-fractie daarbij aan mijn zijde te vinden. Ik hoop dat dit ook voor een aantal andere woordvoerders op andere terreinen geldt. Ik zal ze graag herinneren aan de uitspraak van de heer Haverkamp vandaag. De heer Haverkamp wil de normen van vandaag niet morgen onderuit halen en inzetten op het verduurzamen van ketens. Op dat terrein is inderdaad nog veel te winnen. GroenLinks heeft daar bepaalde ideeën over. Ik kom straks in mijn betoog ook met een voorstel voor meer duurzaam hout. Kan de heer Haverkamp aangeven wat zijn concrete ideeën zijn over het verduurzamen van ketens?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik sprak zo-even over duurzaamheidscriteria voor grondstoffen. Daarnaast haalde ik het voorbeeld aan van de cacao keten. Toen de Groene Sint zich hier meldde, was het mijn collega Jan Jacob van Dijk die als eerste heeft gezegd: laten we dit initiatief omarmen, want dit komt vanuit de sector. Ik heb daarmee twee concrete voorbeelden gegeven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er is een aantal initiatieven, waaronder op het gebied van cacao, dat in de context van het Initiatief Duurzame Handel inderdaad al is uitontwikkeld. Er ontbreken er nog wel een paar, maar ik kijk graag met de heer Haverkamp naar voorbeelden waarmee we verder aan de slag kunnen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben bij het onderwerp "infra". Ik loop er niet voor weg dat wij met minder geld meer gaan doen, zeker voor het spoor. Er zal een efficiencykorting worden toegepast op ProRail en de NS. Wij zullen in het voorjaar bekijken hoe de door de minister toegezegde plannen uitpakken. Wij zullen daar zeer kritisch in zijn, want het resultaat is de maat der dingen. Het gaat erom dat we afspraken nakomen, zoals die van de vervoerscapaciteit richting Flevoland. Voor mijn fractie is het minder relevant of dat met vier sporen of kort volgen gaat. Belangrijk is dat een afspraak is gemaakt over vervoerscapaciteit. Er is ook een afspraak gemaakt richting Didam. Die is vastgelegd in de motie-Eski. Ik kan mij voorstellen dat die boven het bureau van de minister hangt. Ik wil graag een reactie van de minister op de motie.

Gaat de minister ook zoveel daadkracht tonen met snelheidsverhoging op het spoor als zij op de weg heeft aangekondigd? Het verbeteren van de mobiliteit moeten we ook doen door over onze eigen grenzen heen te kijken, grenzen van modaliteiten – auto, bus, fiets en waterbus – maar ook onze landsgrenzen. Zo gaat

Deutsche Bahn vanuit Aken met de ICE naar Londen rijden. Dat gebeurt op 10 km van onze landsgrens. Dat moet gevolgen hebben voor onze eigen bereikbaarheid. Gebruik maken van bestaande verbindingen is ten slotte altijd eenvoudiger dan nieuwe ontwikkelen of bouwen. Wil de minister hier structureel aandacht aan besteden?

Ik geloof dat we op de drempel staan van een nieuw duurzaam tijdperk. Ik zie mevrouw Van Tongeren gapen. Dat hoeft niet. Het kan een uitdagend tijdperk zijn! We zien hier en daar al een glimp ervan, bijvoorbeeld in de "cradle-to-cradle"-beweging, maar grotere stappen zullen het komende decennium nog worden gezet. Die uitdagende overgang zien de leden van de CDA-fractie met optimisme tegemoet, waarbij zij, en naar ik verwacht ook het kabinet, zich laten inspireren door het motto: als we willen dat alles blijft zoals het is, zullen er dingen moeten veranderen.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**: De heer Jansen heeft nog een korte vraag voor u.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb er nog twee, allereerst over goed rentmeesterschap. Dit kabinet gaat ervoor zorgen dat er meer infrastructuur wordt aangelegd, dat er meer autowegen worden aangelegd, dat er harder wordt gereden, dat er minder geld is voor inpassingen en dat de mogelijkheden voor omwonenden om hun leefbaarheid in stand te houden door zich te verdedigen tegen die aanslagen, worden verminderd. Wat heeft dat te maken met goed rentmeesterschap?

De heer **Haverkamp** (CDA): Laten we nuchter zijn. De stelling die u betreft, is niet juist. Wij geven mensen wel inspraak. We zeggen alleen: je neemt een besluit, dat weeg je goed af en daarna ga je verder. In het verleden werd besluit op besluit gestapeld. Wij maken het transparant. We gaan met elkaar een uitgebreide discussie aan. Na die discussie neemt de overheid een besluit. Van dat besluit kunnen mensen iets vinden. Het wordt getoetst aan de MER. Dan gaan we over tot de uitvoering. Het is echter niet zo dat we zeggen: weg met de leefbaarheidseisen. Totaal niet. Daarnaast – de heer Aptroot gaf dat in zijn bijdrage ook aan – hebben we samen wettelijke eisen gesteld waaraan een weg moet voldoen. Als we aan een weg werken, zie je vaak dat de leefbaarheid voor mensen rond die weg verbeterd. Niet voor niets worden hier bijna elke week petitie aangeboden waarin mensen vragen: alsjeblieft, kom bij ons in het dorp werken aan een weg zodat de leefbaarheid verbetert. Wij hebben grote stappen gezet bij de N201. Die weg loopt niet meer door de kern van Uithoorn maar loopt er nu omheen. Mensen uit Uithoorn zijn ons daar nog dagelijks dankbaar voor. Zo gaan wij elke keer bekijken hoe wij de leefbaarheid van mensen kunnen aanpassen.

De heer **Jansen** (SP): De heer Haverkamp kan toch niet ontkennen dat de kwaliteit van de inpassing minder wordt en de onleefbaarheid rond wegen groter als hij meer infrastructuur aanlegt, daar meer geld voor uittrekt en minder geld uittrekt voor inpassing?

De heer **Haverkamp** (CDA): Heel nuchter, als wij niets doen, dan zou de leefbaarheid rond een aantal wegen slechter zijn dan wanneer wij die weg wel aanpassen en

Haverkamp

wel om twee redenen. Ten eerste gaan er nieuwe eisen gelden doordat wij de weg aanpassen. Dan gelden niet meer de eisen uit 1910 toen de weg werd aangelegd, maar de eisen zoals die nu gelden. Daar zullen wij aan moeten voldoen. De leefbaarheid gaat dus op dat punt vooruit. Ten tweede vervuult een auto die rijdt, minder dan een auto die stilstaat.

De heer **Jansen** (SP): Ik zal de heer Haverkamp één concreet voorbeeld geven uit mijn eigen achtertuin. Ik woon in een wijk die grenst aan de A12 en de A28. De regering heeft plannen om de autoweg uit te breiden van twee keer vier naar twee keer zeven rijstroken. Daarvoor wordt rondom die wijk vijftien meter wijkpark geasfalteerd. Dat wordt waarschijnlijk vervangen door een damwand. Daardoor neemt het groen met vijftien meter af en komt de herrie vijftien meter dichterbij de mensen toe. Dat wordt waarschijnlijk gecompenseerd door een iets hoger geluidsscherm. Stelt het CDA zich de zorg voor leefbaarheid zo voor?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik kan die specifieke situatie wat minder goed beoordelen dan de heer Jansen. Maar ik weet wel dat, wanneer wij aan de weg gaan werken, eisen gaan gelden die vaak hoger zijn dan toen de weg oorspronkelijk werd aangelegd. Neem het voorbeeld van Diemen. Daar wordt ook gewerkt aan de weg maar de leefbaarheid van de mensen in Diemen wordt beter. Doordat wij gaan werken aan die weg, moeten wij harddoen aan andere eisen en worden er inpassingsmaatregelen genomen. De kwaliteit van leven van mensen kan dus best verbeteren doordat je werkt aan een weg. Overigens investeert dit kabinet niet alleen in weg maar ook in spoor.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Vlot, veilig, leefbaar. Dat is het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zo staat het tenminste op de website. Laten wij daar eens wat gedetailleerder naar kijken.

Vlot. In de campagnes werden grote beloftes gedaan. Het gaat erom Nederland weer in beweging te krijgen, aldus de heer Rutte. Maar met retoriek alleen is een hardwerkende Nederlander nog geen hardrijdende Nederlander. Sterker, met de plannen van dit kabinet komt iedereen van een koude kermis thuis. Er staan namelijk geen maatregelen in het regeerakkoord die de mobiliteit echt bevorderen. De enige maatregel waarvan vriend en ANWB erkennen dat die wel effect heeft, wordt bij het grofvuil gezet. Vuil, in de vorm van fijnstof, krijgen wij genoeg binnen als wij niets aan de files doen. Nederland heeft een veel te hoge uitstoot van fijnstof en de verkeersemissies zijn waarschijnlijk nog onderschat, aldus het PBL.

Alle geplande milieumaatregelen aan ons verkeer vallen bovendien al weg tegen het schrappen van Anders Betalen voor Mobiliteit. Als er ooit een einde komt aan het geduld van Brussel, hebben wij hier een groot probleem. In dit kader heb ik de volgende vragen aan de minister en de staatssecretaris. Hoeveel ruimte hebben zij van hun collega Bleker gekregen in de Programmatische Aanpak Stikstof om de groei van verkeer en files – volgens hun eigen brief is die 16% – op te vangen? Hoeveel blijft er dan nog over voor de boeren? Graag een helder antwoord.

De files kosten volgens de minister zo'n 3 mld. per jaar. Dan heb ik nog niet berekend wat ze dagelijks aan frustratie kosten want files scoren heel hoog op de irritatielijstjes van veel Nederlanders, bij mij in ieder geval ook. Het oplossen van files met extra wegen is moeilijk. Zonder een systeem waarbij de vervuiler betaalt, wordt dat probleem zo'n 2 mld. per jaar groter. Waar haalt de minister dat geld vandaan? Niet uit de beleidsbrief want met de 500 mln. extra worden bezuinigingen gecompenseerd uit het FES. Een sigaar uit eigen doos heet dat. Met een groot gebaar wordt het Infrastructuurfonds verlengd alsof daar niet sowieso een opvolger voor zou zijn gekomen. Dus ik vraag de minister: waar zijn de oplossingen? Zij heeft toch zeker wel meer dan spitsstroken en carpoolen? Dat laatste is een mooi initiatief maar het heeft de files niet gekeerd. Het openzetten van spitsstroken klinkt als een quick win maar hoe zit het met de veiligheid als de spitsstrook op het drukste moment structureel volstaat? Waar moet de ambulance langs bij een ongeval? Kortom, met de files wil het nog niet vlotten. Ik zou bijna zeggen: het kabinet rijdt met 130 kilometer per uur op een road to nowhere. Graag ontvangen we daarom van de minister voor de voorjaarsnota een filebrief; onderbouwd, netjes doorgerekend en Europees haalbaar, met name waar het gaat om luchtkwaliteit en milieueisen. De VVD-fractie steunt dit, heb ik net begrepen.

Eén oplossing uit de brief steun ik overigens graag. Naast het betalen per kilometer en beter ov kan ook de digitale snelweg uitkomst bieden. Thuiswerken betekent namelijk dat mensen niet of later naar kantoor gaan. Zo wordt de filedruk inderdaad verminderd. Kan de minister toezeggen initiatieven uit de Taskforce Mobiliteitsmanagement te blijven ondersteunen en daarbij in te zetten op zowel werkgevers als werknemers? Over ov gesproken: mijn fractie maakt zich zorgen over het ov in krimpgebieden. Het schrappen van verbindingen brengt namelijk grote maatschappelijke kosten met zich mee.

Dan kom ik op de tweede prioriteit, namelijk veiligheid. Nederland is een waterland. Als kind fietste ik dagelijks over de dijk naar school. Soms stond het water zo hoog dat ik er met mijn hand bij kon. Het op orde houden van onze dijken is dus geen keuze, maar noodzaak, vooral gezien de verandering van ons klimaat. Toch mist er al 1,3 mld. in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Doordat het kabinet de FES-bijdrage schrapt, loopt dat tekort op tot 1,5 mld. Daar zal het helaas niet eens bij blijven, zo waarschuwde de staatssecretaris al, want de resultaten van nieuwe dijksinspecties moeten nog komen. Dit baart mijn fractie grote zorgen, temeer omdat de Algemene Rekenkamer kritisch was over de financiële constructie met de waterschappen die hen prikkelt om hogere in plaats van lagere bouwkosten te maken. Dat lijkt me, zacht gezegd, niet helemaal in lijn met de huidige tijdgeest, zeker niet in de context van het grote tekort. Waar gaat het geld volgens de bewindspersonen vandaan komen? Waarom wel extra bezuinigen op waterveiligheid en niet op wegen? Hoeveel neemt het overstromingsrisico toe als dit gat in de dijk niet wordt gedicht? Veiligheid is toch een prioriteit van dit kabinet? Is de regering bereid de financiële constructie met de waterschappen op het punt van de apparaatskosten te herzien? Laat mij een suggestie doen. Vanaf 2012 een paar maanden later met de AOW en het kabinet steekt effectief een vinger in de dijk.

Van Veldhoven

Naast de kwantiteit is ook de kwaliteit van ons water belangrijk. Juist daarin wordt echter hard gesneden. De rekenmeesters van het PBL schreven in een eerste analyse van het regeerakkoord dat met deze bezuinigingen de effecten van het beleid tot nog toe vrijwel tenietgedaan worden. Graag krijg ik hierover meer informatie. Welke doelstellingen voor waterkwaliteit uit de Kaderrichtlijn Water gaan we niet halen? Welke kapitaalvernietiging betekenen de plannen van dit kabinet? Bij verslechtering van de waterkwaliteit in de rivieren, beken en meren is het duurder om ons drinkwater te zuiveren. Is de staatssecretaris dus niet simpelweg bezig met het verplaatsen van kosten? Weet hij wel zeker dat dit de goedkoopste manier is? Graag krijg ik een heldere berekening.

Het demissionaire kabinet leende 30 mln. uit het Waddenfonds. Dat fonds is ingericht om dit bijzondere gebied te beschermen. Het zou geheel worden terugbetaald volgens het kabinet. Tegelijkertijd wordt er ook 25 mln. gekort. "Lenen" blijkt dus een eufemisme om ineens 25 mln. te kunnen incasseren. Waarom zegt het kabinet dat dan niet eerlijk? Laten we duidelijk zijn: wij zijn geen voorstander van deze greep uit de kas. Het Waddenfonds was de compensatie voor gasboringen onder de Waddenzee. Een moeizaam compromis tussen alle belanghebbenden wordt zo op scherp gezet. Wij roepen de staatssecretaris op deze bezuinigingen zo snel mogelijk terug te draaien. Over de projecten van het Waddenfonds hebben we ook nog een opmerking. Een slager moet niet zijn eigen vlees keuren. Provincies moeten dus niet gaan over de financiële beoordeling en toekenning van hun eigen projecten. Is de minister bereid bij de decentralisatie van het Waddenfonds af te spreken dat projectaanvragen in de toekomst door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld?

We spreken volgende week met de staatssecretaris over de Haringvliet. Mijn fractie heeft grote zorgen over het voorgenomen kierbesluit. Onze internationale partners delen die zorg blijkbaar en hebben brieven gestuurd. Ik vraag de staatssecretaris die brieven deze week nog aan de Kamer toe te sturen.

Na de blokken "vlot" en "veilig", kom ik nu op het blok "leefbaar", het laatste blokje van mijn inbreng. Leefbaarheid is duurzaamheid. 2011 is het internationale jaar van het hout. Bomen zijn de longen van onze wereld, maar deze capaciteit staat zwaar onder druk om een sterk groeiende bevolking van werk, eten en energie te voorzien. In Cancún spreken wij over REDD-plus, een internationaal verdrag om de wereldwijde ontbossing tegen te gaan. Ook de markt kan een rol spelen. Twintig jaar geleden wilde Nederland al overgaan op volledig duurzame import van hardhout. De heren Nijpels en Alders zwaaiden toen de scepter over VROM. In 2008 werden criteria voor duurzaam hout onderdeel van het duurzaaminkoopbeleid. Toch is vandaag de dag maar 20% van ons hardhout gecertificeerd. Europa verbiedt de handel in illegaal gekapt hout. D66 wil dat tropisch hout niet alleen legaal gekapt, maar ook duurzaam geplant wordt. Deze week ontstonden zorgen over Maleisisch hardhout. Kan de staatssecretaris beloven, zijn besluit hierover aan te houden tot het AO over duurzaamheid? Is de staatssecretaris bereid om met de sector en in Europees verband doelen te formuleren om het gebruik van gecertificeerd duurzaam hout verder te stimuleren? Overigens maakt mijn fractie zich ook zorgen over de recente ontwikkelingen met betrekking tot het Clean

Development Mechanism. In de VROM-begroting wordt aangegeven dat Nederland mogelijk acht megaton CDM-rechten tekort komt, waardoor aanvullende middelen nodig zijn. Bovendien wordt een deel van onze projecten mogelijk nog door de Europese Commissie op een zwarte lijst geplaatst. Graag krijg ik een reactie van de staatssecretaris. Hebben wij een probleem? Zo ja, hoe groot is dat en hoe gaat hij dat oplossen?

Duurzaamheid is ook hergebruik. Hergebruik spaart energie, milieu en kosten en voorkomt afhankelijkheid van het buitenland voor zeldzame materialen. Sterker nog: bij stijgende prijzen worden oude stortplaatsen nieuwe mijnen. Nederland is op de goede weg, maar het kan altijd beter. Afval is grondstof, compost of energie en daar is een markt voor. Omwille van de tijd geef ik geen lijst van voorbeelden en getallen, maar stel ik slechts een vraag aan de staatssecretaris. Kan hij de kansen voor Nederland als grondstoffenrotonde in kaart brengen? Is hij bereid om het hergebruik van grof vuil te verbeteren en de mogelijkheid om oude stortplaatsen op te ruimen fiscaal aantrekkelijker te maken?

Tijdens het recente algemeen overleg over zeehavens heb ik bij de minister het probleem bij het bedrijf EBS aangekaart. De minister beloofde voor de begrotingsbehandeling een reactie te geven. Ik heb niets gezien, maar het bedrijf hangt inmiddels een dwangsom van € 50.000 per maand boven het hoofd. Daarom krijg ik nu graag een ferme reactie van de minister en de toezegging dat hij de problemen zal oplossen.

Vlot, veilig, leefbaar: daar wil het ministerie van I&M op afgerekend worden. Met de fileaanpak wil het niet erg vlotten, de financiën van onze waterveiligheid zijn niet op orde en de leefbaarheid in termen van lucht- en waterkwaliteit staat onder druk. Dan kunnen de bewindslieden twee dingen doen: het mission statement bijstellen, of het beleid bijstellen. Bij dat laatste helpen wij natuurlijk graag, onder andere met een paar moties in de tweede termijn.

De heer **Monasch** (PvdA): Mevrouw Van Veldhoven heeft in mijn termijn, in de bijdrage van de heer De Rouwe en in de interruptie van de heer Slob gehoord dat wij grote moeite hebben met de benadering om ons in dit land te concentreren op drie regio's en het grensplaatsje Venlo. Ik heb mevrouw Van Veldhoven daarover niet gehoord in haar inbreng. Ik hoor graag van haar hoe zij daar tegenaan kijkt. Gaat het alleen om de Randstad? Die is heel belangrijk, zoals onder andere collega De Rouwe zegt, maar er is meer in Nederland. Er zijn meer plekken die geconcentreerde aandacht verdienen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Monasch weet dat mijn collega Verhoeven zich erg sterk maakt voor het leefbaar houden van krimpregio's. De zorg over het regionale ov, waarover ik heb gesproken, komt uit die benadering voort. Wij willen ook dat men kijkt naar de maatschappelijke rentabiliteit van de ov-verbindingen in de gebieden buiten de Randstad, om ook in die gebieden de leefbaarheid te behouden.

De heer **Monasch** (PvdA): Mevrouw Van Veldhoven sluit zich nu een beetje te veel bij de minister aan, maar misschien doet zij dat bewust. Zij doet alsof het buiten die drie regio's alleen nog gaat over krimp of de leefbaarheid op het platteland. Er is veel meer! Op allerlei gebieden zijn er initiatieven om met nieuwe

Van Veldhoven

concepten te werken aan innovatie, of het nu gaat om de Afsluitdijk of Groningen. Ik heb die voorbeelden genoemd. Steunt mevrouw Van Veldhoven die lijn? Kiest zij net als de minister voor die drie regio's en het grensplaatsje Venlo?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee hoor. Ik ben inderdaad specifiek op het ov ingegaan, maar voor D66 is Nederland groter dan alleen de Randstad en het grensplaatsje Venlo.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan is het woord aan de heer De Mos. Er is tien minuten spreektijd voor hem ingepland.

□

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik ben altijd vrij snel van stof.

Nederland is het enige land zonder rechtstreekse snelweg tussen de economisch sterke centra van het land. Er is geen directe verbinding tussen Amsterdam met Schiphol en Rotterdam met de Rotterdamse haven. De eerste opzet van de A3-verbinding – want daar hebben wij het over – stamt uit de tijd van Charlie Chaplin. In de jaren zestig is er zelfs begonnen met de aanleg, maar helaas is de pakweg 50 km snelweg tussen Rotterdam en Amsterdam er nooit gekomen. De omweg via Den Haag, A4 en A13, is met al het werkverkeer vaak een ware hel van filerijden. Juist die files kosten de Nederlandse economie jaarlijks miljarden. Volgens cijfers van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2009 loopt de Nederlandse economie door files tussen de 2,4 mld. en 3,2 mld. mis. De transportsector verliest jaarlijks zo'n 700 mln. als gevolg van congestie, zo meldt het Nieuwsblad Transport. Terwijl in veel andere landen de automobilisten de keuze hebben tussen wegen die zijn aangelegd met belastinggeld en tolwegen die zijn aangelegd op basis van een publiek-private samenwerking, valt er voor de Nederlandse automobilist weinig te kiezen. De file is meestal hun noodlot.

Volgens de PVV kan dit anders. Investeerders kunnen op een door het kabinet te organiseren openbare aanbesteding inschrijven om zo ervoor in aanmerking te komen om de nieuwe weg, de A3, aan te leggen. De gemaakte kosten kunnen via tol worden terugverdiend. De voorwaarde hiervoor is wel dat de Nederlandse automobilist moet kunnen kiezen of hij gebruikmaakt van een tolweg of niet. In 2005 wilde het bouwbedrijf BAM al laten zien dat de overheid niet nodig is bij de ontwikkeling van een dergelijk plan. Ik ben dan ook benieuwd of de minister wil onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een vergaande publiek-private samenwerking om de aanleg van de A3 alsnog te realiseren. Het is inmiddels immers een poosje later dan 1927.

Ik wil het ook graag even hebben over de dreigende problemen in de luchtvaartsector. Die sector verkeert namelijk in zwaar weer. Eerst had men te kampen met de vliegtaks. Schiphol stelde dat de luchthaven 900.000 passagiers is kwijtgeraakt. Volgens de Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen, ANVR, levert het afschaffen van de vliegtaks de Nederlandse economie 1,3 mld. op. Vervolgens kwamen er ook nog de economische crisis en de ons bekende aswolk als gevolg van een vulkaanuitbarsting in IJsland bij. Ondanks dit alles heeft de KLM haar 30.000 werknemers

binnen Nederland in dienst kunnen houden. Er doemt echter een nieuw gevaar op aan de horizon, namelijk de ETS-belasting. Dit is een Europese vorm van CO₂-belasting die desastreuze gevolgen zal hebben voor de Nederlandse luchtvaartsector. Wat is het probleem? Deze vorm van CO₂-belasting zal alleen in Europa gelden, waardoor het gelijke speelveld voor luchtvaartmaatschappijen zal verdwijnen en overstappassagiers zullen uitwijken naar luchthavens buiten Europa, bijvoorbeeld naar Dubai.

De heer **Bashir** (SP): Ik reageer op het eerste deel van het verhaal van de heer De Mos, namelijk op het stuk over de tolpoorten.

De heer **De Mos** (PVV): Ik kom het vliegtuig even uit.

De heer **Bashir** (SP): Ja, dat is een goede zaak. Het verhaal van de heer De Mos spreekt natuurlijk veel automobilisten aan. Mij gaat het erom dat de heer De Mos samen met de SP en de VVD flink heeft gestreden tegen de kilometerheffing. Die is nu van de baan en toch kiest de PVV-fractie ervoor om de automobilist extra op kosten te jagen. Waarom kiest de PVV daarvoor? Waarom laat de PVV de automobilist extra betalen? Waarom belast de PVV de automobilist extra?

De heer **De Mos** (PVV): De PVV ziet dit anders. De PVV geeft de automobilist ook de keuze voor het bestaande wegennet, want daar wordt evenzeer hard aan gewerkt. Dit is door middel van belastinggeld aangelegd. De automobilisten kunnen dus gewoon via de A4 en de A13 van Rotterdam naar Amsterdam rijden. Als zij snel thuis willen zijn, kunnen ze echter ook een te bepalen bedrag betalen en daarmee voor de tolweg kiezen. Dat is in veel landen heel gewoon. Ik noem bijvoorbeeld Mexico. Daar hebben de mensen toch vaak wat minder eurootjes op zak. Doorgaans hebben zij die daar helemaal niet, omdat zij een andere munteenheid hebben. In ieder geval werkt dit in heel veel landen hartstikke goed. Ik stel dus voor dat de heer Bashir zich bij ons aansluit.

De heer **Bashir** (SP): De snelwegen waar de heer De Mos over spreekt, zijn voornamelijk bedoeld voor de happy few. De gewone mensen moeten straks in de file blijven staan, terwijl een paar mensen, de elite, wel de snelweg op kunnen omdat die het kunnen betalen. Waarom kiest de PVV er nu voor om tolwegen aan te leggen speciaal voor de elite, terwijl de gewone Nederlander in de file mag blijven staan?

De heer **De Mos** (PVV): De heer Bashir maakt hiervan een verhaal over de elite. Er moet nog onderzocht worden hoeveel zo'n tolweg eventueel zal gaan kosten. Het zal echt geen honderden of tientallen euro's kosten om zo'n tolweg te gebruiken. Gelukkig leven wij niet in Trabantenland waar de ideale ideologie van de heer Bashir heerste. In Nederland hebben wij de mogelijkheid om volop van zo'n weg gebruik te maken. Die tolwegen zijn er dus ook voor Henk en Ingrid, want voor hen maakt de PVV zich altijd heel sterk, zoals bekend.

Ik ga nu weer even het vliegtuig in. Ik sprak zojuist over de 30.000 banen van de KLM die op de tocht staan. Die mensen worden zonder parachute overboord gegoooid. Dit is een onwenselijke situatie. Graag ontvang ik daarom een reactie van de minister hierop.

De Mos

Ik heb verder nog een paar kleine verkeerspunten in mijn zo volle rugzak. Allereerst ga ik in op onze Poolse weggebruikers. Uit een onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat Poolse automobilisten in ons land steeds vaker de veroorzakers zijn van ongelukken en gevaarlijke situaties op de Nederlandse wegen. In 2009 was bij 16% van het aantal ongelukken met een Poolse veroorzaker sprake van een verhoogd alcoholpromillage in het Poolse bloed. Veilig Verkeer Nederland zegt dat het zorgwekkend is dat een bepaalde trend ontstaat die tegen de landelijke trend ingaat, want landelijk neemt het aantal ongelukken af met 18,5%. Vraag aan de minister: wat is het landelijke beleid om deze tendens tegen te gaan? De PVV wil ook wel eens weten of al die Poolse weggebruikers wel wegenbelasting, parkeerboetes en parkeergelden betalen.

De PVV is bijzonder blij met de toezegging van de minister om de spitsstroken om te zetten in gewone rijstroken. Elke maatregel om files tegen te gaan is er immers één. Wellicht is het afschaffen van de 80 km-zones een andere suggesties. Onderzoeksbureau KiM stelt dat snelheidsbeperkingen in combinatie met trajectcontroles tot een toename van reisverlies leiden. Graag een reactie.

De avondspits van maandag 29 november gaat de boeken in als de drukste avondspits in de Nederlandse geschiedenis. Als gevolg van sneeuwval stond er rond 18.00 uur zo'n 900 km file op de Nederlandse wegen. Precies: oorzaak sneeuwval. Alle hens aan dek bij de ANWB en de verwarmingsmonteurs. De eerste grote schaatsmarathon op natuurijs is al weer gereden. In Groot-Brittannië heeft de kou records gebroken. In delen van het land was het in de nacht van 28 op 29 november de koudste ooit. In Brussel is gisteren een optocht tegen de opwarming van de aarde afgelast wegens de kou. Heel vervelend allemaal. Russische meteorologen voorspellen de koudste winter in 1000 jaar. Ik kreeg een déjà vu. Vorig jaar rond deze tijd trok ik naar de klimaatop in Kopenhagen om als een luis in de pels de Beat The Heatcampagne te aanschouwen. Toen de Beat The Heattrein Kopenhagen binnendenderde begon het te sneeuwen en daar hield het niet meer mee op. Op de terugweg moesten wij voor een deel met een andere trein, omdat de klimaatrein vanwege sneeuwval niet verder kon. Wij herinneren ons allemaal nog de hevige winter van vorig jaar, oud-premier Balkenende die opriep om elkaars stoepje te vegen, het strooizout dat op was en de kouderecorden die keer op keer werden gebroken.

Ondanks alle paniek wil het dus maar niet vlotten met de opwarming van de aarde. Wie weet hebben zonnepanelen, zoals Kees de Jager, toch gelijk en wacht ons een kleine ijstijd, onder andere door een afname van de zonneactiviteit.

In 2012 loopt het Kyoto-protocol af. Het is een gerechtvaardigde vraag wat al die klimaatconferenties uiteindelijk hebben opgeleverd. Overschatten wij mensen onszelf niet schromelijk door te stellen dat de 4% CO₂-reductie die door mensen wordt veroorzaakt, de aarde doet opwarmen? Als de vulkaan Merapi een windje laat, wordt er meer CO₂ uitgestoten dan menig klimaatalarmist lief is. Ook de komende klimaatop in Cancún is gedoemd te mislukken. En daar zie ik mijn grote vriend.

De **voorzitter**: Mijnheer Samsom, dat moet u zijn.

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, en daarmee hebben wij deze conference toch weer van een mooi slot voorzien. Hulde daarvoor. De logica van de heer De Mos is een beetje de logica die mij ook vaak via de e-mailbox bereikt: het is vandaag kouder dan gisteren, dus de aarde koelt af. En zoals het de PVV betaamt, gewoon in Nederland blijven kijken en niet verder kijken.

Nu maakte de NASA eergisteren bekend wat het warmste jaar in de geschiedenis is, wereldwijd. Niet alleen in Nederland en niet alleen in de trein naar Kopenhagen en zo, maar wereldwijd. Weet u welk jaar dat was, mijnheer De Mos?

De heer **De Mos** (PVV): Vertelt u het mij.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat dacht ik al. Dat was het jaar 2010, het jaar waarin u nu al die prachtige grappen vertelt. Als u zegt dat het sneeuwt in Kopenhagen en dat het dus niet wil vlotten met de opwarming van de aarde, voert u dan echt cabaret op – hulde daarvoor – of voert u dan serieus een debat?

De heer **De Mos** (PVV): In ieder geval dank voor de hulde van de PvdA. Zo vaak valt de PVV hulde van linkse socialisten niet ten deel. De tendens is wereldwijd sinds 1998 dat de aarde afkoelt. Dat is al een hele poos. Dat is langer dan 2010. Er zal best een hete zomer zijn geweest in 2010. Dat geloof ik best. Maar ik kom op een quote van Henk Tennekes, oud-KNMI-man. Hij zegt dat de blunders in het weer van alledag zijn en dat wij wel klimaatmodellen van 50 tot 100 jaar vooruit geloven. De PVV gelooft die niet. Dat is een heel duidelijk standpunt.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik vind het allemaal prachtig, maar het gaat hier niet om geloven. 2010 gaat niet over modellen, maar gewoon over thermometers die wij hebben afgelezen. 2010 is bijna achter de rug, hè? Ik vertel het u even. 2010 was warmer dan 1998. Dus houd u nu gewoon op met die onzin over het feit dat het nu zo hartstikke koud is. Ja, hier buiten, op dit moment. Leuk, maar het gaat over de opwarming van de aarde. Wij voeren hier een serieus debat.

De heer **De Mos** (PVV): Absoluut, heer Samsom. In andere plaatsen zijn heel andere temperaturen gemeten. Ik noemde net Engeland, en de VS, waar het vorig jaar het koudst sinds decennia was. Uw paniek delen wij niet.

In Kopenhagen zat de Kamerdelegatie er vorig jaar compleet voor Piet Snot bij. Het was een compleet zinloze missie. Daarom, staatssecretaris en Kamerleden die gaan: blijf thuis. Geef het geld dat vrijkomt door de annuleringsverzekering aan een goed doel, zoals de egelopvang in Den Haag, die nog wel een zakcentje kan gebruiken. Dan hebben we meteen het gewenste resultaat op het gebied van milieu en klimaat. En een tastbaar milieubeleid, daar is de PVV natuurlijk hartstikke voor. Neem nou zwerfafval, wat voor veel mensen ergernis numero uno is, en bovendien kost het opruimen van zwerfafval gemeenten jaarlijks zo'n 200 mln. Mensen die zich schuldig maken aan het vies maken van hun leefomgeving komen, als ze al gepakt worden, weg met een boete die ligt tussen € 60 en € 90. Vraag aan de staatssecretaris: kan hij onderzoeken of die boetes niet eens flink omhoog kunnen.

Mevrouw **Ouweland** (PvdD): Het ging over egeltjes, dus

De Mos

dan kan ik niet wegblijven bij de microfoon! Het valt buiten dit debat, hoor, maar de heer De Mos begint er zelf over. Kijk, over de egelopvang en al die andere opvangen die geld nodig hebben het volgende. Hij is toch van de partij die deze regering steunt die zegt dat er minder geld moet naar de gemeenten? Dat steunt hij toch?

De heer **De Mos** (PVV): Absoluut. Wij geloven in particuliere bijdragen aan de egeltjesopvang. Die egeltjes hebben het nu moeilijk, want het is berenkoud buiten.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Precies. Ik wil even helder hebben dat juist de dierenasielen en de dierenambulances die toch al niks krijgen, in elk geval al niet op bijdragen van gemeenten hoeven te rekenen in de komende jaren. Wie van de twee heren, of het nu Richard de Mos of Dion Graus is, zal de telefoon opnemen bij 1-1-4-red een dier, omdat mensen die dat nummer bellen te horen zullen krijgen: sorry, we kunnen niet komen, want we hebben geen geld?

De **voorzitter**: Dit valt niet onder dit ministerie.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik begrijp het, voorzitter, maar ik wilde dit even helder hebben.

De heer **De Mos** (PVV): Als de telefoon gaat neem ik altijd op, zeker als het mevrouw Ouwehand is.

Het plaatsen van meer afvalcontainer zal leiden tot een schonere leefomgeving, en tot 100 mln. besparing. Hoe zijn deze aanbevelingen overgenomen?

De heer **Samsom** (PvdA): Misschien gaat de heer De Mos nog even door over zwerfafval. Ik vrees van niet. Dat dacht ik al. Hij heeft mijn betoog ook gehoord, en hij steunt de verhoging van de boetes. Steunt hij ook de rest van het plan? Het gaat niet alleen over boetes. Boetes zijn het sluitstuk, maar we moeten ook iets aan preventie doen, zoals bijvoorbeeld een hogere bijdrage aan het afvalfonds voor de aanpak van zwerfafval. Steunt de heer De Mos dat voorstel ook?

De heer **De Mos** (PVV): Nee. Om u alvast uit de droom te helpen: wij steunen uw voorstel voor statiegeldheffing niet. Wat is de volgende stap? Statiegeld op een pakje Tic Tac.

Ik ben blij met de staatssecretaris. Hij stelt in De Telegraaf van 25 november jongstleden dat hij niet van de afdeling is dat alleen de mens de oorzaak is van klimaatverandering, en zo gezien moet worden, als je alle complexe natuurlijke processen niet kunt negeren. Dat is een 180 graden tegengestelde opstelling in vergelijking met die van voormalig minister Cramer, die stelde dat science was settled. Het klimaatdebat is dankzij de staatssecretaris weer helemaal open, en dat is pure winst.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb heel goed geluisterd naar de heer De Mos. Het openbaar vervoer ontbrak volledig in zijn betoog. In mijn termijn heb ik net uitgelegd dat die 120 mln. die het kabinet in de drie grote steden wil bezuinigen, niet klopt. Die bezuiniging is allang binnengehaald. Is hij het met mij eens dat we die extra bezuinigingen die het kabinet wil doorvoeren eruit moeten halen, om daarmee de onzekerheid bij machinis-

ten en conducteurs in de drie grote steden weg te nemen?

De heer **De Mos** (PVV): Ik wilde het interruptiedebatje met de heren Aptroot en Bashir niet helemaal overdoen. Nee, dat is de heer De Mos niet met u eens. Wij hebben een gedoogakkoord getekend, en wij zijn goed voor onze handtekening.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb de heer De Mos net erop gewezen dat ik nieuwe feiten heb aangedragen: de bezuinigingen waarop het kabinet zich baseert zijn allang binnengehaald. Er is sprake van nieuwe feiten en nieuwe omstandigheden, en daarom moet er een nieuwe afweging worden gemaakt. Dan moet je niet uitgaan van het dogmatisch kiezen voor aanbesteden, maar gewoon zeggen: die bezuinigingen zijn al binnengehaald, ze moeten ze uit het akkoord halen.

De heer **De Mos** (PVV): Wij kiezen voor een harde bezuiniging. Dat is een bestuursverantwoordelijkheid die de SP nooit aangedurfd heeft. Bovendien is het CBS akkoord met deze bezuiniging van 120 mln. Het is een pijnlijke bezuiniging maar dat is een bezuiniging altijd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer De Mos had het erover dat de vorige minister heeft gezegd: science has settled. En nu is er een enorme ommezwaai bij deze staatssecretaris nu hij zegt dat naast een aantal invloeden die zich autonoom ontwikkelen ook de mens invloed heeft op de opwarming van de aarde. Want daar hebben wij het over, de invloed die de mens heeft en wat wij daaraan kunnen doen. Ik vind dat het wel iets zegt over de langetermijnvisie van de PVV als zij het vraagstuk van de klimaatverandering van dag tot dag bekijkt. Als wij het dan hebben over duurzaamheid – wij bespreken vandaag de begroting van Infrastructuur en Milieu – vindt de PVV dan echt dat het zwerfafval het grootste probleem is dat wij hier met elkaar moeten oplossen? Begrijp me goed, ik ben niet voor zwerfafval, maar is dat nu echt het allergrootste probleem van Nederland op het gebied van duurzaamheid?

De heer **De Mos** (PVV): Voor veel mensen is zwerfafval een bijzonder grote ergernis. Heel veel mensen geloven niet in de menselijke invloed op de opwarming van de aarde of de veronderstelde opwarming van de aarde. Volgens mij bepaalt de PVV zelf welke teksten zij aandraagt en gaat u daar niet over. Dit is mijn betoog en dat bevatte toch een paar leuke puntjes met die A3 en het ETS. Ik heb er dus wel degelijk over nagedacht. Dus iets meer respect had wel chic geweest van u.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik geef toe dat het een leuk betoog was, leuk om naar te luisteren met leuke grappen daarin. Ik ben het met u eens dat zwerfafval iets heel vervelends is, maar is dat nu echt het allergrootste probleem dat wij nu met elkaar aan moeten pakken? Of zijn er misschien nog wel dringender zaken?

De heer **De Mos** (PVV): Ik heb een heel groot probleem aan de kaak gesteld, namelijk het fileprobleem dat de Nederlandse economie miljarden kost. Als dat geen probleem is, weet ik het niet meer. Dat heb ik hier volgens mij heel serieus te berde gebracht.

De Mos

De heer **Monasch** (PvdA): Even terugkomend op de aanbesteding in de drie grote steden. Het siert u en uw partij dat u ergens verantwoordelijkheid voor wilt nemen. Wel wil ik nog graag van u weten of u dit nu steunt omdat u het bij wijze van compromis heeft weggegeven in dit gedoog- of regeerakkoord. Of staat u ook inhoudelijk achter het feit dat hier sprake moet zijn van aanbesteding, privatisering en ontmanteling van gemeentelijke vervoersbedrijven?

De heer **De Mos** (PVV): Volgens mij is het de Partij van de Arbeid die als geen ander moet weten dat regeringsverantwoordelijkheid, in ons geval gedoogverantwoordelijkheid, compromissen met zich brengt. Ik kan mij de opmerking van de heer Balkenende richting de heer Bos nog herinneren: u draait. Zulke dingen gebeuren als je verantwoordelijkheid neemt en de PVV neemt die verantwoordelijkheid in een zeer moeilijke tijd.

De heer **Monasch** (PvdA): Mijn vraag was bedoeld met het oog op het vervolg van het debat in de komende maanden. Misschien ontstaan er namelijk nieuwe inzichten, niet alleen bij u maar ook bij mij of bij andere partijen. Mijn vraag was puur feitelijk zonder dat ik er een kwalificatie bij wilde geven. Nogmaals mijn vraag: is dit een punt dat u hebt weggegeven als compromis omdat u andere dingen belangrijker vond of bent u principieel voorstander van aanbesteding en van het ontmantelen van die drie gemeentelijke vervoersbedrijven?

De heer **De Mos** (PVV): Ik ben daar als gemeenteraadslid in Den Haag al heel duidelijk over geweest. Wij hebben dit inderdaad prijs moeten geven om heel veel mooie dingen in het kader van het gedoogakkoord binnen te halen. Wij zijn heel trots op dat gedoogakkoord omdat wij vinden dat er voor Nederland perfecte dingen in staan. Dus duidelijker kan ik niet zijn.

De heer **Monasch** (PvdA): Dat is alles wat ik wilde weten.

De heer **De Mos** (PVV): Alstublieft, mijnheer Monasch.

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat zijn gefuseerd. Daar valt best wel wat voor te zeggen. Als je de ruimte goed ordent, kan dat veel mobiliteit voorkomen. Om je klimaatdoelen te halen bijvoorbeeld is het handig als je over de bijbehorende maatregelen gaat. Het is wel een gemiste kans dat energie niet ook onder het nieuwe ministerie valt. Een fusie is overigens één ding maar een overname is heel iets anders. De minister profileert zich als een minister van Infrastructuur. Ik hoop dat na dit debat duidelijk is dat wij ook op haar kunnen rekenen als minister van Milieu. In het regeerakkoord staan plannen voor een green deal met de samenleving. Onze fractie heeft veel ideeën om de economie te vergroenen. Ik nodig het kabinet dan ook uit om inspiratie op te komen doen bij de "green deal"-voorstellen van GroenLinks. Met de ondernemerspartij van Nederland in de regering worden helaas wel de belastingkorting voor groen beleggen en het voordeel voor groen rijden afgeschaft. Dat is toch een merkbaar-

dige opmaat naar een green deal met het bedrijfsleven. Hoe gaat de minister private investeringen stimuleren om de gemiste 7 mld. aan financieringen voor groene ondernemers te realiseren? Ditzelfde kabinet komt verdragen en afspraken met buurlanden niet na. Het sluiten van een succesvolle deal vereist over en weer vertrouwen. Ik zou graag van de minister weten hoe zij het vertrouwen gaat opbouwen terwijl zij ook, het lijkt wel bewust, afkoerst op een confrontatie met onze buurlanden en met de Europese Unie vanwege geschonden richtlijnen en niet nagekomen verdragen. Wij vragen ons af hoe dit zich verhoudt tot een law-and-orderkabinet.

Ik geef een paar voorbeelden. Het besluit om de maximumsnelheid te verhogen en de wegen te verbreden, botst met de EU-richtlijnen over luchtkwaliteit. Het verdrag voor de vrije vismigratie – vermoedelijk is dit het enige onderwerp waarbij de collega's van de PVV ook voor vrije migratie zijn – botst met het besluit om de sluis in het Haringvliet niet op een kier te zetten. We zijn achttien jaar en vele miljoenen verder. Het wel of niet teruggeven aan de natuur van de Hedwigepolder is ook al zo'n knipperlichtonderwerp waarover we ruzie met de buurlanden en conflicten met de EU krijgen. De EU zal de minister houden aan keiharde afspraken over natuur, klimaat, luchtkwaliteit, fijn stof, stikstof en schone energie. Kan de minister bij mij en mijn fractie de indruk wegnemen dat zij op een confrontatie aankoerst? Ik hoor graag haar concrete voornemens en initiatieven op dit gebied.

De heer **De Mos** (PVV): Als iemand fan van de Hedwigepolder is, ben ik het wel. Ik ben er ook regelmatig geweest. Is mevrouw Van Tongeren bekend met de alternatieven die er liggen om ontpoldering – iets wat Zeeland absoluut niet wil – te voorkomen? Wat vindt zij van die alternatieven?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij zijn bekend met alle alternatieven en alle onderzoeken die keer op keer gedaan zijn. De conclusie is keer op keer dat er geen alternatief is. Wij hebben een verdrag gesloten met onze Belgische bureaus. Zij verwachten dat wij dat nakomen. Wij willen een heleboel dingen van landen die ons omringen. Een mooie manier om die zaken te bereiken, is jezelf ook aan je afspraken houden en niet keer op keer zeggen: we doen het wel, we doen het niet.

De heer **De Mos** (PVV): Wat is er mooier dan jezelf aan je afspraak houden en daarnaast buitendijks aan prachtige natuurcompensatie doen? Zeeuwen blij, natuur blij, België blij: drie keer winst. Mooi toch?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Die optie is al vele malen onderzocht en afgewezen omdat die niet voldoet. Daarom komt men steeds weer terug op het teruggeven aan de natuur van de Hedwigepolder.

Voorzitter. Bijna alle economen in binnen- en buitenland zijn het erover eens dat duurzaamheid de nieuwe motor van de economie wordt. Ik ben daarom teleurgesteld over de beperkte groene ambities. Als ik de begroting en de stukken lees, rijst er een ander beeld op. Ik zie asfaltteermachines die in een rechte lijn het land intrekken, op de hielen gevolgd door hijgende automobilstellen die nu eindelijk wel eens de beloofde 130 km/u willen rijden op de spitsstroken. Dat lukt niet, want

Van Tongeren

naarmate je meer asfalt aanlegt, trekt dat meer autoverkeer aan. We mogen dus al blij zijn als we ergens tussen 80 en 100 km/u kunnen rijden.

Van links zien we de laatste groene ondernemers, de talentvolle jongens en meisjes van onze technische universiteiten en het groene durfkapitaal over de horizon naar het buitenland vertrekken. Ik noem een paar gevallen. Helianthos, Darwin Solar, Solland Solar, DELTA en Nuon gaan hun zonnecellenfabrieken verkopen of sluiten. De pioniers op duurzaamheidsgebied vertrekken, en daarmee onze toekomstige goedbelegde boterham. Kan de minister dat concreet weerleggen?

Na wat gewefel van de VVD-fractie gaan we uit van de bevestiging die we van staatssecretaris Atsma hebben gekregen dat de regering de hoofdconclusies van het IPCC accepteert. Het is wel schrijnend dat dit kabinet, allerlei adviezen van wetenschappers ten spijt, geen gevoel van urgentie laat zien op het gebied van klimaatverandering. Als je onder de in Kopenhagen afgesproken 2°C temperatuurstijging wilt blijven, is het heel merkwaardig om wel toe te geven dat klimaatverandering een groot probleem is en dat je dat accepteert, maar toch je ambities te verlagen en dat realistisch te noemen.

De klimaatconferentie in Cancún is al begonnen. Waar kunnen wij staatssecretaris Atsma straks op afrekenen? Waar wil hij mee thuiskomen? Ik zal hem kritisch, maar ook constructief volgen in Cancún. Wij verwachten wel dat staatssecretaris Atsma er alles aan zal doen om zo dicht mogelijk bij een nieuw klimaatakkoord te komen en dat hij zich zal inzetten voor een stevig bod richting ontwikkelingslanden. Wij willen graag concrete plannen zien waaruit blijkt hoe de minister in ieder geval de, helaas dus verlaagde, Europese doelen gaat halen voor CO₂-uitstoot en schone energie. Want, zoals vanavond al eerder is gezegd, haar eigen planbureau zegt dat dit met de huidige plannen niet gaat lukken. Graag hoor ik een reactie van de minister.

De minister schrijft dat zij sterker in gaat zetten op energiebesparing, maar stelt geen concreet doel. Hoe zit dat dan met die korting van 20 mln. op de woningisolatie, die dit kabinet wel heeft ingeboekt? Wat is de laatste stand van zaken rond de energielabeling van onzelfstandige woningen? Is de minister bereid om snel met voorstellen te komen voor een goed energielabel voor onzelfstandige woningen, want studentenhuysvesters en andere aanbieders van onzelfstandige wooneenheden kunnen nu geen gebruikmaken van een stimuleringsregeling zoals de energie-investeringsaftrek. Daar moet naar de mening van onze fractie verandering in komen. Ik doe de minister een echt hervormingsvoorstel: wat vindt de minister van de gedachte om de aftrekbaarheid van de hypotheekrente afhankelijk te maken van het energiegebruik in de woning?

Mijn rechtse collega's mogen graag schamperen dat de windmolens op subsidie draaien en dat het goedkoopste antwoord op de klimaatcrisis kernenergie zou zijn. De werkelijkheid is dat juist fossiele energie en kernenergie op grote schaal worden gesubsidieerd. Producenten en grootverbruikers van aardgas, rode diesel, kerosine, kernenergie, kolen enzovoort: onderzoek toont aan dat daar jaarlijks 7,5 mld. aan belastinguitgaven, garantstellingen en subsidies heen gaat. Hoe verhouden die enorme subsidies zich met het gedachtegoed van de VVD – ik zei het al eerder vanavond – om een open markt te hebben, een gelijk speelveld met zo

min mogelijk overheidsingrijpen? Zelfs de ondernemers op de energiemarkt zeggen: minister, schaf toch deze belastinguitgaven zowel voor de schone als de fossiele energie af, dan komen uw milieu- en klimaatdoelen dichterbij. Is de minister bereid, deze megasubsidies stap voor stap te verminderen?

Over de wens om zo snel mogelijk in Nederland een tweede kerncentrale te openen, een wens die minister verhagen vorige week uitte, heb ik toch aan deze minister en staatssecretaris een paar vragen. Kan de minister aannemelijk maken dat wij inderdaad minder afhankelijk gaan worden van het buitenland, van instabiele regimes? Ons uranium komt uit Kazachstan. Ik geef toe dat dit land een stabiele dictatuur kent. Waar wordt het kernafval opgewerkt en waar gaat de afdeling milieu van dit kabinet het kernafval trouwens laten?

De heer **Leegte** (VVD): Excuus, ik was even in verwar- ring. Begrijp ik het goed dat mevrouw Van Tongeren ook subsidie op schone energie wil afschaffen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als een gelijk speelveld wordt gemaakt voor zowel de schone als de minder schone kant, kunnen de doelen sneller en helderder worden bereikt, zo zeggen de energieproducenten tegen mij. Dus als de 7,5 mld. aan de ene kant eraf gaat, mag de 1,4 mld. aan de schone kant er ook af.

De heer **Leegte** (VVD): Dan kunnen er allerlei mooie dingen gaan gebeuren. Ik ben benieuwd naar uw voorstel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat zal zeker komen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Bij de begroting van ELI heeft de heer Braakhuis op dit punt een motie ingediend, maar die concentreert zich alleen op de vervuulende energie. Ik begrijp nu dat GroenLinks de motie uitbreidt en ook wil dat schone energie bij het onderzoek wordt betrokken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb in de commissie voor Economische Zaken een onderzoeks- voorstel gedaan aan deze Kamer. Dat voorstel wordt gesteund door de hele commissie voor Economische Zaken. Ik heb voorgesteld om het hele veld in kaart te brengen en om daarbij te kijken naar de doelmatigheid en het effect. Bij elkaar gaat het om bijna 9 mld. aan belastinguitgaven. Mij lijkt dat wij daar echt serieus aandacht aan moeten geven. Als ik de collega's van de VVD en het CDA aan mijn kant vind om dit te onderzoeken, zodat blijkt hoe je dat stapsgewijs aan beide kanten kunt afbouwen opdat je tot een gelijk speelveld komt, dan zou ik daar graag verder over doorpraten.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Mevrouw Van Tongeren kent toch ook de studie van de OECD, waarin de kosten van de verschillende opties zijn berekend? Als je het volledig aan de markt overlaat en er wordt geen subsidie verstrekt, dan heb je voor de basislast kolen en nucleair twee heel goedkope opties, ook als je daar allerlei impliciete subsidies van afhaalt. Je hebt dan een gelijk speelveld, maar ook een internationale markt. Dan importeren wij ook nog eens van alles uit Duitsland en

Van Tongeren

Frankrijk. Dat is toch niet de kant die mevrouw Van Tongeren op wil?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het GroenLinks-programma geeft de kant aan waar mevrouw Van Tongeren het allerliefste heen zou willen, maar ik zie ook dat in de huidige realiteit met deze regering het GroenLinksprogramma niet uitgevoerd gaat worden. Wij zijn ook bereid om een handreiking te doen. Wij stellen voor om allereerst in kaart te brengen waar die 9 mld. naartoe gaat en om te bekijken of je dat aan beide kanten stapsgewijs kunt verminderen, juist op die plekken waar wij op grond van onderzoek kunnen zien dat het geld heel ineffectief wordt uitgegeven.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Het verhaal leek de kant op te gaan dat als je het maar aan de markt overlaat, het beter uitkomt dan het op dit moment uitkomt. Ik zou dat op basis van de huidige cijfers willen betwisten. Om die reden heb ik de motie medeondertekend die onder andere door uw partij is ingediend, om een verplicht percentage duurzame energie in Nederland te krijgen. We zullen toch dat soort maatregelen moeten nemen om werkelijk een duurzame energievoorziening te krijgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben persoonlijk een grotere fan van wat in het GroenLinksverkiezingsprogramma staat, zoals ik al zei, waaronder een verplicht percentage duurzaam. Ik schat in dat dit nu wat minder kansrijk is, maar ik wil dat graag proberen. Ik stel voor dat wij ook luisteren naar de mensen die de energie produceren. De CEO van Eneco, Jeroen de Haas, zegt bijvoorbeeld dat hij liever beleid heeft dat schone energie echt stimuleert en fossiele energie afremt, maar als dat niet kan, kiest hij voor een gelijk speelveld, en dan aan beide kanten de belastingbijdrage eraf. Dat is wat ik net inbracht.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Als ik met energieproducenten praat, zeggen zij eigenlijk: gegeven de onbetrouwbaarheid van de overheid, die de spelregels continu verandert, kijken wij helemaal niet naar het overheidsbeleid, want dat garandeert niets. Zij investeren altijd in een mix van nucleair, gas, kolen en ook duurzaam, gelukkig, maar dat is maar een zeer beperkt deel, omdat zij het ook niet precies weten. Wat je nodig hebt, is een betrouwbare overheid, die voor de lange termijn iets duidelijk neerzet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ja, dat ben ik helemaal met u eens. Ik heb ook genoteerd dat het CDA heel duidelijk heeft gezegd een betrouwbare partner te willen zijn, afspraken te willen nakomen en niet de normen van gisteren vandaag weer aan te passen. Ik zal het CDA daar zeker op aanspreken, als dat weer dreigt. Ik ben het ermee eens dat zo'n zigzagkoers op de energiemarkt ongeveer het slechtste is wat je kunt krijgen. Een goed beleid dat die overgang naar duurzaam snel voor elkaar krijgt, zou mijn hartenwens zijn, maar ik denk dat dit voorlopig niet haalbaar is. Daarom denk ik dat wij het beste ervoor kunnen zorgen dat we die grote smak geld die naar fossiel gaat verminderen. Als dat betekent dat er ook wordt gekeken naar de schone kant, so be it.

Voorzitter. De regering vindt dat ondernemers hun eigen broek moeten ophouden. Dat punt was net ook in de interrupties aan de orde. Ik wil graag weten of dat ook

geldt voor kernenergie. Hebben wij de verzekering van de regering dat er geen onderhandse afspraken zijn of komen met de toekomstige exploitanten van kerncentrales over allerlei garanties, toezeggingen, hulp, steun en zachte leningen? GroenLinks wil openheid over alle correspondentie tussen de ministeries, dus het huidige fusieministerie en de oude ministeries, en de toekomstige exploitanten van kernenergie. Er is namelijk in de hele wereld geen kerncentrale te vinden die niet op de een of andere manier mee-eet uit de overheidsruif. Graag een reactie van de minister.

Speciale aandacht vraag ik ook voor de initiatiefwet van GroenLinks over kolenbelasting die nog op de plank ligt. De bewindslieden mogen deze zo van ons overnemen en anders zal ik deze binnenkort zelf aanmelden voor behandeling in tweede termijn.

Dan de bereikbaarheid. Zoals bekend heeft GroenLinks echt iets met rood asfalt. Wij zijn dus heel blij met de plannen van de minister voor meer fietspaden, zoals ik vanmiddag las. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving wordt de bereikbaarheid niet beter met meer zwart asfalt, maar is een prijskaartje voor wegvervoer onontkoombaar. De minister van Volksgezondheid zegt dat elke dode er een te veel is, zoals ik net bij interruptie al zei. Graag hoor ik of dat ook geldt voor deze minister. Uit onderzoek van Verkeer en Waterstaat, maar ook van externe bureaus blijkt dat er meer doden en zwaargewonden vallen als je van 120 naar 130 km/u gaat. Dat geeft ook meer herrie en viezigheid. Ik wil ook graag weten welk groot maatschappelijk probleem de minister hiermee oplost. Ik vraag de minister ook waarom zij op dit punt haar eigen Planbureau voor de Leefomgeving negeert.

Het verraste ons ook dat de minister de snelheid wil verhogen. Dat geeft immers extra uitstoot en vervuiling. Tegelijkertijd laat zij het succesvolle programma voor het nieuwe rijden een zachte dood sterven. Dit programma, waardoor mensen zelf kunnen besluiten of zij een andere rijstijl willen aannemen die schoner en zuiniger is, zou deze minister juist moeten aanspreken. Daarop krijg ik graag een reactie.

Wij krijgen ook graag een uitleg van de minister hoe zij het fileprobleem gaat aanpakken. Ik hoorde eerder op de avond al iets over een filebrief. Daar sluiten wij ons graag bij aan, want in het regeerakkoord wordt nu helemaal van wegbeprijzing afgezien. Wederom zeggen de eigen ambtenaren van de minister dat beprijzing van mobiliteit de doelmatigste manier is om te zorgen voor minder files en tegelijkertijd voor een schoner milieu.

Onze zuiderburen keken vreemd op toen premier Rutte hen ineens de maat nam over hun plannen voor een vrachtheffing. Na jarenlang aandringen van Nederland om mee te doen aan wegbeprijzing gingen de Belgen dit doen en daarna werden zij aangesproken. Minister, wat is er ineens mis met het principe dat de vervuiler betaalt? Een dergelijk voorstel stond al in het regeerakkoord van het kabinet-Balkenende II, waar de huidige minister Schultz als staatssecretaris deel van uitmaakte. Wat is er volgens de minister intussen veranderd waardoor haar inzicht zo is gewijzigd dat wij de files volgens haar nu beter kunnen bestrijden zonder enige vorm van beprijzing? Ik ben ook erg benieuwd naar de reactie van de minister op mijn voornemen om een initiatiefwetsvoorstel te schrijven over een kilometerprijs voor het vrachtverkeer.

Van Tongeren

De minister voert een crashdieet in voor het stads- en streekvervoer. Zelf denkt zij dat het mooi slank is, maar anderen zien dat de botten door het vel steken. Volgend jaar al haalt zij 30 mln. weg bij de exploitatie, bovenop de eerder ingezette kortingen en de onrealistische verwachtingen over de verplichte aanbesteding in de grote steden. Kan de minister hard maken dat dit niet leidt tot uitgekledede dienstregelingen, minder lijnen, lagere frequenties en slechtere bereikbaarheid? Mensen in de krimpregio's zien veel voorzieningen verdwijnen. De supermarkt is weg en nu gaat de bus naar de supermarkt en naar het stadscentrum verderop ook nog weg. Hoe legt de minister dat uit?

Het beeld op het spoor stemt helaas evenmin vrolijk. De Nederlandse Spoorwegen moeten meer gaan betalen voor het gebruik van het spoornet. De treinkaartjes worden dus flink duurder. Graag hoor ik van de minister precies hoeveel van de extra infrastructuurgelden overblijft voor het spoor. Mijn conclusie is dat de ov-reiziger zwaar moet bloeden om de asfaltagenda uitgevoerd te krijgen. Kan de minister dit weerleggen?

De amendementen komen morgen aan de orde. De motie waarvan ik vermoed dat de SP-fractie die gaat indienen om de strippenkaart in Friesland voorlopig te behouden, gaan wij steunen. Ik heb ook nog een vraag aan de minister over een experiment bij Tilburg op de A58: kan de minister uitleggen waarom dat experiment niet kan voortduren?

De **voorzitter**: U hebt nog 50 seconden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is heel jammer.

De **voorzitter**: Nu alweer 40.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Terecht zegt deze regering vaak dat de financiële crisis niet doorgeschoven moet worden naar toekomstige generaties, maar kan de minister ons uitleggen waarom wij de klimaatcrisis en de milieuproblemen wel doorschuiven naar volgende generaties? Kortom: ik zou graag willen weten of wij hier alleen met de "minister van infra" te doen hebben of dat wij in haar een waardige, groenrechtse opvolger van Nijpels en Winsemius kunnen zien, een echte "minister van milieu" ook.

De **voorzitter**: U had nog elf seconden te goed. Die geven wij aan een goed doel. Ik stel voor om vijf minuten te schorsen, zodat wij de benen even kunnen strekken. Er schijnt ook nog een enkele bitterbal aanwezig te zijn. Noem mijn naam in het restaurant, zou ik zeggen.

De vergadering wordt van 23.40 uur tot 23.45 uur geschorst.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Een nieuw ministerie Infrastructuur en Milieu. Dat is mooi. Twee enthousiaste en capabele bewindspersonen. Dat is ook mooi, maar wel een regeerakkoord waarin de milieudoelstellingen worden verlaagd en waarin fors wordt bezuinigd op het openbaar vervoer. De kilometerheffing wordt geschrapt zonder dat daar financiële compensatie

tegenover staat. Uit de beleidsbrief blijkt ook een eenzijdige focus op primair de Randstad en het grensplaatsje Venlo, zoals de heer Monasch zo aardig formuleerde, alsof de krimpregio's en het oosten en noorden van het land geen infrastructuuraandacht van de rijksoverheid nodig hebben. Ik was wat dat betreft blij met de bijdrage van de heer De Rouwe, want hij gaf aan dat hij daar met ons graag wat aan wil veranderen.

De minister gaf vorige week aan het woord "reiziger" met een hoofdletter te willen schrijven. Ik ben dat met haar eens, maar ik ga er wel van uit dat dit voor alle reizigers in geheel Nederland geldt. Hoe verhoudt zich dat met de toch wel forse bezuinigingen op de BDU? De reizigers die op het platteland wonen, gaan dat daadwerkelijk merken, maar ook de reizende toerist die in Amsterdam met de tram naar bijvoorbeeld het Leidseplein wil. Ik ben toch wat geschrokken van het enorme bedrag dat op termijn op het regionaal openbaar vervoer wordt bezuinigd, namelijk 320 mln. per jaar. Ik verzoek de minister om de gevolgen van deze bezuiniging in kaart te brengen voordat wij die daadwerkelijk doorvoeren. Ik vind vooral de bezuiniging voor 2011 niet gepast, maar ook onverantwoord. De dienstregelingen voor volgend jaar liggen allemaal al klaar. Het lijkt mij dat wij moeten doorspreken over de gevolgen van deze bezuiniging en nut en noodzaak ervan. Een amendement daartoe is door een aantal collega's meeondertekend.

Dan de fileaanpak. De heer Aptroot gaf aan dat files zo'n beetje bovenaan het lijstje staan van grote problemen, ook vanwege de ergernissen waarmee mensen te maken hebben. Het helemaal oplossen van de files is misschien iets te veel gevraagd, maar wij moeten wel proberen om die files in Nederland substantieel te verminderen. Het regeerakkoord lezend en kijkend naar de financiële onderbouwing ervan zie ik nog niet echt een begin van een oplossing. Ik verzoek de minister om duidelijk te maken hoe zij in de komende jaren wel voortgang op dit punt denkt te boeken. Ik ben ook benieuwd hoe groot de filedruk is in 2020, ook gelet op de voorgenomen kabinetsmaatregelen zoals wij die op dit moment kennen, ook gelet op het beleid dat het vorige kabinet voorstond, inclusief de kilometerbeprizing. Vervolgens kunnen wij een eerlijke vergelijking maken en bezien wat het meest rendabel is.

Als wij nog een woord met een hoofdletter zouden moeten schrijven, dan is dat het woord "rentmeesterschap". Ik was in positieve zin verrast – niet helemaal overigens, want ik ken hem al wat langer – dat staatssecretaris Atsma tijdens ons kennismakingsbezoek aangaf dat hij dit ook als een uitgangspunt voor zijn duurzaamheidsbeleid ziet. Daarin heeft hij gelijk, want wij dragen een grote verantwoordelijkheid voor het duurzaam beheer van Gods schepping. Wij zijn beheerders en geen verteerders van die schepping. Dat legt wel een grote verantwoordelijkheid op onze schouders. Daarom moeten wij het minimale niet als uitgangspunt nemen. Ik vraag de staatssecretaris ons duidelijk te maken hoe dit zich verhoudt, uitgaand van het woord "rentmeesterschap" waar wij vol voor willen gaan, met het naar beneden bijstellen van de milieudoelstellingen zoals wij die kennen. Een aantal collega's heeft erop gewezen dat het nog maar de vraag is of de Europese doelstellingen, die al minimaal zijn, wel kunnen worden gerealiseerd. Ik hoor de staatssecretaris daar graag over. Ik heb mij verbaasd over de brief met de drie hoofddoelstellingen van het ministerie voor de komende periode, want

Slob

duurzaamheid staat daar niet bij. Wat mij betreft hoort duurzaamheid daarbij. Kan de staatssecretaris ons daarover informeren? Het staat er nu af en toe in een bijzinnetje, maar wat ons betreft moet duurzaamheid een aparte prioriteit zijn. Ik nodig de staatssecretaris uit om voor de komende periode een rentmeesterschapagenda te ontwikkelen en daarbij eventueel samen te werken met zijn collega's. De fiscale vergroening kan er ook deel van uitmaken, evenals een snelle aanpak van de elektrische auto's en de verduurzaming in het bedrijfsleven. In die agenda kan heel veel worden gestopt om de komende periode echte slagen te maken met dit belangrijke onderdeel van de portefeuille van de staatssecretaris.

De heer **Jansen** (SP): Ik hoor de opmerkingen van de heer Slob over het rentmeesterschap met genoegen aan. Ik heb zijn collega De Rouwe een concrete vraag gesteld over de situatie rond de wegen. Er wordt extra geld gestoken in asfalt en er mag harder worden gereden, maar er is minder geld voor inpassing. Dat wil zeggen minder bescherming van omwonenden. De omwonenden moeten daarover ook hun mond houden, want de wetgeving op dat punt wordt aangescherpt. Hoe kijkt de heer Slob in het kader van goed rentmeesterschap aan tegen die ontwikkeling?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind dat een ongewenste ontwikkeling. Ik zal er straks ook nog iets over zeggen. Ik heb nog niet zo heel lang geleden bij Ridderkerk – in een flat van 20 hoog – gezien hoe daar in een aantal jaren de vervuiling en de geluidsoverlast toegenomen waren. De bewoners kunnen bij wijze van spreken dagelijks de raamkozijnen schoonmaken omdat er roetaanslag op zit. Er wordt op sommige plekken al heel lang gewacht op goede inpassingen, ook qua geluidsschermen. Ik heb daarvoor ook aandacht gevraagd in de Kamer. Als ik het goed lees, wil het kabinet daar eigenlijk niets aan doen. Dit zal alleen maar erger worden als men ook nog met hogere snelheid langs een plaats als Ridderkerk rijdt. Ik vind dat niet echt getuigen van goed rentmeesterschap. Het is goed dat wij hierover discussiëren.

Ik had dit misschien bij het kennismakingsgesprek aan de orde moeten stellen, maar wat moet ik nu afleiden uit het gegeven dat staatssecretaris Atsma niet op het voormalige ministerie van VROM is gaan zitten? Daar kun je heel veel achter zoeken. Misschien doe ik dat, maar ik wil er toch iets over horen, ook omdat een aantal beleidsonderdelen bij het ministerie is verdwenen. De verantwoordelijk beleidspersoon voor het milieu niet op het ministerie heeft gevestigd en dat maakt toch een wat ontzielde en verweerde indruk. Dit kan toch niet een zeer bewuste keuze zijn geweest.

Mijn fractie maakt zich grote zorgen over de financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma voor de komende jaren. Daarvoor heb ik ook al aandacht gevraagd bij het begrotingsonderzoek. Op 13 december komen wij erop terug, maar hoe gaan wij dit grote probleem voor de komende jaren tackelen? Ik zeg heel bewust "we", want ik voel mij er ook voor verantwoordelijk om hierin actief en constructief mee te zoeken. In de richting van de collega's merk ik op dat het goed zou zijn als wij het Hoogwaterbeschermingsprogramma als een groot project gaan kenmerken, zodat wij de voortgang de komende jaren van zeer dichtbij en alert kunnen volgen.

Na 2020 komt er wel geld. Dan volgt de vulling van het Deltafonds met minstens 1 mld. voor de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening. Ik ga ervan uit dat er dan ook voldoende geld wordt gereserveerd voor beheer en onderhoud van de natte infrastructuur en de waterkwaliteit. Graag een toezegging van de staatssecretaris dat dit tot de ambities behoort.

Afgelopen donderdag hebben wij geconstateerd – de minister heeft daarover in tweede termijn ook nog aanvullende gegevens verstrekt – dat de financiële mogelijkheden voor komende jaren er niet heel goed uitzien. Er komt wel meer geld door het verlengen van de MIRT-periode, maar de minister geeft terecht aan dat dit niet allemaal moet worden belegd. Het is nu al niet leuk wat er in de vorige perioden is gebeurd. Dat betekent wel dat er meer knelpunten zullen komen en dat wij die met minder budget moeten oplossen. Dat wordt een heel lastige. Het is dan op zichzelf niet onredelijk ook na te denken over private financiering, maar dat moet geen slag in de lucht zijn. Het zal moeten blijken of dat echt haalbaar is. Laten wij het op dit moment niet veel groter maken dan het is. Als het volledig privaat moet zijn, zeker in deze tijd – zelfs de pensioenfondsen worden genoemd – dan denk ik niet dat men staat te trappelen om te investeren in dit soort voorzieningen, maar wij zullen het zien. Er is creativiteit nodig. Wij zullen innovatief moeten denken. Dat betekent dat wij moeten investeren in knooppunten voor reizigers en goederen. We moeten bijvoorbeeld het Infrafronds ontschotten. We moeten stimuleren dat er railterminals worden gebouwd voor goederenoverslag. We moeten ook toewerken naar één rijksinfrabeheerder. Daarover hebben wij vorige week een debat gevoerd. Ik heb toen een nota beloofd. Ik heb die nu bij me. Ik zal de minister en de collega's een exemplaar laten overhandigen. Daarin doen wij aanbevelingen voor de korte termijn, 2011-2015, en voor de langere termijn. Wij denken dat we echt toe moeten werken naar één rijksinfrabeheerder. We moeten ook doorpakken met de spoorbeveiliging. We moeten investeren in spoorbeveiliging ERTMS, wat jaren is uitgesteld. Als wij dat goed doen, kan dat leiden tot een betere benutting van het spoor en tot minder kosten voor de infrastructuur. Ik heb daarvoor een amendement ingediend, samen met een aantal collega's. We zullen ook moeten gaan voor meer ruimtelijke kwaliteit. Dat raakt het punt dat de heer Jansen in mijn richting noemde. In het regeerakkoord wordt er voor de inpassing van wegen eigenlijk geen extra cent uitgegeven. We moeten ervoor oppassen dat goedkoop geen duurkoop wordt. We zullen ook moeten investeren in de binnenvaart. Ik heb een amendement ingediend om een aantal noodzakelijke aanbevelingen in het rapport van de binnenvaartambassadeur komend begrotingsjaar al op te pakken. We zullen ook moeten investeren in de krimpregio's en in het noorden en oosten van het land, want dat zijn ook regio's met economische potentie. Hoezo, niet kansrijk, zeg ik tegen de minister. Kortom, er zijn nog terreinen genoeg waar wij vol voor kunnen gaan de komende periode, ook als er wat minder geld is. Laten wij de kansen benutten.

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

Slob

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

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Slob kondigde voorafgaand aan het debat van vorige week aan dat Prorail wat hem betreft onderdeel moet uitmaken van Rijkswaterstaat. In het debat, en debatten voeren wij niet voor niets, verzocht de minister de Kamer om haar nog even de kans te geven en geen structuurdiscussie aan te gaan, omdat zij met een soort verbeterplan zou komen. Ik ben wat verrast door het feit dat de heer Slob dan toch deze notitie presenteert. Waarom wacht hij het antwoord van de minister niet af?

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Haverkamp kan niet verrast zijn, want ik heb aangegeven dat ik met iets zou komen. Dat heb ik beloofd, dus dan doe ik dat. Ik verzoek de heer Haverkamp verder om mijn notitie goed te lezen. Afgelopen week heb ik de stand van zaken erin verwerkt. Wij refereren in de notitie ook aan de toezegging van de minister dat zij met betrokkenen gaat spreken, ook met ProRail. De minister komt voor 1 februari met een reactie naar de Kamer. Zij heeft ook aangegeven dat zij institutionele veranderingen niet uitsluit. Ik verwijs de heer Haverkamp met name naar hoofdstuk vijf van mijn notitie. Daarin staat een aantal aanbevelingen dat de komende jaren kan worden doorgevoerd, zonder dat ProRail wordt opgeheven. Dat is bij wijze van spreken een soort sluitstuk waar wij naar toe zouden kunnen werken. Dat is wat ons betreft ook de scope. Dat wil niet zeggen dat wij niet bereid zijn om af te wachten waar de minister mee komt. Ik hoop zelf dat de Kamer een hoorzitting zal organiseren om met betrokkenen over een en ander te spreken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben een gemeenschappelijk doel, maar onze manier om daar te komen, is een andere. Ik was wel verrast, want de heer Slob had vooraf aangekondigd dat hij met een notitie zou komen, maar dat heeft hij tijdens het bewuste debat niet gedaan. Daarom dacht ik dat de heer Slob die nu ook zou opzouten, omdat wij een harde toezegging van de minister hebben. Ik zal de notitie lezen, maar ik neem aan dat de heer Slob het met mij eens is dat het verstandiger is om nu alle energie te steken in het goed doorkomen van de winter, tot aan februari, en op dit moment nog geen concrete invulling te geven aan een uitwerking van de notitie.

De heer **Slob** (ChristenUnie): We hebben een enorme inventarisatie gemaakt, ook op basis van alle gesprekken die wij hebben gevoerd. We hebben veel stukken bestudeerd. De notitie is dus niet op een achternamiddag geschreven. Er zijn problemen, maar we hebben ook geconstateerd dat er bij ProRail goede dingen gebeuren. Laat dat ook duidelijk zijn.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik moet vannacht nog andere stukken doornemen, dus ik kan niet garanderen dat ik ook nog toekom aan de notitie van de heer Slob. Kan hij in twee, drie steekwoorden aangeven wat het verbeterplan inhoudt voor de komende vier jaar? Vorige week hebben wij al aangegeven dat een structuurverandering wat ons betreft een vlucht naar achteren is en dat de reiziger daar deze en de komende winters echt niet beter van wordt. Op welke punten moet volgens de heer Slob

de komende paar jaar worden ingezet? Dat vergemakkelijkt de discussie in tweede termijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als de heer Monasch de pagina's 24 en 25 wel zou willen lezen, dan weet hij al veel meer, want daar staan heel concrete zaken in. Het zijn maar twee pagina's van de in totaal 27, dus dat moet toch wel lukken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb heel veel waardering voor de notitie van de heer Slob. Ik heb er slechts even in kunnen kijken, maar er is geen sprake van, wat je ook wel eens ziet, alleen maar knip- en plakwerk. Ik herken onder meer het plaatje van de Rekenkamer. Er zijn een heleboel zaken op een rij gezet. Ook worden mogelijke oplossingen aangegeven. Wij nemen de bijdrage van de ChristenUnie wat dit betreft dus zeer serieus. Wij gaan het debat aan met de regering. Wij delen de zorg over het spoor en over ProRail. Heeft de heer Slob al een definitieve conclusie getrokken, of is een andere vorm van het spooraanlegbeheer dan het onderbrengen bij Rijkswaterstaat ook nog een mogelijkheid voor de heer Slob, als dat het beste zou zijn?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Deze notitie is ook een uitwerking van ons verkiezingsprogramma waarin wij de wens van een geïntegreerd infrabeheer al hadden verwoord. Dat heb ik vorige week tijdens het debat niet gezegd, maar het staat ook in ons verkiezingsprogramma. Het is wel doordacht. Dit is een verdere uitwerking daarvan. Uiteraard staan wij altijd open voor een gedachtewisseling met de Kamer hierover. Wij denken dat onze oplossing een goede is. Wij hebben voor de kortere termijn een aantal aanbevelingen gedaan dat in de bestaande organisatie kan worden doorgevoerd. Laten wij dan ook maar met dit laaghangende fruit beginnen. Of wij ons einddoel echt zullen bereiken, zal nog moeten blijken. Op een punt moet ik u teleurstellen. Wij hebben niets over de top van ProRail in onze notitie gezet. Dat vond ik eerlijk gezegd iets over de top. Voor de rest staat er veel in waarover wij een goed debat kunnen voeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat praktisch gezien het voorstel om ProRail op te heffen of om de top van ProRail naar huis te sturen, zoals de VVD vraagt, op hetzelfde neerkomt. Wij gaan de discussie aan en ik begrijp dat u dat open wil doen. Dat waardeer ik zeer.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dank u. Laten wij dit op een goede manier oppakken.

Ik heb nog een aantal vragen aan de minister. Ik wil graag meer duidelijkheid over hoe het nu verder gaat met de internetkuis ter ondersteuning van verkeersslachtoffers. De ambtsvoorganger van deze minister, aangezet door de Kamer, heeft vorige jaar gezegd dat hij dit zou gaan oplossen, maar daar hebben wij niets meer van gehoord. Over het parkeren bij het station en de fietsparken zien wij graag het toegezegde actieplan tegemoet, vooral omdat na 2010 het geld op is.

Dan nog iets over duurzaam hout. Wij hebben de commissie gevraagd, en dat is uiteindelijk gehonoreerd, om de staatssecretaris ... Ik krijg morgen graag bevestiging van de staatssecretaris dat die boodschap is overgekomen. Ik zou ook graag zien dat alle treinen rolstoeltoegankelijk worden gemaakt, want dat wordt echt tijd. Ik

Slob

hoop morgen ook wat dat betreft op een duidelijke reactie van de verantwoordelijke bewindspersoon.

□

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ik begin met twee felicitaties, een aan de heer Monasch voor zijn maiden-speech. In termen van deze begroting hoop ik dat voor hem niet geldt wat Koos van Zomeren zei van de fileveroorzakers. Hij zei nogal dichtertlijk het volgende: "De file is een goede gelegenheid om je gedachten te laten gaan over het verschil tussen jou en de anderen. De anderen zijn degenen die in de weg staan." Hem kennende, zal dat niet het probleem zijn. De tweede felicitatie is voor Janine Hennis-Plasschaert van de VVD, die zojuist is gekozen tot Europarlementariër van het jaar. Dat is een felicitatie waard, want Van Rompuy was ook kandidaat. Het blad European Voice is tot deze verkiezing gekomen, onder andere vanwege het verzet waar mevrouw Hennis-Plasschaert leiding aan gaf, tegen het geven van inzage aan de VS in Europese bankboekingen. Ik vind dat een felicitatie waard. Met een knipoog zeg ik erbij dat het een goed teken voor de toekomst is dat een Tweede Kamerlid van Nederland wordt gekozen tot Europarlementariër van het jaar.

De huidige minister volgt een energieke bewindspan op. Mijn fractie heeft oud-minister Eurlings vaak geprezen voor zijn daadkracht. Wij wensen ook deze minister, en de staatssecretaris, veel energie en daadkracht toe, natuurlijk op hun eigen wijze, want mensen moeten vooral zichzelf blijven. Die daadkracht zullen we zeker nodig hebben. We maken op dit ogenblik sombere economische omstandigheden mee. Dat heeft ook een forse impact op de filedruk; die wordt op dit moment overigens flink vertekend. Ik kan dat op de achterkant van een parkeerkaartje uittekenen: als de economische groei, wat wij allemaal hopen, straks weer aantrekt met enkele procenten, zal de mobiliteit met dubbele cijfers stijgen. Om dan een verkeersinfarct te vermijden, zullen alle zeilen moeten worden bijgezet. Alle modaliteiten zullen daarbij voluit moeten meedoen. Mijn voorspelling hierbij is dat we uiteindelijk niet zullen ontkomen aan een vorm van beprijzing. Ik hoop dat wat dat betreft het denken van het kabinet, in tegenstelling tot dat van het CDA, niet op slot is gezet. Wellicht kan de minister nog een inkijkje bieden in haar langeretermijnvisie ten aanzien van mobiliteit en de rol van beprijzing daarin.

Dan de binnenvaart. Alle modaliteiten zijn nodig. Dat geldt zeker ook voor de binnenvaart. De minister wil geen maatregelen nemen om de problemen rond de binnenvaart voor de kortere termijn te bestrijden. De sector zal het zelf moeten doen. Mijn fractie begrijpt de ratio, maar geredeneerd vanuit het publieke belang om zoveel mogelijk over het water te vervoeren, zou het erg jammer zijn als allerlei capaciteit verdwijnt, want die hebben we binnen enkele jaren weer hard nodig. Is de minister ervan overtuigd dat we voor dit scenario niet bang hoeven te zijn?

Het regeerakkoord wijdt mooie woorden aan de binnenvaart, maar verbindt er geen enkele financiële consequentie aan, althans niet voor de oppervlakkige lezer. Waarom wel 500 mln. extra voor spoor en weg, maar geen cent extra voor de binnenvaart? Mijn fractie stelt voor om een substantieel deel van dit bedrag te besteden aan de binnenvaart. Met de heer Aptroot zeg ik

dat ik graag de beantwoording en de toezegging van de minister afwacht. Als die naar tevredenheid zijn, zal ik mijn motie op dat punt zeker niet indienen.

Dan enkele concrete puntjes die daarbij mogelijk kunnen worden gebruikt. Graag een reactie. Het baggeren van het Winschoterdiep moet nu echt eens opschieten. Dit moet niet verknoopt blijven met de overeenkomst met het Noorden. Het ijs breken op de randmeren moet rijksbeleid worden. Het uit het steen halen van de oevers van de Maas en de Gelderse IJssel is buitengewoon kortzichtig en zal leiden tot grote schade aan deze oevers. Dit is een typisch linkse hobby waarop dit kabinet heel eenvoudig kan bezuinigen. In hoeverre is dit een gevolg van een te uitbundige uitvoering van de KRW? Al langer is de trend zichtbaar dat overslagplekken verdwijnen, wat helaas ten koste gaat van vervoer over water. Zou niet eens geïnventariseerd moeten worden wat er op dit moment beschikbaar is en wat we per se willen behouden?

Ik heb al eens eerder gezegd dat je van de Betuwelijn overdag niet kunt eten en 's nachts niet kunt slapen. Deze peperdure lijn moet zo snel mogelijk meer rendabel worden. Hoe meer treinen erover, hoe beter. De rekening daarvan mag echter niet eenzijdig bij de omwonenden worden gelegd. Het aantal treinen neemt momenteel toe en binnenkort zullen er ook zware ertstreinen gaan passeren. De geluidsoverlast in bijvoorbeeld Hardinxveld-Giessendam, maar ook op vele andere plaatsen, neemt hierdoor ernstig toe. Op welke wijze wordt gemeten of dit binnen de perken blijft? Wat zijn de prognoses als het gaat om de toename van geluidsoverlast in de nabije toekomst? Hoeveel ruimte bieden de wettelijke richtlijnen nog? Welke mogelijkheden zijn er om de geluidsoverlast terug te dringen?

Nederland kent ongeveer 300.000 rolstoelgebruikers. Het gros van deze mensen wil graag volwaardig meedoen aan onze samenleving. De toegankelijkheid van het ov voor deze groep is dan ook erg belangrijk. Mijn fractie vindt het verheugend dat in het regeerakkoord positieve woorden worden gewijd aan de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Maar dan moeten we dat ook concreet maken. Op dit moment is het beleid dat pas in 2030 sprake zal zijn van toegankelijke treinen. Tot die tijd zijn rolstoelgebruikers dus afhankelijk van arbeidsintensieve, dure in- en uitstapassistentie. Deze assistentie wordt overigens op de meeste stations niet aangeboden. In andere landen is reeds sprake van betaalbare oplossingen: liften die worden ingebouwd in treinen en door rolstoelgebruikers zelf kunnen worden bediend. Onder meer de Roos Prommenschenckel Foundation heeft hier onderzoek naar gedaan. Uit dat onderzoek blijkt dat de kosten van zulke rolstoelliften zeer aanvaardbaar zijn en bovendien leiden tot belangrijke financiële opbrengsten – stijgende kaartverkoop – en maatschappelijke opbrengsten: veel meer mensen met een beperking kunnen deelnemen aan de maatschappij. Dit biedt perspectief! De SGP roept de minister op om dit voorstel eens goed te bekijken, door te rekenen en vervolgens in overleg met genoemde foundation te komen met een concreet plan van aanpak om dit op kortere termijn te realiseren. Ik vraag niet om extra geld, want dit betaalt zichzelf meer dan terug.

De SGP is pro-life en daarom ook een warme voorstander van een verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Op dit terrein is gelukkig al veel verbeterd. Een verdere vermindering van het aantal verkeersslachtoffers

Dijkgraaf

zal vooral moeten komen van de toepassing van nieuwe, actieve veiligheidssystemen in auto's. Verschillende autofabrikanten werken daar hard aan, mede vanuit een eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid. Tijdens een recent werkbezoek aan Volvo bleek mij dat dergelijke bedrijven aanzienlijk verder gaan dan wettelijk is verplicht; dat is een goede zaak. Het is dan wel erg wrang dat op dergelijke veiligheidssystemen bpm wordt geheven. Daarmee wordt de ontwikkeling en de aanschaf van actieve veiligheidssystemen in feite fiscaal bestraft. Dat moet anders en beter. Op welke wijze zou de overheid juist de ontwikkeling en toepassing van innovatieve veiligheidssystemen fiscaal kunnen bevorderen? Op welke wijze kan dit ook in Europees verband worden aangekaart?

Een van de meest besproken maatregelen uit het regeerakkoord is de mogelijkheid om 130 km/u te mogen rijden op snelwegen. Electoraal heeft dit natuurlijk zijn charme. Eindelijk wordt er eens iets méér ruimte geboden; geen verdere betutteling maar gewoon wat extra gas op de plank. Zit er echter inhoudelijk nog een bepaalde filosofie achter? De maatregel levert op z'n best enige seconden tijdwinst op de meeste vakken. Verder leidt hij tot meer doden, meer milieuvervuiling, meer geluidsoverlast en waarschijnlijk tot meer files, omdat er sprake is van grotere snelheidsverschillen. We moeten nog beginnen aan het besluitvormingstraject, maar toch deze vraag: gesteld dat deze maatregel daadwerkelijk zal leiden tot een serieus groter aantal verkeersdoden en andere effecten, is de minister dan ook bereid tot een rationele afweging en bereid om deze maatregel eventueel niet uit te voeren? Moeten we bovendien in dit verband niet veel meer denken aan dynamische snelheidsbepalingen? Wie op een laat tijdstip vanuit Groningen naar de Randstad rijdt, zou best wat harder dan 120 km/u mogen rijden. Overdag is dit wellicht minder wenselijk. Denkt de minister ook primair vanuit deze flexibele insteek?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De heer Dijkgraaf heeft het terecht over flexibele snelheden, want de matrixborden bieden daarvoor mogelijkheden. Volgens hem zou je op sommige tijdstippen best 130 km/u kunnen rijden. Daarvoor moet je de landelijk vastgestelde maximumsnelheid naar 130 km/u brengen en via die borden kun je dan aangeven wanneer dat wel en niet kan. Ik begrijp dat hij het op zich steunt dat de toegestane hoogste snelheid naar 130 km/u gaat?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ja. Met de randbeperkingen die in net noemde van veiligheid enzovoort zou de maximumsnelheid naar 130 km/u kunnen en zou je wat mij betreft ook best aan 135 km/u kunnen denken. Daarover gaat het dus niet, maar wel over de vraag of je dit kunt doen binnen de beperkingen die we zelf aangeven. In het debat is terecht gezegd dat hierin een aantal pijnlijke punten zit. Daarover moet helderheid bestaan voordat we dit doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Vallen voor u onder die randvoorwaarden ook milieueisen en geluidseisen?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ja, die noemde ik allemaal: milieueisen, emissies, noem maar op. Pas geleden zag ik nog een Amerikaans evaluatieonderzoek waaruit bleek dat dit in generieke zin niet goed uitpakt, maar dat sluit

niet uit dat het op specifieke trajecten misschien zou kunnen.

De heer **Jansen** (SP): Ik stelde collega Slob de vraag hoe hij aankeek tegen het rentmeesterschap in relatie tot extra geld voor infra en harder rijden, minder geld voor inpassing, geluidsschermen en dat soort zaken, en het monddood maken van omwonenden. Hoe kijkt de SGP-fractie daartegenaan?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): We hebben altijd een zwaar punt gemaakt van een goede inpassing. U haalde een voorbeeld aan van een specifieke plek. Het is voor mij moeilijk om daar nu op in te gaan, hoewel ik die goed ken. Ik woon zelf vlak bij de A16 en A20, heb er zelf geen last van, maar ken veel mensen die er wel last van hebben. In de dagelijkse praktijk merk je hoeveel impact dat heeft op het leven van mensen. Dat er een goede inpassing moet komen, is voor mij glashelder.

De heer **Jansen** (SP): U ziet dat in het regeerakkoord extra geld wordt uitgetrokken voor meer infra en dat de maximumsnelheid omhooggaat, en dat er minder geld gaat naar inpassing. Acht u het, als econoom, denkbaar dat die combinatie kan zorgen voor een fatsoenlijke inpassing, of lijkt dat u uitgesloten?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik heb nog steeds de hoop dat er op hoofdlijnen afspraken zijn gemaakt, maar dat bij de concrete uitwerking en invulling wel degelijk naar dit soort aspecten zal worden gekeken. Dat geldt overigens niet alleen hiervoor, maar ook voor de binnenvaart. We zouden met elkaar moeten bekijken wat verstandig beleid is. Voor mij zou verstandig beleid zijn dat óók naar de inpassing wordt gekeken, óók naar het effect voor omwonenden, óók naar het geluidseffect van 130 km/u; de voordelen van de 80 km/u bij Rotterdam zijn immers lagere emissies en minder geluid voor de omwonenden. Dat moet je wel overeind houden.

Ik kom te spreken over de fiets. De oplossing voor veel verstopte wegen is gelegen in een vaker gebruik van de fiets. Hier is nog altijd veel te winnen. Heel concreet dringen wij daarom aan op een voortvarende uitvoering van de aanbevelingen uit de initiatiefnota van de heer Atsma; toen nog Kamerlid, nu uitvoerder van het fietsbeleid. Ik zal maar niet herhalen wat de minister zei, dat horen we morgen. In de schriftelijke reactie gaf de minister ten aanzien van het fietsparkeren bij stations aan, dat aanpak, aansturing en financiering van het betreffende actieplan pas is voorzien in 2011. Dat is beduidend later dan was beoogd. Dit betekent concreet dat allerlei bestaande tekorten op dit terrein nog langer zullen voortbestaan. Welke versnelling is hier te maken, vooral bij de grotere stations waar de tekorten het meest nijpend zijn?

Waterveiligheid moet een belangrijk aandachtspunt blijven. Waarom staat er dan in het regeerakkoord dat de aanbevelingen van de Deltacommissie nader zullen worden bekeken? Dat is ons te mager. Waar is de voortvarendheid die de bescherming van ons land tegen overstromingen en schaarste nodig heeft? De staatssecretaris heeft onlangs gezegd, op het Eerste Nationale Deltacongres, dat voor de uitvoering van het hoogwaterbeschermingsprogramma richting 2015 een tekort van 1 mld. zal ontstaan. Ook is uit nieuwe toetsing gebleken dat meer waterkeringen dan verwacht aangepast zullen

Dijkgraaf

moeten worden. Dat baart mijn fractie zorgen. Is het kabinet bereid om richting 2015 een groot deel van de ontstane tekorten bij te passen? Ik doe graag een suggestie. Vanaf 2012 worden gelden voor hoogwaterbescherming teruggeboekt vanuit het provinciefonds. Het kabinet wil deze met name inzetten voor de Kaderrichtlijn Water. Is de staatssecretaris bereid om deze middelen in te blijven zetten voor hoogwaterbescherming, waarvoor ze ook waren bedoeld?

Het kabinet wil werk maken van bundeling en vereenvoudiging van het omgevingsrecht en het milieurecht. Deze lijn steunt de SGP-fractie van harte. Het zou moeten gaan om een fundamentele herziening. De regering wil dat doen via het Actieprogramma vernieuwing instrumentarium gebiedsontwikkeling. Dat komt op mijn fractie niet over als een fundamentele herziening. Ik wil wijzen op de voorstellen die de heroverwegingsgroep Leefomgeving en natuur in de variant systeeminnovatie heeft gedaan. Is het kabinet bereid deze voorstellen als uitgangspunt te nemen?

Tot slot de convenanten, een veelgebruikt middel om overheden en bedrijven een gewenste richting op te sturen. Papier is echter helaas geduldig. Uit onderzoek, aangehaald door collega Jansen, met de titel "Bewijzen beleid baat" – ik heb het bij me; het zal door de bode worden uitgedeeld aan eenieder en is inderdaad zeer lezenswaardig – blijkt dat convenanten vaak niet effectief zijn en de effectiviteit weinig wordt geëvalueerd. Dat moet anders. Zijn de bewindslieden bereid om alle convenanten op het terrein van Infrastructuur en Milieu door te lichten op de effectiviteit ervan? Daarbij moeten vermeende resultaten wel worden afgezet tegen autonome ontwikkelingen. En als wordt bekrachtigd dat convenanten inderdaad ineffectief zijn, is werken met wél effectieve instrumenten, zoals beprijzing en verplichten, dan niet de juiste route? Alleen zo kunnen we toch de gestelde doelen werkelijk halen?

De **voorzitter**: Het betrof een oratie.

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

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

De **voorzitter**: En nu we het toch over oraties hebben: ik had net, milieuvriendelijk, geboekt met Greenwheels tot 1 uur vannacht. Ik dacht dat ik daarmee wel goed zat, totdat ik zag welk een Fidel Castroachtige tijd mevrouw Ouwehand op het laatste moment op de sprekerslijst heeft gezet: the full monty, 20 minuten! De vloer is aan haar.

□

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter, hartelijk dank voor deze eer. Korthedshalve sluit ik me aan bij de felicitaties van de heer Dijkgraaf aan het adres van de heer Monasch en mevrouw Hennis-Plasschaert, nu niet in deze zaal aanwezig.

"Wij houden een oogje op het milieu"; dat waren de woorden van de kersverse minister van Infrastructuur en Milieu, hier vanavond in vak-K. Ik vond ze weinig geruststellend. Ook vond ik het weinig geruststellend dat milieu is ondergebracht bij een staatssecretaris, en dus

niet langer automatisch in de Trêveszaal wordt besproken. De grootste uitdaging voor onze generatie is het leefbaar houden van de aarde. We teren in op onze reserves, leven op kosten van toekomstige generaties en vernietigen natuurlijk kapitaal. Dat is kritisch natuurlijk kapitaal: de bossen, koralen, vissen en de vogels die we kwijtraken, krijgen we niet zomaar terug. Biodiversiteit is van levensbelang. Dit kabinet onderschrijft dat, zoals bleek uit het eerste kennismakings-AO. Maar of het goedkomt? De Klimaatconferentie in Cancún is inmiddels begonnen, er zal een afvaardiging van het Nederlandse kabinet, een van de staatssecretarissen, heen vliegen met een Nederlandse inbreng. Hij is weinig ambitieus, ik heb hier grote zorgen over.

Eerst maar even een testje. Toegegeven, ik heb al tijdens het kennismakings-AO aan de staatssecretaris gevraagd of hij wist wat nu eigenlijk het meest milieuvervuilende onderdeel van ons voedselpakket is. Ik gaf ook toe dat ik het wel leuk vond om hem dat te horen zeggen, omdat hij tenslotte jarenlang landbouwwoordvoerder is geweest. Maar nu even serieus, ik wil het volgende voorleggen aan het nieuwe kabinet. De productie van dierlijke eiwitten in vlees en zuivel legt een groot beslag op het ecosysteem, onder meer door ruimtebeslag, effecten op de biodiversiteit, grootschalig gebruik van water en broeikasgasemissies. De mondiaal toenemende consumptie zal, bij ongewijzigd beleid, de druk op het ecosysteem doen toenemen en is van invloed op de voedselzekerheid. Om hiervoor oplossingen te bieden, is niet alleen een efficiëntere productie nodig, maar naar verwachting ook een verschuiving in de consumptie van dierlijke eiwitten naar duurzaam geproduceerde dierlijke eiwitten en plantaardige eiwitten. De simpele vraag is: onderschrijft dit kabinet die analyse van het vorige kabinet, waarin tenslotte ook CDA-bewindspersonen zitting hadden? Graag hoor ik hiervan een bevestiging.

Landbouw heeft voor de Partij voor de Dieren altijd centraal gestaan in de behandeling van de milieubegroting, want landbouw is een heel belangrijke veroorzaker van tal van milieuproblemen. Landbouw kan ook de oplossing zijn, maar daarvoor moeten we echte veranderingskeuzes durven maken. Een van mijn eerste debatten in dit huis ging ook over de milieubegroting. Ik weet nog goed dat ik hier stond: het ging over ammoniak, een ware natuurvernietiger. Het was een heel technisch dossier, maar dit probleem is nog steeds niet opgelost. Nederland heeft het grootste stikstofoverschot van alle Europese landen. We kunnen wel zeggen dat er in de afgelopen jaren een reductie is gerealiseerd, maar in Europa vallen we absoluut nog steeds buiten de boot. Het gaat niet om iets terugdringen, het gaat erom of we de natuur weten te beschermen tegen overmatige stikstofdepositie en dat lukt niet. Ik vraag de staatssecretaris welke maatregelen en plannen hij in zijn pakket heeft om wél te zorgen voor een lagere stikstofbelasting. Minister Verhagen gaf al aan dat dit kabinet geen groot voorstander is van gedogen; deelt de staatssecretaris die opvatting? Ik lees dat veel ondernemers, veehouders, nu alweer zeuren om extra uitstel voor vergunningen voor emissiearme stallen. Ik ben overigens geen voorstander van die aanpak; ik vind niet dat we de ammoniakproblematiek moeten proberen op te lossen door steeds meer regels te stellen aan stallen; ik vind dat we de veestapel moeten inkrimpen. Maar goed, het kabinet kiest voor dit beleid, dus hoe gaat de staatssecretaris daarmee om?

Ouwehand

Een probleem dat daarmee samenhangt: mest. Het Nederlandse mestoverschot is groot en groeiende en de veroorzaker van heel wat milieuproblemen. De Partij voor de Dieren zegt dat vaker en al lang, maar wij zijn niet de enigen. De Technische commissie bodem zegt dat het sluiten van de nutriëntenkringloop nodig is om tot duurzaam bodemgebruik in Nederland en elders te komen. Dat is natuurlijk een waarheid als een koe. Vervolgens zegt de commissie dat in een land als Nederland, waarin de omvang van de intensieve veehouderij grotendeels verantwoordelijk is voor de overschotten en verliezen van nutriënten, er twee opties zijn om van het overschot af te komen: de eerste is het terugbrengen van nutriënten naar het gebied waar veevoer wordt geproduceerd, de tweede is het verminderen van de aanvoer van nutriënten naar landbouwgronden. De eerste optie, export van mest en de producten ervan, is nog nauwelijks ontwikkeld en de ontwikkeling ervan heeft tijd nodig. Ik denk niet dat we daaraan snel toekomen. Daarom is volgens de Technische commissie bodem voor de korte termijn alleen het verminderen van de aanvoer van nutriënten, de reductie van de hoeveelheid mest, dus van de veestapel, een optie. De commissie stelt ook voor om na 2013 te sturen op de omvang van de veestapel met een systeem van dierrechten. Die dierrechten zouden ook moeten gelden voor rundvee, geiten en schapen. Ik vraag de staatssecretaris, nu deze onder andere verantwoordelijk is voor de bescherming van onze bodem, of hij bereid is om die dierrechten te handhaven en ze aan te scherpen. En is hij ook bereid om de genoemde diercategorieën daaronder te laten vallen? Graag een reactie.

Een eerder rapport van de Technische commissie bodem baarde mijn fractie ook al zorgen. Via de enorme mestaanvoer in ons land hopen zich in de bodem antibiotica en andere diergeneesmiddelen op. Dit leidt tot resistentie van micro-organismen in de bodem; een grote bedreiging van de bodemgezondheid en, via de gewassen die we daarop telen, voor de gezondheid van mensen. De gevolgen zijn niet in kaart gebracht, maar het is niet moeilijk om te bedenken dat die enorm kunnen zijn. Ik vraag om gericht onderzoek en het per direct instellen van brongerichte maatregelen. Graag een reactie daarop.

Nu fijnstof. De landbouwwoordvoerder van de CDA-fractie, de heer Koopmans, zegt dat het geen enkele risico behelst, maar dat zou je bijna misdadig kunnen noemen. Fijnstof is niet alleen slecht voor de longen – 13% van de varkensboeren, die hun hoop hebben gevestigd op het CDA, kampt met luchtwegproblemen – maar het kan ook ziekteverwekkers meedragen en zoönosen. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegenaan?

Verder de waterkwaliteit. Ons oppervlaktewater is in een slechte staat; het kabinet erkent dat in het regeerakkoord. We moesten natuurlijk wel een beetje lachen toen we lazen dat de ambitie er vooral op is gericht om de kwaliteit van het oppervlaktewater in stedelijke gebieden te verbeteren: alles om maar niet de landbouw te hoeven aanpakken. De kwaliteit van het water in ons landelijk gebied is slecht. Dat we 's zomers niet kunnen zwemmen, is een rechtstreeks gevolg van onze vee-industrie; mest, blauwalgen, grote borden bij de watertjes dat je beter niet kunt gaan zwemmen. Dat de bijen sterven van ons oppervlaktewater is een consequentie van ons beleid met betrekking tot landbouwgif. Ik wil graag van de staatssecretaris weten hoe hij ook voor het buitengebied

de kwaliteit van het water wil borgen, zodat dit aan de gestelde normen kan voldoen. Hoeveel tijd wil hij daarvoor nemen, welke middelen stelt hij beschikbaar en welke instrumenten wil hij inzetten? We hebben gezien dat convenanten sluiten niet voldoende is, dus graag iets nieuws. Natuurlijk zal de Partij voor de Dieren actief met hem meedenken bij de behandeling van de wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden en bij de hercompartmentering van dierrechten. Voor nu vind ik het van groot belang dat de staatssecretaris antwoord geeft op de vraag hoe het zit met de handhaving ervan: is het waar dat alleen administratief wordt gecontroleerd op het gebruik van bestrijdingsmiddelen? Hoe vaak worden telers gecontroleerd, op welke middelen en hoeveel daarvan? We kunnen de blauwe ogen van de bollenboeren niet blijven geloven. We hebben gezien dat in Noordwijk de norm voor de restanten van middelen in het water 4000 keer is overschreden.

Nu de Kaderrichtlijn Water. Het kabinet heeft aangekondigd dat het 40% gaat bezuinigen, temporiseren et cetera. De Partij voor de Dieren maakt zich hierover grote zorgen. De kaderrichtlijn eist een hoge kwaliteit van het rivier- en grondwater, als bron van drinkwater, en die moet uiterlijk in 2015 zijn gehaald. Wat kan de staatssecretaris zeggen over de invulling van die temporisering? En hoe gaat het met de gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied, met de sense of urgency? Er is vastgesteld dat er nationaal onherstelbaar biodiversiteitsverlies optreedt als niet voor 2015 is ingegrepen. Kan de staatssecretaris garanderen dat de drinkwaterbedrijven niet op hoge kosten worden gejaagd door deze temporisering? Graag een uitgebreide reactie.

Over waterberging hebben we al een overleg gehad met staatssecretaris Bleker van Natuur. Hij bezwoer de Kamer dat de regering geen landbouwpolders onder water gaat zetten, permanent of tijdelijk, behalve als dat noodzakelijk is voor de veiligheid. Deze staatssecretaris van Milieu heeft gezegd dat de waterveiligheid voor hem prioriteit heeft. Letterlijk: "vergroting van de waterveiligheid blijft een kerntaak van de overheid". Dat vinden wij natuurlijk prachtig, maar wij denken toch te zien dat de bezuinigingen op het natuurbesluit de waterberging in gevaar kunnen brengen. We horen al dat de Driemanspolder onder druk staat vanwege het natuurgebied in de brief van de staatssecretaris, dat gaat wegvallen. Hoe zit dat? Kan deze staatssecretaris duidelijkheid geven over deze bezuinigingen en de precieze doorwerking ervan op waterveiligheid en waterbergingsgebieden?

Ik kom te spreken over de Hedwigepolder. Ik kan de coalitiepartijen een compliment maken: heel slim gespeeld. We weten dat de alternatieven al uitgebreid zijn onderzocht; die zijn afgekeurd en die gaan het niet halen, maar we gaan er toch nog een keertje naar kijken, om die polder maar niet onder water te hoeven zetten, of te doen alsóf we die polder niet onder water gaan zetten. We weten allemaal dat de termijn die dit kabinet hiervoor heeft genomen, een halfjaar, net valt na de Statenverkiezingen, dus de lijsttrekkers van CDA, VVD en PVV kunnen in Zeeland tegen potentiële kiezers zeggen dat die polder niet onder water gaat en dat uitgebreid zal worden gekeken naar de alternatieven. Maar we weten natuurlijk dat die polder wel onder water moet, want de Westerschelde is uitgediept, er is natuurschade aangericht en we hebben onze handtekening gezet onder compensatie. Ik heb het kabinet een compliment gegeven, maar het siert deze partijen niet.

Ouwehand

Over nog een ander estuarium maakt onze partij zich ook nog grote zorgen: de Eems-Dollard. Uit de antwoorden op de vragen over deze begroting blijkt dat nog steeds wordt vastgehouden aan de verdieping van de Eemsgeul in 2011. Rijkswaterstaat zegt dat dit helemaal geen verslechtering van de natuurkwaliteit gaat opleveren. Maar op basis van welke ecologische inzichten denkt de staatssecretaris dat die verslechtering zal meevallen? We hebben gezien dat het Planbureau voor de Leefomgeving in zijn Balans over 2010 al heeft gesteld dat het huidige beleid rond natuurtypen, estuaria als de Westerschelde en Eems, onvoldoende is om de kwaliteit te verbeteren. En dan zal er ook nog worden verdiept! Er moet meer samenhang komen in het beleid rond natuur, visserij en waterbeheer, en de estuaria dienen te worden beschermd. Ik wil er bij de staatssecretaris op aandringen om ofwel stevig te onderbouwen dat het estuarium zal worden verbeterd, ofwel de verdieping gewoon af te blazen. Dat laatste lijkt mij het allerbeste.

Voorzitter, ik kan u verheugen: volgens mij kunt u alsnog op tijd met uw Greenwheels naar huis, want ik sluit hiermee mijn bijdrage af.

De (algemene) beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik dank alle deelnemers aan het debat. Morgen rond de klok van 18.30 uur krijgen wij de antwoorden van de beide bewindslieden. Vol verwachting klopt ons hart. Veel succes met het lezen van de nota van de heer Slob. Ik wens iedereen een prettige nachtrust en ik zie u morgen, ijs en weder dienende, weer terug.

Sluiting 0.40 uur