

4

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 1 november 2016.)

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom.

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

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

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

De voorzitter:

Wij zijn toe aan het antwoord van de zijde van de bewindslieden in eerste termijn. Ik herhaal nog even wat wij hebben afgesproken over interrupties bij de start van dit debat. Deze zijn ongetwijfeld talrijk, maar kort en krachtig. Ik mag graag het woord geven aan de minister.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



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

Voorzitter. Dank u wel. Ik dank ook de leden van de Kamer voor alle gestelde vragen en voor de inhoudelijke inbreng. Het was een plezierig en constructief debat dinsdagavond, met enige kritische noten van de heer Van Helvert. Ik zie dat dan maar als een soort Limburgse strijdvaardigheid, maar ik heb het als plezierig ervaren.

Voordat wij echt op de inhoud ingaan en ik u vertel welke blokjes wij gaan behandelen, wil ik heel kort iets zeggen over de context van de begroting. Het is een bijzondere begroting. Zoals al werd gememoreerd, is het waarschijnlijk de laatste van dit kabinet. Als het goed gaat, zou er bij de volgende begroting inmiddels een nieuw kabinet geformeerd moeten zijn, maar je weet het nooit. Het is ook voor mij persoonlijk de laatste, mijn twaalfde. Ook dat weet je nooit, maar dat is een keuze die ik deze keer weer gemaakt heb. In de afgelopen vijftien jaar, met een tussenpoos van drie jaar dat ik eruit ben geweest, heb ik eigenlijk alle vlakken van het ministerie gezien en ook mogen verdedigen tijdens begrotingsbehandelingen. Ik heb dat altijd met veel plezier gedaan: nu als minister met in mijn portefeuille de

wegen, de maritieme vaarwegen, de ruimtelijke ordening, het water en nucleaire zaken, maar ook in het verleden als staatssecretaris, toen ik de luchtvaart, het spoor en ook het water in mijn portefeuille had. Ik ben eigenlijk wel trots op het ministerie. Als ik zie wat er al die jaren allemaal verzet is onder leiding van heel goede ambtenaren, dan ben ik gewoon blij dat ik hier al die tijd aan heb mogen werken.

De voorzitter:

Er komt krachtig tegenspraak op dit verhaal van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Nee, voorzitter. Ik vond het een heel mooi begin van de tweede termijn. Wij worden als Kamerleden altijd strak aan onze spreektijden gehouden, maar ik maak via een interruptie gebruik van de gelegenheid om, ik denk mede namens een aantal anderen, de minister heel hartelijk te danken voor haar bereidheid om dat al die jaren te doen en via haar ook de medewerkers. Ik denk dat zij heel terecht aandacht voor hen vraagt. Nogmaals dank daarvoor. Wij maken met veel plezier ook deze begrotingsbehandeling met deze minister verder af.

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

Dank u wel. Ik weet dat zij het allemaal horen, dus dat compliment aan de medewerkers is meteen aangekomen.

Nu denkt u natuurlijk dat ik gas ga terugnemen, maar ik verzeker u dat ik dat voorlopig nog niet ga doen. Het duurt het nog even voordat er een nieuw kabinet is, dus mijn ambities blijven tot die tijd onverkort hoog. Kort en bondig gaat het erom dat wij ons land in beweging houden en dat onze infrastructuur en ons beleid ruimte creëren voor initiatief. Dat is heel belangrijk voor economische dynamiek en voor leefbaarheid. Ik denk ook dat wij veel bereikt hebben. Mevrouw Visser vroeg al even naar de balans. Wij hebben stappen gezet als kabinet. De economie is aangetrokken. 1,7% groei is een goede eerste basis. Ik geloof dat wij met het continu investeren in onze infrastructuur daar ook een forse bijdrage aan geleverd hebben. De basis voor een sterke economie is en blijft een goede infrastructuur die mensen en bedrijven voldoende bewegingsruimte geeft. Ik noem het altijd maar de ruggengraat van de economie.

Ik ga nu starten met de inhoudelijke beantwoording. Ik heb al een aantal vragen schriftelijk beantwoord. Ik heb ook een aantal blokken geformuleerd waarlangs ik met de Kamer gaarne in debat ga over de vragen die zij gesteld heeft. Ik zal ze noemen en ik zal straks ook aangeven wanneer ik weer naar een volgend onderwerp overga. Ik wil eerst spreken over integrale bereikbaarheid, dus bereikbaarheid in haar totaliteit. Dan wil ik specifieker ingaan op Infracafonds en beheer en onderhoud. Dan, meer sectoraal, spreek ik over de bereikbaarheid op de weg, smart mobility, de fiets en verkeersveiligheid, en tot slot over ruimtelijke ordening en water. Er wordt helaas altijd weinig gevraagd over ruimtelijke ordening. De heer Smaling doet daar consequent zijn best voor, maar bij de overige leden is het wat minder aan de orde geweest. Over water hebben we nog een wetgevingsoverleg over twee weken. Daar zal dat onderwerp nog uitgebreid aan de orde komen.

Ik begin maar met het eerste blokje en dat is de integrale bereikbaarheid. Veel leden van de Kamer hebben erop gewezen dat het drukker wordt in ons land. Een aantal van u heeft expliciet de drukte op de wegen genoemd, maar we zien natuurlijk hetzelfde op het spoor en op het water. De oorzaak is positief. Dat is de groeiende economie. Die brengt mensen en goederen in beweging. We zien dat ook op langere termijn nog doorgaan. De grootste groei zien we in de regio's Amsterdam, Rotterdam-Den Haag en Utrecht-Eindhoven. Die knelpunten hebben we in beeld. We voeren MIRT-onderzoeken uit naar deze regio's, maar we hebben ook in het verleden al diverse projecten in gang gezet om daar vast op in te spelen.

Belangrijk is dat we breed kijken naar de opgave en de oplossingen. Die verandering heb ik al een tijdje geleden ingezet. Het is dus niet nieuw dat we bereikbaarheid integraal bekijken. Dat is eigenlijk al begonnen bij de Beter Benutten-projecten. We zijn niet van plan om zomaar op de oude voet voort te gaan met de sectorale aanpak. We zijn niet van plan om verkokerd te kijken naar alleen wegen, spoor of vaarwegen, zeg ik bijvoorbeeld tegen de heer Van Helvert, die daarvoor waarschuwde. We gaan van-deur-tot-deuroplossingen bedenken met alle modaliteiten die daarbij van toepassing zijn. Waar het om gaat, is dat bereikbaarheid centraal staat en niet de infrastructuur. We willen ook alle intelligentie inzetten om het verkeer soepeler te laten verlopen. Technologie kan ons daar goed bij helpen. We doen er dan ook heel veel aan om smart mobility te ontplooiën. Ik kom daar later nog apart op terug.

Uiteindelijk gaat het er natuurlijk om om mensen te verleiden en het ze gemakkelijker te maken om niet in de spits te rijden. Ik ga net als mevrouw Visser uit van een vrije keuze, maar een duwtje in de rug kan soms wel effectief zijn om bijvoorbeeld de spits te verlichten. Met het programma Beter Benutten hebben we voor 19% minder vertraging in de spits gezorgd. Dagelijks gaat het om inmiddels bijna 50.000 spitsmijdingen. Dat doen we met werkgevers. Er is een heel stevig netwerk opgebouwd van 2.100 actieve werkgevers. Daarmee bereiken we 175.000 werknemers. Het is heel belangrijk dat je de zaken niet alleen doet als rijksoverheid, maar ook samen met de omgeving.

Bereikbaarheid is dus wat mij betreft het uitgangspunt. Ook in de financiering zal de Kamer dat terugzien. Daarmee kom ik ook meteen op het Infrafonds. De wereld verandert onder onze handen. Aan de ene kant moeten we op lange termijn investeren. De doorlooptijd van onze projecten is gemiddeld twaalf jaar. Je moet je investeringen dus ook ver vooruit kunnen plannen. Aan de andere kant gaan technologische ontwikkelingen razendsnel, vragen klimaatdoelen om actie en wordt constante vernieuwing van ons beleid gevraagd. Als de economie weer aantrekt, zie je ook weer effecten. Het klinkt misschien daadkrachtig en aanlokkelijk om met al die veranderingen al onze projectambities op de langere termijn muurvast te leggen, maar dat is niet verstandig. Dat vraagt ook dus iets van de manier waarop wij ons programma financieren. Om Nederland in beweging te houden, voeren we tot 2028 — en nu dus tot 2030, zoals u in de begrotingsstukken hebt kunnen lezen — een omvangrijk investeringsprogramma uit voor wegen, spoor en vaarwegen. We financieren dat vanuit het Infrafonds. We hebben dat verlengd tot 2030 en we hebben ook een keuze gemaakt voor een verdere verlenging.

We kiezen echter ook voor een nieuwe aanpak. Flexibiliteit is daarin een kernwaarde. Dat realiseren we door het geld niet bij de start vast te leggen in rigide projectoplossing, maar dat te koppelen aan gebiedsgerichte programma's. Daar zijn we vorig jaar mee begonnen in Brabant, waar we in plaats van de ring om Eindhoven, ervoor hebben gekozen om een programmabudget in te zetten. We zullen dat nu ook in andere regio's gaan doen, zoals u ook in de MIRT-brief hebt kunnen lezen. In die programma's zullen we, samen met de regio kijken naar de meest verstandige keuzes en naar alle ontwikkelingen die gaande zijn, gekoppeld aan de keuzes die ook regionaal gemaakt worden, bijvoorbeeld voor bedrijvenlocaties of ruimtelijke ordening of stedelijke ontwikkeling. Daar hoort dus ook een integraler en flexibeler manier van financieren bij. Ik zei daar al iets over. Het Infrafonds wordt daarom aangepast. De heer Smaling vroeg daar ook om. Het kabinet heeft een aantal maatregelen aangekondigd in de kabinetsreactie op IBO-Infra om flexibeler te worden in de plannings- en financieringssystematiek. Dat doen we dan ook stapsgewijs bij nieuwe projecten.

Door nu de fondsen te verlengen en ze toekomstgericht te maken, kunnen we ervoor zorgen dat opgaven nu en in de toekomst aangepakt kunnen worden en dat onze infrastructuur op wereldniveau blijft. Er zitten in het Infrastructuurfonds nog wel schotten tussen wegen, spoorwegen en vaarwegen, net zoals we die in het Deltafonds zien tussen waterveiligheid en waterkwaliteit. Mevrouw Belhaj vroeg of de blik op de wereld ook nog zou kunnen leiden tot de ombouw naar een bereikbaarheidsfonds, waarbij je je zou kunnen afvragen of je die schotten nog wel zouden moeten hebben. We hebben in onze kabinetsreactie op IBO aangegeven dat het kabinet de voor- en de nadelen van zo'n bereikbaarheidsfonds nu aan het verkennen is. We zullen de Kamer deze kabinetsperiode nog informeren over de uitkomsten van die verkenning. Een flexibeler inzet kan voor- en nadelen hebben. Het is dan ook van belang om heel goed in beeld te hebben wat dat voor consequenties zou hebben. We komen daar dus snel op terug.

Er zijn ook andere vragen gesteld over de financiering. De heer Madlener vraagt mij natuurlijk ieder jaar om meer geld te investeren in wegen, terwijl andere leden van deze Kamer juist vragen om meer geld te steken in ov en spoor. Het is maar net wat ieders smaak is op dat vlak. De staatssecretaris en ik hebben de keuze gemaakt die we nu hebben neergelegd in de begroting voor 2017. We investeren vanuit het Infrafonds in zowel wegen, als spoor, als vaarwegen. Ik investeer gemiddeld jaarlijks tot en met 2030 zo'n 2,6 miljard euro in wegen. Ik denk dat we daar een heel eind mee vooruit kunnen. Het klopt dat we een bijdrage hebben geleverd aan het oplossen van de financieel-economische crisis van een aantal jaar geleden en dat we daarvoor geld uit het Infrafonds hebben gehaald om dat vervolgens op andere plekken in te zetten. Maar tegelijkertijd zijn we ook wel fors blijven investeren, ook dit jaar. Komend jaar investeren we bijna 6 miljard. In 2017 hebben we het over 2,4 miljard in wegen, 2,2 miljard in spoor en 0,9 miljard in vaarwegen. Omdat de mobiliteit toeneemt, ook op de langere termijn, hebben we besloten, zoals ik al eerder zei, om het Infrafonds met twee jaar te verlengen tot en met 2030. Daardoor komt 10,9 miljard aan extra ruimte vrij voor het Infrafonds en 2,6 miljard voor het Deltafonds. Het signaal is dus heel helder: er is en blijft altijd geld nodig voor de Nederlandse infrastructuur.

Bij de afweging over de investeringen mikken we op de meest ernstige knelpunten. Die staan voorop. Of die knelpunten zich in de regio of de Randstad voordoen, dat maakt eigenlijk niet uit. Er kan niet worden gezegd dat er een stringente verdeling van 80% Randstad en 20% regio is. Dat is niet het geval. Op basis van de modellen bekijken we waar de problematiek zich voordoet en daar investeren we. Soms investeren we in een bepaald deel van het land, maar profiteert het hele land daarvan. De A15 is daarvan een heel mooi voorbeeld. De verbreding van de A15 bij de Maasvlakte is voordelig voor de hele goederencorridor door Nederland. Dat is in het westen van het land. Maar de Rotterdamse haven profiteert weer zeer van het doortrekken van de A15 vanaf Bemmeloord richting de A12 in het oosten van het land. Het is dus niet altijd te zeggen of een investering in een regio alleen voordelig is voor de regio of dat zij voordelig is voor de hele economie. Dat laatste is waar wij van rijkswege vooral naar kijken. Waar heeft de bv Nederland het meeste baat bij?

Wat betreft de besteding van het extra geld: wij zijn terughoudend met die bestedingen om te voorkomen dat onze opvolgers geen ruimte meer voor eigen keuzes hebben. De staatssecretaris en ik hebben besloten om deze kabinetsperiode maximaal 1,4 miljard voor nieuwe ambities en risico's te bestemmen: 749 miljoen voor nieuwe wegen, 553 miljoen voor het spoor en 98 miljoen voor vaarwegen. Over die besteding voeren wij dit najaar overleg met de regio's in het Notaoverleg MIRT; dan komen wij er uitgebreid op terug.

Het gaat erom dat we voldoende vooruit investeren in de infrastructuur. Ik gaf al aan dat het om langetermijnprojecten gaat. Er moet ook zekerheid zijn over wat er gaat gebeuren. Dat legt de basis voor een stevige economische groei. Doen we dat niet, dan lopen de files onnodig op, worden de treinen overvol en leveren we in op logistieke kwaliteit. Dat past niet bij Nederland.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Madlener, die voor zijn doen langdurig heeft gewacht, een interruptie wil plegen.

De heer Madlener (PVV):

Het gekke van dit beleidsveld is dat de minister natuurlijk erft wat haar voorgangers hebben gezaaid. Zodoende kunnen ook de volgende kabinetten pas de wegen openen waartoe deze minister een besluit heeft genomen. We zien de files nu enorm toenemen, en dit kabinet heeft in de afgelopen periode enorm veel miljarden uit het Infrastructuurfonds gehaald. Ik stel vast dat het aantal tracébesluiten en het aantal plannen voor wegen, die haar opvolger straks kan openen, enorm is teruggelopen. Kan de minister aangeven wat haar opvolger gaat oogsten van wat zij gezaaid heeft, behalve de bezuinigingen? We zien namelijk allemaal dat die miljarden verdwenen zijn. De minister kan dat dan wel verlengen in 2030, maar het geld dat voor de komende jaren nodig was is weg.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb de heer Madlener altijd aangegeven dat wij bezuinigd hebben op een oplopend budget. Dat wil zeggen dat onze uitgaven er helemaal niet zo slecht voorstaan. Ik verwachtte

al dat de heer Madlener wederom met deze vraag zou komen, dus heb ik het allemaal nog eens op een rijtje gezet. In de vijf jaar voor Rutte I, de periode 2005-2009, hebben we 6,624 miljard per jaar uitgegeven. In de zes jaar van Rutte I en II hebben we, inclusief de bezuiniging waar de heer Madlener steeds op doelt, 7,721 miljard uitgegeven. De begroting van 2016 tot 2028 geeft aan dat we 7,003 miljard gemiddeld zullen uitgeven. Dat betekent dat zowel de kabinetten-Rutte I en II als de opvolgende kabinetten nog steeds ongeveer een half miljard boven de periode 2005-2009 uitkomen. Dus ja, er is geld uit het fonds gehaald, we hebben moeten bezuinigen en het is "minder meer" geworden, maar er zit een stijgende lijn in. Dat voor wat betreft de erfopvolging. De heer Madlener heeft gelijk dat je altijd oogst wat je voorganger zaait.

Wat mijn voorganger goed heeft gedaan, is dat hij in een moeilijke en complexe tijd waarin alles op slot zat doordat er ineens een luchtkwaliteitsprogramma, het NSL, moest komen, een aantal spoedtrajecten heeft uitgevoerd. Hij heeft een aantal bestaande wegen verbreed door aan de zijkant de spitsstrook om te bouwen naar een stuk weg of door eraan gewoon nog een extra stuk aan te leggen. Dat was toen het enige wat kon. Dat heeft ook een voordeel opgeleverd. Ik ben nu nog bezig met de vragen over het Infrafonds, het beheer en onderhoud. Ik kom straks terug op de wegen, maar dit heeft echt een voordeel opgeleverd via vermindering van het aantal files. Ik ben zelf bezig geweest met het maken en het met de omgeving en de Kamer tot stand brengen van grote ontbrekende schakels, zoals de ring om Utrecht, het doortrekken van de A15, de Blankenburgtunnel en het aan elkaar verbinden van de A13 en de A16. Die zullen natuurlijk een nog veel groter effect hebben op het oplossen van de problematiek, omdat het netwerk daarmee robuuster wordt. Je krijgt eigenlijk een alternatief op het moment dat er files zijn. Dat resultaat gaat mijn opvolger oogsten, want die zal die wegen uiteindelijk openen en de eerste startbesluiten nemen. Ook daarmee ligt er volgens mij inhoudelijk een goede erfenis. Mevrouw Visser vroeg in de voorbereiding welke tracébesluiten in de vorige periode en in deze periode zijn genomen. Zoals de Kamer heeft kunnen zien, is dat gewoon een hele lijst. Ik denk dat het voor de toekomst van belang is om te weten dat wij ons uiterste best hebben gedaan. Volgens mij hebben wij veel gerealiseerd. Wij geven de opvolgers dus een mooie basis. Wat infrastructuur betreft, ben ik — misschien net als de heer Madlener — een soort rupsje-nooit-genoeg, want het kan natuurlijk altijd meer.

De voorzitter:

In de voortzetting doen we het allebei wat korter.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben natuurlijk heel blij, bijvoorbeeld met de A4 Midden-Delfland. We zien daar een gigantische verbetering van de bereikbaarheid van de regio Rijnmond. Dat is echt fantastisch geweest, hoewel sommige partijen in deze Kamer natuurlijk altijd zeggen dat meer wegen zorgen voor meer files; daarbij kijk ik vooral naar GroenLinks. We zien dat dat niet waar is. Meer wegen verlichten de files. Dat is fantastisch, maar de komende jaren neemt het aantal kilometers nieuw asfalt af. Dat is precies mijn punt. De minister kan wel kijken naar 2030 en als je dan het gemiddelde neemt, zal het natuurlijk nog wel meevallen, maar de komende vijf

jaar gaat het aantal kilometers nieuw wegdek, die gewoon hard nodig zijn, afnemen. Dat is natuurlijk ook de erfenis van deze minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, er gaat nog heel veel gebeuren. We zijn bezig met de A1, de A6, de A9 en de A10 en er wordt opgeleverd. Er lopen op dit moment in het land ook heel veel andere projecten die allemaal opgeleverd gaan worden. Voor het MIRT-overleg kunnen we misschien nog eens op een rijtje zetten wat er allemaal nog wel of niet bij gaat komen. Nogmaals: we investeerden veel. Dat zult u allemaal zien in de buitenwereld. Er komen nog veel investeringen aan; dat zullen de opvolgers ook zien. Dat is ook nodig, want zolang we groeien, moeten we ook blijven investeren in de fysieke infrastructuur van de weg, het spoor, de vaarwegen, de slimme infrastructuur voor smart mobility en de programma's van Beter Benutten. We pakken gewoon alles aan om ervoor te zorgen dat ons land goed blijft draaien.

In het kader van zo'n meer integrale aanpak is het natuurlijk heel logisch dat de heer Smaling ...

De voorzitter:

Volgens mij wil de heer Van Helvert van het CDA op hetzelfde algemene punt een interruptie plaatsen. Ook die interruptie wordt kort en krachtig.

De heer Van Helvert (CDA):

De minister zei dat het niet zo is dat er bewust minder in de regio wordt geïnvesteerd en meer in de Randstad, maar dat er wordt geïnvesteerd waar problemen zijn. Dat lijkt mij nogal logisch, want het zou er nog bij moeten komen dat er bewust minder wordt geïnvesteerd in de regio! De cijfers van de Rijkswaterstaat, die netjes onder elkaar zijn gezet en die zijn opgeteld en afgetrokken, tonen echter aan dat de afgelopen jaren 80% van de inframiddelen in de Randstad terecht is gekomen en in alle andere regio's samen 20%. Ik snap dat dat niet op een weegschaaltje hoeft te worden gelegd; dat hebben wij ook al eerder gezegd en wij begrijpen ook dat er in de Randstad voor mainports iets extra's moet gebeuren, maar een verhouding van 80:20 slaat behoorlijk uit het lood, zeker gelet op het aantal inwoners en de percentuele verdeling van het verdienen van het bruto binnenlands product. Mijn vraag is dus of de systematieken en modules wel kloppen waarmee op het ministerie wordt berekend of iets een probleem is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals: een investering die neerslaat in een bepaalde regio, kan ook van invloed zijn voor het hele land, maar laten we dat maar even terzijde laten. Wij hebben natuurlijk veel discussie met de verschillende regio's. Ik noem in Nederland alles "een regio", maar dat is een verschil in definitie. We hebben een vijftal regio's en daar spreken we mee in de MIRT-overleggen. Vaak wordt daar gezegd: uit uw systematiek blijkt niet dat we een probleem hebben, maar wij ervan dat wel als zodanig. Naar aanleiding daarvan hebben we twee jaar geleden besloten — ik heb dat hier ook wel eens verteld — om de onderzoekssystematiek aan te passen door niet meer de grotere wegvlakken in ogenschouw te nemen maar per wegvlak te kijken en ook de

economische zwaarte wat zwaarder te laten meewegen. Dat model is klaar. Het is samen met de regio's besproken. In de volgende capaciteitsanalyse, ergens in het voorjaar van 2017, zal dat dan voor het eerst tot uiting komen. Dat gaat betekenen dat je op een veel nauwkeuriger, gericht niveau kunt zien waar de problematiek zit. In de Randstad gaat het vaak over heel grote wegvlakken, terwijl het in de regio gaat over heel specifieke punten. Die specifieke punten kun je vaak ook oplossen met een Beter Benutten-aanpak, maar soms ook met fysieke investeringen. Naar aanleiding van de volgende NMCA zal dat dus naar buiten komen.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik denk dat dat heel terecht is. Onlangs heb ik schriftelijke vragen gesteld over bijvoorbeeld het grote aantal ongelukken op de A2 tussen pak hem beet Echt en Sittard. We hebben daar toen schriftelijke vragen over gesteld. Het antwoord van de minister was: als je het bekijkt over het hele wegvlak vanaf Eindhoven tot Born, dan valt het aantal ongelukken wel mee. Ja, maar de vraag gaat over dat specifieke wegvlak. In Limburg zijn de wegvlakken natuurlijk wat langer, doordat het een uitgerekte provincie is, dan bij de A4, om maar wat te noemen. Dan is het percentage allemaal wel weg te calculeren, maar effectief is het beeld anders op die tien kilometer tussen Echt en Born. Is dat wat er nu gaat veranderen in de scope van het ministerie? Begrijp ik dat zo goed?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

U doelt nu meer op de verkeersveiligheidscijfers, die weer in andere onderzoeken zitten. Maar stelt u zich het volgende voor. Vroeger zeiden we: er is sprake van een file als je anderhalf keer de normale reistijd over een bepaald stuk weg hebt. We hebben nu dat stuk weg sterk verkleind. We bekijken nu per wegvak hoe het staat met de filezwaarte. Verder wordt nu ook de economische kracht — zitten er meer vrachtwagens op de weg, of niet? — zwaarder meegewogen. We komen straks nog op de verkeersveiligheid, ook een van de kopjes, maar daarbij doen we ook veel meer diepteonderzoeken, waardoor veel meer ook specifieke risicoanalyses op bepaalde plekken kunnen worden uitgevoerd. Ik denk dat ook dat van belang is.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik luister zo meteen naar het verhaal van de integrale benadering. Verkeersveiligheid is nu een apart kopje, maar files ontstaan juist ook door verkeersonveilige situaties. Neem de N50, de N35 en de N36 in Overijssel of de A2 tussen Weert en Eindhoven. Als je het integraal bekijkt, zie je dat juist de verkeersonveiligheid zorgt voor de files. Maar wellicht gaat de minister daar nog op door.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarom hebben we ook twee budgetten. Er is een budget voor filebestrijding en er is het Meer Veilig-budget, waarmee we specifieke wegvakken aanpakken waar verkeersveiligheidsvraagstukken spelen, ook om de doorstroming te bevorderen. Natuurlijk wordt bij de inrichting altijd uitermate sterk rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Dat is onderdeel van de aanbesteding.

Ik kom op de integrale aanpak. Ik begon het net al te zeggen: de heer Smaling vroeg mij naar de ideale mix van modal shift. Het zou natuurlijk mooi zijn als je wist hoe die was, maar de in alle opzichten ideale mix bestaat niet, zo kan ik hem verzekeren.

De voorzitter:

Kunnen we proberen om de bewoordingen zo te kiezen dat ook de mensen op de publieke tribune het kunnen volgen? U had het over "modal shift".

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

"Modal shift" is een term die wij altijd zo gebruiken.

De voorzitter:

Vandaar de vraag.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Laten we het zo zeggen: de heer Smaling vroeg zich af wat de ideale mix is van zowel personenvervoer als goederenvervoer, ook qua type vervoer. De ideale mix is moeilijk te geven. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) kan die vraag niet beantwoorden. Het hangt natuurlijk heel erg af van de individuele keuze, van de behoefte. We kunnen er echter wel voorwaarden voor scheppen. Ik denk dat het belangrijkste is dat je ervoor zorgt dat er ruime en betere keuzemogelijkheden zijn en dat personen- en goederenvervoerders volop zelf de beste vervoerskeuze kunnen maken. Met programma's als Beter Benutten proberen we dat ook te bevorderen, bijvoorbeeld door het goederenvervoer te verplaatsen van de weg naar de binnenvaart.

Geld gaat natuurlijk niet alleen naar nieuwe projecten, waarover ik het zojuist even had, maar gaat voor een heel groot deel ook naar beheer en onderhoud. En dat is maar goed ook, want we willen gewoon een goede staat van onze infrastructuur behouden. Dat staat of valt met goed beheer en onderhoud. Verschillende leden van de Kamer hebben hun zorgen geuit. Ik geloof dat de heer Van Helvert zelfs de kwalificatie "deplorabel" gebruikte. Dat de onderhoudstoestand van het hoofdwegennet "deplorabel" is, staat echter niet in het rapport van de Algemene Rekenkamer. Sterker nog: daarin staat niets over de onderhoudstoestand zelve. Daarin wordt alleen iets over de informatievoorziening geschreven. Uit internationale vergelijkingen blijkt dat ons land steeds aan de top staat wat betreft de kwaliteit en de prestaties van de infrastructuur. Dat wil ik heel graag zo houden.

De voorzitter:

De heer Smaling wil nog even terugkomen op die Engelse term, heb ik de indruk.

De heer Smaling (SP):

Ja, voorzitter, dat hebt u goed ingeschat.

De minister zegt, zoals een liberaal betaamt, dat iedereen zijn eigen keuze maakt en dat je dus geen ideale mix van vervoersmodaliteiten kunt bedenken. Dat kan natuurlijk wel, namelijk door beleid te voeren. Je kunt fiscaal prikkelen

of ontmoedigen, waardoor de vervoersmix in een richting gaat die je als overheid graag wilt. Als je ervoor kiest om zo duurzaam mogelijk mobiel te zijn met een minimum aan uitstoot van CO₂ of andere onwenselijke stoffen, dan richt je het belastinginstrumentarium daarop in. Daar hoor ik de minister niet over.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Smaling heeft er helemaal gelijk in als hij op dat onderdeel doelt. Ik dacht dat hij bedoelde: hoeveel doen we over spoor, hoeveel doen we over weg, hoeveel doen we over water? Dat kun je natuurlijk niet vastleggen, want dat is constant in beweging. Op sommige momenten is het spoor aantrekkelijker, op andere momenten is het water aantrekkelijker. Maar we gebruiken de belastingmix wel degelijk. De heer Smaling heeft de afgelopen jaren ook kunnen zien hoe het Rijk de belastingen heeft ingezet om bepaalde vormen van mobiliteit te bevorderen boven andere vormen.

De heer Smaling (SP):

Er wordt dan toch wat makkelijk gezegd dat het Planbureau voor de Leefomgeving hier niet naar zou kunnen kijken. Een aantal jaren geleden was er de studie Nederland Later, waarin een aantal scenario's stonden. Die waren op zich wel extreem, bijvoorbeeld om helemaal voor de natuur of helemaal voor de economie te gaan. Dat kun je met vaarwegen, spoorwegen en wegverkeer ook doen. Dat kun je nog scheiden voor personen en goederen. Dan kun je bekijken hoe het land beweegt. Het lijkt mij dat dat gewoon kan. Ik ben dus wel benieuwd of de minister bij het planbureau heeft gecheckt of het dit niet kan, want dat lijkt me heel sterk.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Smaling heeft gevraagd naar de optimale mix. Daarvan heb ik gezegd dat het planbureau die niet kan geven. Het planbureau kan scenario's maken, zoals de heer Smaling nu zelf schetst. Maar scenario's zijn geen optimale mix. Daarin wordt gewoon in verschillende varianten gedacht over de vraag: wat nou als? Nogmaals: als je een aantal jaar geleden zo'n studie had gedaan naar weg, water en spoor, dan zou die al helemaal niet meer van toepassing zijn met de huidige kennis over smart mobility en wat dat allemaal voor veranderingen teweeg gaat brengen in onze mobiliteit. Straks is het helemaal niet meer interessant of je met de auto of het ov bent als die allebei schoon en geleid zijn. Dat verandert allemaal. Wat dat betreft is het dus constant in beweging. Volgens mij moet je gewoon per gebied, per jaar en per era bekijken hoe je daarin investeert. De Rotterdamse haven zegt bijvoorbeeld: wij willen zoveel procent goederenvervoer over de weg, zoveel procent over het spoor en zoveel procent over het water doen. Zij zetten er dan op in om dat te stimuleren met hun eigen instrumenten. Wij doen dat via Beter Benutten-programma's, om te bekijken waar de knelpunten zitten. We doen het ook via het fiscale beleid. Het is echter wel een bewegend veld, omdat mobiliteit nu eenmaal heel snel verandert van vorm en functie.

De heer **Smaling** (SP):

Ik heb nog één vraag als het mag. Er is ook een klimaatakkoord gesloten. Dat moet straks ook een rol gaan krijgen in de keuze voor vervoer en transport. Dan is een auto, een vrachtwagen, een bestelbus, een vliegtuig of een binnenvaartschip waaraan strenge eisen worden gesteld door de Rijnvaartcommissie ...

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Smaling** (SP):

Dat verschilt allemaal, en de NS is al groen. Dan is het toch juist heel zinnig, als je weet dat je dat ook moet gaan doen, om die zaken te vergelijken in scenario's of op wat voor manier dan ook?

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

Ik vind het veel zinniger om dan bijvoorbeeld te sturen op emissievrij of op een zo laag mogelijke uitstoot. Ik wil niet sturen op de vorm van vervoer, want als alle auto's straks schoon zijn en de wegen in 2030 allemaal energieneutraal zijn, zoals mijn ambitie is, is de auto dan nog de viezerik, zoals we nu vaak denken? Of is het dan het binnenvaartschip, dat misschien maar eens in de tien, vijftien, twintig jaar wordt vervangen, omdat de investeringskosten hoger liggen en het dus moeilijker is om daaraan alle nieuwe elementen toe te voegen? Dat is gewoon heel moeilijk te zeggen. Misschien denkt de binnenvaart naar aanleiding daarvan: wij gaan even een stap vooruit maken, want wij willen de groenste blijven. Dan wordt daar weer van alles verzonnen. Dus nogmaals: volgens mij moet je sturen op de outcome en niet op de input. Je moet niet sturen op hoe je het aan de voorkant verdeelt, maar op wat je er aan de achterkant uit wilt hebben. Dat is een zo schoon mogelijk vervoerspark.

De **voorzitter**:

U hebt ook nog een tweede termijn, mijnheer Smaling. Mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Dit was een interessant debatje. Ik vraag me ook altijd af: hoe duur wil je het autorijden nog maken? Nederland betaalt al zo'n beetje de hoogste autoprijzen ter wereld en we stappen nog steeds met zijn allen in die auto. Het idee van links om het nog duurder te maken, lijkt me dus heel slecht. Maar dat was even iets anders.

Ik wil het hebben over het onderhoud van onze wegen. De minister doet hier net of er niets aan de hand is, maar de Rekenkamer heeft wel gezegd dat onvoldoende duidelijk is wat er precies aan de hand is. De Merwedebrug is nu bijvoorbeeld afgesloten voor zware vrachtwagens, omdat het gewoon gevaarlijk wordt. Hier lijkt toch iets mis te zijn gegaan in het voorzien van tijdig onderhoud. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat je wacht tot een brug bijna instort om dan in alle paniek die hele brug af te sluiten. Hier is dus iets misgegaan en de zorg van de hele Kamer is: op hoeveel andere plekken zou dit ook aan de hand kunnen zijn, en

worden we straks weer overvallen door een nieuwe brug die ineens afgesloten moet worden?

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

Ik wil daarop antwoord geven, maar ik heb een paar zinnen nodig om daarnaartoe te komen. Dit staat namelijk ook hier in mijn antwoorden. Het gaat over beheer en onderhoud. Ik heb niet gezegd dat de Algemene Rekenkamer geen commentaar levert op de informatievoorziening, maar wel heel duidelijk dat hij niets gezegd heeft over de staat van ons onderhoud. Dat is belangrijk, want ik vind zelf dat die staat heel goed is. Ik hoop dat de Kamer dat uiteindelijk ook vindt. We hebben sinds 2011 ook extra middelen uitgetrokken voor beheer en onderhoud, vervanging en renovatie. We hebben heel veel geld vrijgemaakt — 2,2 miljard sinds 2012 — juist om de instandhouding van de infrastructuur vorm te geven. Ik blijf dat ook steeds monitoren. Op het moment dat er nieuwe uitdagingen zijn of er nieuwe risicoreserveringen nodig zijn, dan zal ik daar ook weer voor ramen.

Nu zegt de heer Madlener terecht: als het allemaal zo goed geregeld is, hoe kan dan zoiets gebeuren als met de Merwedebrug? Dat was inderdaad een heel vervelende verrassing, maar dit soort verrassingen is natuurlijk nooit uit te sluiten. Wij weten van alle bruggen wat de leeftijd is. De heer Bisschop vroeg of Rijkswaterstaat dit in de gaten houdt. We hebben het overzicht en dat bewaren we door periodiek inspecties uit te voeren. Rijkswaterstaat heeft dus een goed beeld van de staat van de bruggen, weet welke bruggen het eind van hun levensduur naderen en kent de termijn waarop vervanging of renovatie nodig is. We weten ook dat bruggen door intensiever en zwaarder verkeer dan aanvankelijk was ingeschat, eerder het einde van hun levensduur bereiken. Dat heet het Programma Vervanging & Renovatie. De bruggen die aan het einde van hun levensduur komen, worden ook veelvuldiger en intensiever geïnspecteerd. Maar een onverwachte situatie is gewoon nooit uit te sluiten. We hadden de Merwedebrug al geïnspecteerd en we waren ook al bezig om een vervangingsprogramma te bedenken. Dat maakt, zoals de heer Madlener weet, ook al deel uit van het MIRT als vervolg op de verbreding van de A27. Maar toen we de voorbereiding daarvoor aan het doen waren, kwamen we er in het onderzoek op een gegeven moment achter dat er meer slijtage was en dat de brug er slechter voor stond. We moesten dus helaas ingrijpen door een tijdelijke gebruiksbeperking te realiseren. Met andere woorden: we hebben het allemaal in beeld; er zijn programma's voor en die lopen ook allemaal, maar het kan nog weleens voorkomen dat iets toch meer tegenvalt dan je had gedacht.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik denk dat het zo toch niet helemaal werkt. Als je voorziet dat een brug aan het einde van zijn levensduur komt, kun je natuurlijk van tevoren al maatregelen nemen, zodat je hem helemaal niet hoeft af te sluiten. De Merwedebrug is nu afgesloten. Dat lijkt een soort paniecreactie: o jee, we komen er nu ineens pas achter dat het met die brug toch veel slechter is gesteld. Ik wil gewoon de garantie van de minister — zij zegt dat ook eigenlijk — dat het nooit meer hoeft te gebeuren dat het onderhoud zo slecht blijkt te zijn dat een brug afgesloten moet worden. Ik hoop dat dat waar is, maar ik heb daar nog niet veel vertrouwen in. Er zijn heel

veel bruggen gebouwd in de jaren vijftig en die verkeren nu allemaal in dezelfde staat als de Merwedebrug. Ik wil graag klip-en-klaar horen of de minister nu alle bruggen, viaducten en noem maar op in beeld heeft. Kan zij uitsluiten dat een situatie zoals die van de Merwedebrug nog een keer gaat voorkomen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We hebben alle bruggen in beeld. We houden er ook rekening mee dat ze eerder het einde van hun levensduur bereiken dan ooit gepland was, vanwege zwaardere belasting. We denken bij alle bruggen na over de vraag of ze opgeknapt of vervangen moeten worden. Bij de Merwedebrug was dat dus ook al in beeld. We hebben al een extra Merwedebrug ernaast gepland. Ik geloof dat die, uit mijn hoofd, vanaf 2019 wordt aangelegd. We zullen daarna de andere brug renoveren. Maar toen we inspecties gingen doen om ons voor te bereiden op de manier waarop de bestaande brug gerenoveerd moest worden, kwamen we tekenen van minuscule haarscheurtjes tegen. Die zijn de vorige keer niet gezien, maar die zitten er nu wel. Als je die ziet, moet je toch rekening houden met de veiligheid van de mensen die over zo'n brug heen moeten, en moet je maatregelen nemen. Dat is altijd complex. Je kunt niet zeggen dat dat soort dingen zich in de toekomst nooit meer voor zal doen. Er kan zich altijd iets voordoen waardoor we een ingreep moeten doen. Maar komt dat omdat we niet opgelet hebben of omdat dit soort dingen niet in de planning staat? Nee. Kan zich een keer iets nadeligs voordoen? Ja, dat kan natuurlijk altijd. Maar doordat we zo'n uitgebreid programma hebben, ga ik ervan uit dat dat niet tot nauwelijks zal voorkomen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb een vraag over de bereikbaarheid, maar ik geef de collega's graag de gelegenheid eerst dit punt over de bruggen uit te discussiëren met de minister.

De heer Bisschop (SGP):

Dank. Het is niet onze gewoonte om vrouwen niet voor te laten gaan, maar ik neem graag de gelegenheid te baat.

De voorzitter:

Nee, dat is zeker niet uw gewoonte. Gaat u verder.

De heer Bisschop (SGP):

Ik heb toestemming van de voorzitter. Ik kan het betoog van de minister goed volgen. Het feit dat die haarscheurtjes zijn ontdekt, geeft natuurlijk aan dat er controle is. De minister onderstreept een- en andermaal dat het een incident is en dat dat nu eenmaal kan voorkomen. Maar ik vraag haar toch hoe dat zich dan verhoudt tot de bij herhaling gemaakte opmerking van de Algemene Rekenkamer dat de budgetten voor onderhoud nou niet bepaald overmatig hoog zijn. De budgetten zijn opgehoogd, maar met een versnelde afschrijving van de levensduur zullen we de budgetten ook sneller moeten ophogen. Hoe verhoudt dat zich tot elkaar?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Rekenkamer heeft gezegd — dat is de oude discussie en die loopt nog steeds — dat we ongeveer 300 miljoen tekortkomen op ons beheer- en onderhoudsbudget als we alles conform einddatum zouden willen doen. Mijn antwoord was toen dat sommige dingen langer duren en andere dingen weer sneller gaan. Daarom houden we altijd een flexibel budget van 300 miljoen. Daar is de Kamer toen uiteindelijk mee akkoord gegaan. Inmiddels hebben we met de Rekenkamer overeenstemming over definities, bijvoorbeeld over de vraag wanneer iets is afgeschreven of niet. Daar komen we dus wel uit. Het verschil tussen de Rekenkamer en ons is dus niet het belangrijkste, want ik denk dat we wel op één lijn komen te zitten.

Maar wat doe je als blijkt dat er meer nodig is? In het flexibele denken zijn de bruggen misschien wel eerder in plaats van later afgeschreven. Dan zullen we daar gewoon geld voor moeten uittrekken. Dat komt dan ten laste van bijvoorbeeld nieuwe investeringen. Dat heb ik nu natuurlijk ook gedaan. De 2,2 miljard heb ik afgehaald van de mogelijkheid om nieuwe dingen aan te leggen. Wat moet je doen bij iets acuuts? Dan kun je altijd geld vrijmaken. Als we zien dat iets op termijn gaat spelen, moet het ministerie tegen de Kamer zeggen hoe we de prioriteiten anders gaan inzetten. Dat heb ik de Kamer de vorige keer beloofd en dat beloof ik nu weer. Dat geldt als er nieuwe areaaluitbreidingen zijn die niet goed zijn meegenomen. We proberen tegenwoordig altijd die life cycle cyclus in te brengen. Als er extra risico's blijken te zijn — misschien krijgen we in Nederland ook wel een keer een aardbeving op plekken waar infrastructuur zit; wie weet — dan moeten we die dingen opnieuw bekijken en opnieuw voorleggen. Die mogelijkheid en die keuze is er gewoon.

De voorzitter:

U hoeft niet in tweeën te interrumperen, mijnheer Bisschop.

De heer Bisschop (SGP):

Nee, maar ik maak graag van de gelegenheid gebruik om dat wel te doen. Ik hoor de minister niet spreken over het eventueel op termijn ophogen van het budget. Het is vestzak-broekzak. Ik snap dat, en dat moet ook om het onderhoud goed te borgen, maar het kan op termijn ook leiden tot daadwerkelijke ophoging van budget. Hoe kijkt de minister daartegenaan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat kan. Dat is altijd een keuze. In het verleden, in 2011, heb ik er een structureel budget voor vrijgemaakt. Daarvoor gebeurde het altijd een beetje ad hoc, met de schuiven. Ik weet dat we in het voorjaar van volgend jaar weer nieuwe cijfers krijgen bij ons intern. Die kunnen er best toe leiden dat het budget voor beheer en onderhoud in de volgende begroting wordt verhoogd. Zoals wij het fonds kennen, betekent dit dat het in principe ten koste gaat van wat anders, waarschijnlijk van aanleg. Maar het kan ook zijn dat een nieuwe regering er weer extra geld in steekt. Dat weet je natuurlijk nooit. Maar alles kan. Nogmaals, beheer en onderhoud is voor ons heel belangrijk. Zorgen dat wat je hebt goed op orde is, is bijna nog belangrijker dan de aanleg van nieuwe dingen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Wij hebben in eerste termijn ook vragen gesteld over de Merwedeburg. Ik ken deze minister nog niet zo lang, maar ik merk dat er in het debat voor een kleine technische manier of benadering van een probleem wordt gekozen, waardoor het allemaal een stuk minder ernstig lijkt. Maar volgens mij is wat er op dit moment aan de hand is ongehoorlijk ernstig. De vragen die eerder zijn gesteld, gaan niet zozeer over de vraag of de minister haar best heeft gedaan om in onderhoudsbudgetten te voorzien of om te bekijken hoe goed het onderhoud is. Ze gaan eigenlijk over de vraag in welke mate Rijkswaterstaat op dit moment goed zicht heeft op het achterstallige of uitgestelde onderhoud. Het gezegde luidt: wat er niet is, zie je niet. Weet de minister niet waar het probleem ligt? Weet zij überhaupt niet hoe het eraan toe is? Of weet zij dat wel en is er dus een soort megaschema waarin je precies kunt zien welk onderhoud noodzakelijk is?

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

Ik heb dit net uitgebreid verteld. De heer Bisschop complimenteerde ons nog omdat wij dat allemaal in beeld hebben. Wij weten welke bruggen aan het einde van hun levensduur komen; die worden ook extra geïnspecteerd. Er is een uitvoerig programma voor vervanging en renovatie. Wij hebben dat dus in beeld en wij weten dat.

Vorige keer is gevraagd naar het niveau van de kennis en informatievoorziening over de kunstwerken binnen RWS, omdat de Rekenkamer daarover ook een opmerking heeft gemaakt. Over bruggen is bij Rijkswaterstaat voldoende kennis beschikbaar, al vraagt het natuurlijk altijd aandacht om de nodige specifieke kennis op peil te houden. Dat gebeurt door opleiding, werving en samenwerken met andere infrabeheerders. De Rekenkamer heeft inmiddels aangegeven dat de informatiehuishouding bij Rijkswaterstaat is verbeterd, maar dat er natuurlijk nog altijd uitdagingen zijn. Het zou de Rekenkamer niet zijn als hij dat niet altijd zou zeggen. Ik ben het er ook mee eens en er wordt aan gewerkt, bijvoorbeeld door te investeren in een systeem voor areaalinformatie.

Ik ben het dus niet met mevrouw Belhaj eens dat het een groter probleem is dan een technisch probleem als het gaat om de vraag: heb je het in beeld en heb je het voorzien? Ik vind het wel een groter probleem voor de buitenwereld. Dat is echter weer een heel ander vraagstuk, namelijk dat het een gigantisch effect heeft als een deel van onze infrastructuur ergens is afgesloten. Dat blijkt nu ook weer. Het heeft meteen een enorm economisch effect. Dat hebben wij ook kunnen zien in deze regio. Mevrouw Belhaj sprak in haar betoog over nadeelcompensatie. Daarvoor bestaat een regeling waarop mensen een beroep voor compensatie kunnen doen als het een X-effect heeft op hun inkomen. De eerste aanvraag is binnen, heb ik gezien.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Even het verschil tussen de positieve opmerking van de Rekenkamer waaraan de minister refereert en het wat minder positieve element. De Rekenkamer stelt dat de minister stappen heeft gezet om ervoor te zorgen dat er definities worden bedacht om al die gebreken zorgvuldig in kaart te kunnen brengen. Daarvoor heeft de minister een pluim gekregen. Het negatieve aspect dat de Rekenkamer

noemt, heeft betrekking op het feit dat die informatievoorziening niet op orde is. Ik lees dan dat je dus geen totaalsysteem hebt waarin je alles precies kunt volgen van een brug in de jaren zeventig die van een bepaald materiaal is gemaakt tot aan de bouw van een tunnel in de jaren negentig. Daar is aan toegevoegd dat de verschillende aannemers die aan het werk zijn en onderhoud plegen aan bruggen, blijkbaar een andere manier van registreren hebben. Mijn vraag is daarom simpel. Als wij morgen aan de minister vragen om met één druk op de knop alle gegevens te leveren waar welke brug in Nederland eraan toe is ...

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj, dit is geen interruptie. Dit is een hele termijn. Wilt u het wat korter formuleren?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat zal ik zeker doen, de dag is nog lang. Ik vraag of de minister morgen met één druk op de knop de Kamer kan aanleveren hoe het er precies mee staat en in welke mate er sprake is van achterstallig of uitgesteld onderhoud.

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

Voor de derde keer: wij hebben volledig in beeld hoe het staat met het onderhoud van onze bruggen en wanneer zij moeten worden vervangen. Of wij dat met één druk op de knop uit een apparaat kunnen krijgen, weet ik niet, maar het zou mij niet eens verbazen als dat wel kan. Ik vind het vooral belangrijk dat wij dat in beeld hebben. De discussie met de Rekenkamer vind ik heel belangrijk en daar is de Rekenkamer ook voor. Hij vraagt steeds aan ons om dit zo inzichtelijk te maken dat het met iedereen kan worden gedeeld en het voor iedereen volgbaar is. Daarnaast vraagt de Rekenkamer ons ervoor te zorgen dat overal dezelfde definities worden gehanteerd. Het is dus niet zo dat wij het niet in beeld hebben, maar het gaat veel meer over de toegankelijkheid van de informatie.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, op hetzelfde punt?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nee, voorzitter

De voorzitter:

Mevrouw Visser, op hetzelfde punt?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ja.

De voorzitter:

Zullen wij dan eerst mevrouw Visser het woord geven? Dan doen wij het een beetje logisch.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik kom terug op beheer en onderhoud. Dit onderwerp is al vaak in de Kamer besproken en er zijn stappen gezet om

het inzichtelijk te maken; het zijn dan vooral definitiekwesties. Belangrijker nog is dat er voldoende geld wordt gereserveerd en dat als er meer nodig is, beheer, onderhoud en renovatie topprioriteit krijgen. Dat heb ik de minister ook horen zeggen. Ik kom terug op de Merwedebrug. Die situatie is ontzettend vervelend geweest voor al die ondernemers en inwoners in Brabant die daar iedere dag hebben vastgestaan. Denk ook aan het sluipverkeer. In de schriftelijke beantwoording op onze vraag heeft de minister gezegd dat ze dit gaat evalueren. Kan de minister aangeven wanneer die evaluatie komt? Als er zo'n noodsituatie ontstaat, hebben we het dan goed op orde met de gemeenten en de provincies, zodat we dit soort problemen zo snel mogelijk kunnen oplossen? In Brabant stond namelijk alles vast, inclusief het sluipverkeer vanuit België. Welke stappen zijn er gezet en welke afspraken zijn gemaakt met provincies en gemeenten om dit soort noodsituaties zo snel mogelijk op te lossen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is een terechte vraag van mevrouw Visser. De evaluatie zal zich vooral richten op de vraag hoe je moet omgaan met zo'n situatie als je zoiets constateert. Dat was ook mijn vraag. Diegene die dit heeft geconstateerd heeft 's nachts gewoon bedacht dat het veiliger was om de brug dicht te doen. Dat moet je ook doen. Je moet een besluit kunnen nemen als je dit constateert. Je kunt je echter afvragen of je niet vooraf al een soort protocol kunt maken voor hetgeen je moet doen als dit soort plotselinge zaken zich voordoet, zodat je heel goed in beeld hebt wat er allemaal bij komt kijken. Wat betekent dit voor het openbaar vervoer? Wat betekent dit voor andersoortige ontsluitingen? Wat betekent dit voor omleidingen, enzovoorts? Daar kijken we naar in de evaluatie. Ik weet niet precies wanneer die klaar is. Dat kan ik navragen. De vraag is hoe we, als zich zoiets voordoet, ervoor zorgen dat er zo min mogelijk overlast is en we een en ander in zo goed mogelijk overleg met de omgeving doen. Dat is voor mij de essentie van de evaluatie. Daarnaast kijken we in de evaluatie natuurlijk ook naar technische aspecten. Wat kun je wanneer zien? Hoe doet je dat?

Mevrouw Visser (VVD):

Ik ga toch nog even verder op dit punt. We hebben namelijk ook een brief gekregen van de staatssecretaris over de Moerdijkbrug. Deze situatie heeft ook weer invloed op de bereikbaarheid van Brabant. De minister zegt dat er een evaluatie plaatsvindt en dat er op basis daarvan een protocol wordt vastgesteld. Begrijp ik het dan goed dat er op dit moment geen duidelijke afspraken zijn over de vraag wat men moet doen in een noodsituatie, zowel op het spoor als op de weg, met wie er gecommuniceerd moet worden en op welke wijze men er zo snel mogelijk voor kan zorgen dat het verkeer door kan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Die zijn er wel. Ik heb niet gezegd dat er een protocol komt, maar dat ik naar aanleiding van de evaluatie zal bekijken of er nog een protocol moet komen. Ik wil weten of datgene wat we hebben voldoende is, of dat dit naar aanleiding van de ervaring die we hebben gehad uitgebreid of verbeterd moet worden. We hebben het een tijdje terug gehad bij de tunnel bij Limburg. Ook daar moesten we een ingreep doen.

Achteraf dachten we: als we anders of beter gecommuniceerd hadden, hadden we het verkeer misschien beter kunnen omleiden en begeleiden. Je moet ervan leren en bekijken of je in het algemeen datgene wat je hebt, moet verbeteren.

Uw vraag wat we afspreken met de regio, heb ik nog niet beantwoord. Ik ben er zelf geweest in het herfstreces. We hebben een bijeenkomst gehad op ambtelijk en bestuurlijk niveau over de volgende vragen. Wat spreken we met elkaar af? Hoe doen we het? Wie doet wat? Wat moet er allemaal geregeld worden? Dat heb ik zelf ervaren als een plezierig overleg, evenals, zo heb ik begrepen, de partijen in de regio. We hebben met elkaar een soort actieplan opgesteld. Inmiddels wordt de brug natuurlijk opgeknapt. We hopen dat het probleem snel is opgelost. Wat je opdoet aan ervaring, moet je ook weer gebruiken voor de toekomst.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren over een ander onderwerp.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik sluit aan bij een interruptie van de heer Smaling van een halfuur geleden. Ik zat op een mogelijkheid te wachten om daarop door te gaan. Het gaat om de vraag hoe je als overheid kunt sturen op een gewenste vervoersmix. Daarbij gaat het onder andere — dat zal niemand verbazen — om de korte afstandsvluchten en de treinen. Zelfs de baas van Schiphol zegt dat het maatschappelijk totaal onverantwoord is om van die heel goedkope korte vluchten te doen. De tickettaks is in Nederland onbespreekbaar, maar hoe zit het met de wortel? Denk aan makkelijker kunnen overstappen. Ik weet dat dit bij de staatssecretaris hoort, maar ik wil het aan de minister vragen, omdat de minister samen met het kabinet staat voor het uitvoeren van het klimaatakkoord van Parijs. Sorry voor de uitweiding, voorzitter. Het grijpt ook aan op de belastingen. Het is dus een overstijgend onderwerp. Als je het niet wilt doen met belastingen, waarom doe je het dan niet met de wortel? Een daarvan is ervoor zorgen dat de bagageoverstap op Schiphol net zo gemakkelijk is als je van vluchten naar treinen gaat en dat tickets net zo gemakkelijk te bestellen zijn. Is de minister bereid om te bekijken hoe je, in plaats van met een belastingmaatregel, met meer service en aandacht de modal shift beter kunt ondersteunen? Ik gaf maar één voorbeeld; ik kan er nog een paar geven. Het heeft wel degelijk invloed op de keuzes die mensen maken. Hoe maak je een keuze aantrekkelijker zodat die vaker gemaakt wordt? Dat kan fiscaal worden gedaan, maar ook door het serviceniveau omhoog te brengen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik schoot inderdaad de staatssecretaris even aan omdat beide onderdelen in haar portefeuille zitten. Ik weet niet of daar al over gesproken wordt of niet. Zij zal er zo dus nog iets over zeggen. Laat ik er in het algemeen iets over zeggen, zoals mevrouw Van Tongeren mij vraagt. Met Beter Benutten bekijken we specifiek voor de rijkswegen waar knelpunten zitten en hoe mensen verlost kunnen worden om van de ene naar de andere vorm van vervoer te gaan. Beter Benutten is nu nog heel erg gericht op een paar regio's. Het wordt straks onderdeel van het totaalbeleid van I en M. Onderdeel van de MIRT-beslissingen wordt dat niet

alleen wordt nagedacht over meer infrastructuur, maar ook over andere vormen en andere manieren van vervoer. Dit soort elementen zouden daar een rol in kunnen spelen. Dat is een heel algemene opmerking. Of er, meer specifiek, naar gekeken wordt, of het aantrekkelijk is, of het werkt en of het wenselijk is, daar kan ik nu verder niet op ingaan.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Zo'n zelfde vraag heb ik over binnenvaart, zeevaart en treinvervoer. Kan ook bekeken worden hoe men daarbij kan worden verlucht naar de meest efficiënte en best te benutten methode, die ook goed is om binnen het energieakkoord en klimaatverdrag te blijven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We doen dat al, voornamelijk vanuit de verkeersbewegingen. Bij opstoppen en capaciteitsproblemen verlokken we partijen om een andere keuze te maken. We doen het minder vanuit het energieaspect, maar we zien wel dat het een positief effect heeft op energie. Met het Beter Benutten-programma hebben we laten zien wat de voordelen daarvan zijn. Zoals ik al eerder aangaf in debat met de heer Saling, is dat uiteindelijk complex omdat vervoersmodaliteiten vrij snel veranderen van uitstoot. Wie is de boosdoener en wie niet? Sommige vervoersmodaliteiten worden nu eenmaal minder vaak vervangen dan andere, dus daarbij kunnen minder snel nieuwe technologische ontwikkelingen worden geïmplementeerd. Je moet dus blijven kijken naar de output die je kunt bereiken en niet per se focussen op de modaliteiten zelf. Daarbinnen moet je steeds creatief blijven. Wat dat betreft verschillen we dus niet zo veel.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, op dit punt?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Jazeker. De minister maakt een prachtig bruggetje naar het punt waar ik nog even op terug wil komen. Ik weet dat de minister een groot fan is van de zelfrijdende auto. Het wagenpark wordt steeds schoner en er komen steeds meer elektrische voertuigen bij. Ik wil de link leggen met bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. Ik spreek daar graag met de minister over in de context van de Omgevingswet, maar hier is het wat minder aan de orde geweest. Maar als je kijkt naar de combinatie van ruimtelijke ordening en bereikbaarheid, vormen 50 auto's, dus ook 50 elektrische auto's, op het Lange Voorhout een file, maar één tram niet. Kijkt de minister in de scenario's die ze aankondigde voor het einde van het jaar om bereikbaarheid centraler te stellen, ook naar de binnenstedelijke bereikbaarheid? En die 50 auto's op een rij die in file in de stad vormen maar een tram niet, hoe neemt ze die mee als ze kijkt naar de ontwikkeling van modaliteiten? D66 vindt het erg belangrijk dat we ook het ruimtelijkeorderingsaspect van de verandering van modaliteiten meenemen als we nadenken over toekomstige scenario's.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als ik denk aan zelfrijdende auto's, denk ik niet alleen aan de milieuvoordelen, dus minder brandstofverbruik, of de veiligheidsvoordelen, minder ongevallen, maar ook aan de

capaciteitsvoordelen, zowel op de snelweg als binnenstedelijk. Doordat er minder gestopt en geremd wordt en wat meer in een rechte lijn wordt gereden, zal je minder files op de snelwegen krijgen. Dat is dus een voordeel. In stedelijk gebied kun je de deeleconomie verder bevorderen. Daar wordt op diverse plekken al mee geëxperimenteerd. De zelfrijdende auto maakt het makkelijker om niet te bezitten maar te delen en kan makkelijker elders geparkeerd worden. Het onhandige gebruik dat geldt voor een snelweg, omdat die maar een paar uur per dag intensief wordt benut en andere uren niet, geldt ook voor een auto en bijna alle spullen die we hebben. Alleen onze kleren dragen we de hele dag, maar de rest zou je best kunnen delen. Het gaat dus ook makkelijker worden, zodat er voor steden andere concepten ontstaan waarbij de deelauto in een soort van taxiconstructie kan worden ingezet. Ik ga ervan uit dat ook dat zijn effecten zal hebben.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg dit in relatie tot bereikbaarheid. Het ibo-verhaal, de bereikbaarheid en de integrale aanpak gaan veel meer over de spelregels die wij voor de toekomst afspreken. Het verhaal rond Smart Mobility gaat er wat dieper op in. Dit is iets wat wij gaandeweg met elkaar ontwikkelen, waarop wij naar ik hoop in Nederland vooruit kunnen lopen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Zeker, en ik ben het voor een groot gedeelte met de minister eens. Er is natuurlijk wel een link tussen de manier waarop je de financiële stromen voor het bevorderen van bereikbaarheid inricht en de visie op niet alleen de bereikbaarheid tussen steden, maar ook de werkelijke reis van deur tot deur. Dat gebeurt natuurlijk ook heel vaak in de stedelijke regio. De vervloeiing van privaat naar openbaar vervoer en de deeleconomie die ertussen zit, zijn wel heel relevant als je ook de ruimtelijkeorderingsaspecten ervan meeneemt. Daarom vraag ik de minister om dit mee te nemen bij het uitwerken van de scenario's. Bereikbaarheid centraal, en dat betekent ook kijken naar het ruimtelijke effect van de verschillende modaliteiten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het zal deel uitmaken van bijvoorbeeld de Nationale Omgevingsvisie. Daarbij stellen wij deze vragen ook. Hoe zit het dan met de link tussen privaat vervoer en openbaar vervoer? In ons land zijn er vrij kleine steden en woont iedereen redelijk verspreid. Ik stel me zo voor dat je vertrekt met je auto, dat jouw app op het moment dat je bij stedelijk gebied komt, vertelt dat je moet overstappen op het hoogwaardig openbaar vervoer. Het is al voor je geboekt, dat gebeurt allemaal met die ene kaart waarover wij het straks misschien nog hebben. Je stapt uit en je fiets, je private vervoer, of een OV-fiets staat klaar. Daarmee maak je het van-deur-tot-deurconcept heel gemakkelijk. Waar mensen nu nog op het spoor of in de auto zitten, is de ondersteuning straks door middel van ITS heel belangrijk. Daarin investeren wij onder andere. Wij zijn nu een paar jaar bezig om dat zodanig te stimuleren, te motiveren en voor een deel te subsidiëren dat de markt goed op gang komt. Ik denk dat dat ons heel veel gaat opleveren, omdat Nederland een klein land is dat vol is. Het gemakkelijk maken van dit soort bewegingen van A naar B, bijna los van de modaliteit, zou ideaal zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De financiële stromen, de budgetten en de indeling van een toekomstig financieringsfonds voor infrastructuur moeten dus ook bij die visie aansluiten, maar gericht op bereikbaarheid in plaats van modaliteit.

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

Dan doen we dus al. Kijk naar de beter benutte budgetten, die op diverse wijze ingezet kunnen worden. Tegelijkertijd moet je echter weten dat er genoeg is voor de diverse dingen die je wilt doen. Wij bekijken niet voor niets de voor- en nadelen. Als iedereen in de commissie het erover eens is dat een grote weg moet worden aangelegd, moet het niet gebeuren dat er niets meer over is voor spoor, of andersom, dat er niets meer over is voor de weg of de vaarwegen als wij het ERTMS in één keer willen aanleggen. Je moet dus wel goed in de gaten houden dat de budgetten evenredig worden verdeeld, maar wel indachtig een totaaloplossing.

De **voorzitter**:

Mevrouw Visser, kort graag.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het voor- en nadelenpakket bij het bereikbaarheidsfonds wordt verder uitgewerkt. Ik wil de minister twee suggesties meegeven. Ten eerste zegt de minister dat het beter benutten al gebeurt. Laten we dan ook de goede dingen eruit halen en bezien hoe het erin past. Ten tweede, wat ik in de opsomming van de minister miste, gaat bereikbaarheid niet alleen over het hoofdwegennet. Het gaat vooral ook — en het voorbeeld van Den Haag werd hier al genoemd — om het onderliggende wegennetwerk. Ook daar gaan allerlei financiële stromen naartoe. Wordt meegenomen dat de financiële stromen van gemeenten en provincies daaraan gekoppeld worden? Wij kunnen het heel vaak over onze gelden en inzet hebben, maar bij bereikbaarheid en doorstroming heb je het ook over de gemeenten en provincies.

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

Wij hebben op een gegeven moment geld overgemaakt naar de BDU voor OV en weg. De staatssecretaris ziet erop toe dat dit geld goed wordt besteed. De gemeenten en provincies kunnen daarin zelf keuzes maken wat zij waaraan besteden. Ik kom nog te spreken over het onderzoek van de ANWB, die heel veel vraagstukken ziet bij de provinciale en gemeentelijke wegen. Daar is dus een mogelijkheid voor hen om ermee aan de slag te gaan.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dat is net iets te mager. Er wordt gesproken over een nieuw bereikbaarheidsfonds. De minister geeft duidelijk aan dat er breder wordt gekeken en dat de lessen van Beter Benutten daarbij worden meegenomen. Het gaat dan juist om de doorstroming van het hoofdwegennetwerk, het onderliggende wegennetwerk en andere modaliteiten. Is het dan niet logisch om veel duidelijkere afspraken te maken over de bereikbaarheid, juist omdat je de financieringsstromen op deze manier vormgeeft? Het moet niet alleen een bestuurlijk overleg MIRT zijn waarin met elkaar wordt

gesproken, maar er moeten ook daadwerkelijk resultaatverplichtingen worden afgesproken, ook voor het onderliggende wegennetwerk. Anders blijven we investeren in een A2, een A15 of wat dan ook, maar rijden we met elkaar de file in om de stad in te mogen.

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

Helder, maar dit hangt niet alleen samen met de BDU. Je kunt het ook buiten de BDU om afspreken, want de provincies en de gemeenten hebben natuurlijk ook andere budgetten waarmee ze dingen kunnen doen. Ik ben het eens met mevrouw Visser dat als wij flink investeren om een gebied te ontsluiten of te verbeteren, er in het MIRT-overleg afspraken moeten worden gemaakt met regionale bestuurders zodat het probleem niet op een andere plek opduikt of de inspanningen gefrustreerd worden. Investeren hebben anders een averechts effect. Het kan weleens zo zijn dat je iets investeert in het hoofdwegennetwerk waarmee je het regionaal netwerk ontlast. Andersom kan het zo zijn dat er wordt geïnvesteerd in het regionaal netwerk waarmee het hoofdwegennetwerk wordt ontlast. Je moet het wel met elkaar eens zijn dat de investeringen die je doet, uiteindelijk een gezamenlijk effect hebben dat door iedereen wordt gewild.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

In het eerdere pleidooi van de minister stond zij open voor een bereikbaarheidsfonds waarin wegen en openbaar vervoer integraal worden gezien om problemen op te lossen. Daar werd ik blij van. Nu proef ik weer een beetje dat we het alleen hebben over de wegen. Ik check het dus even. Ziet de minister een bereikbaarheidsfonds als iets integraals? Vindt zij dat problemen ook kunnen worden opgelost met openbaar vervoer?

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

Ja. Een bereikbaarheidsfonds behelst een veel bredere aanpak. Soms kan het zelfs nog op een ander vlak liggen dan een fysieke investering. Je moet natuurlijk wel binnen de wettelijke regels blijven die horen bij een infrafonds. Beter Benutten is, zoals u weet, het voorbeeld dat daaraan ten grondslag zou kunnen liggen. In alle MIRT-onderzoeken die we doen met de regio's gebruiken we een integrale aanpak als hoofdlijn. Dat is nog iets anders dan een fonds waar alle schotten uit zijn. Daar heb ik het over.

Voorzitter. Ik wil overgaan naar het thema bereikbaarheid op de weg.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij heel goed. Ik kijk even naar de collega's en deel hun mede dat de minister nu een uur en vijf minuten aan het woord is, waarvan zij vijftien minuten heeft kunnen gebruiken voor haar eigen betoog. Verder is zij bezig geweest met het antwoorden op interrupties. De leden van de Partij van de Arbeid-fractie hebben zich tot nu toe heel rustig gehouden. Ik vraag de andere leden om een beetje terughoudend te zijn met de interrupties totdat de minister haar betoog op onderdelen heeft afgerond. Daarna is er uiteraard alle gelegenheid voor vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter, het is mijn laatste, dus ik vind het ook wel een beetje leuk zo!

De **voorzitter**:
Ik probeer u te helpen!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik kom te spreken over de bereikbaarheid op de weg. Ik gaf al aan dat onze bewegingsvrijheid is toegenomen. Aan het einde van de kabinetsperiode is ons wegennet met meer dan 700 kilometer uitgebreid. Om dat tastbaar te maken: dat is de afstand van Den Haag tot aan Berlijn. Dit gaat om de wegvakken die we erbij hebben gekregen. Ik vind het eigenlijk veel interessanter dat we vaart hebben gebracht in de complexe megaprojecten. Ik noemde ze al: de grote nieuwe verbindingen, de A13/A16, de Blankenburg-tunnel, de Ring Utrecht en de verlengde A15. Ik verwacht dat we al deze besluiten in deze kabinetsperiode kunnen afronden, zodat de opvolgers ermee aan de slag kunnen.

Feit is ook dat de internationale waardering van onze infra hoog is. Ons land staat op de vierde plek van de ranglijst van meest concurrerende landen. We hebben nog nooit zo hoog gestaan. Onze infrastructuur staat in de top drie. Onze havenstructuur is de beste van de wereld. Interessant is dat de weggebruikers onze wegen zelfs als de beste ter wereld waarderen. Het is nog fijner als de gebruiker dat zelf ook vindt. Dat is natuurlijk een compliment aan al die duizenden vakmensen die dagelijks in weer en wind en bij nacht en ontij, soms met gevaar voor eigen leven — gisteren was er helaas weer een tragisch ongeval — onze wegen en vaarwegen aanleggen en onderhouden. Maar ik zie het ook als een stevige aanmoediging om op deze voet door te gaan. Dat doen wij natuurlijk met de blik op de toekomst. Wij hebben de ambitie om ook de komende 50 jaar de beste infrastructuur te hebben maar, misschien nog wel belangrijker, ook het slimste en het meest duurzame mobiliteitsstelsel. Dat is essentieel voor een land waarvan de economie draait op goede verbindingen.

Daarom lopen wij ook voorop met het op de openbare weg testen van zelfrijdend vervoer. Wij nemen uitgebreide proeven met duizenden weggebruikers om ons verkeersmanagement te verbeteren. Wij zijn op weg om alle bruggen, sluizen en wegen energieneutraal te maken in 2030. Dat is alleen maar te realiseren als er een stevige financiële basis ligt.

Met de verlenging van het Infrafonds van 2028 tot 2030 hebben wij die basis verstevigd, maar belangrijker nog is dat het fonds voortaan jaarlijks verlengd zal worden. Dat betekent dat de financiering van wegen, spoor, regionaal vervoer, waterwegen en beheer en onderhoud van de Nederlandse infrastructuur tot in lengte van jaren zeker is gesteld. Dat geldt ook voor het Deltafonds waaruit de investeringen in de waterveiligheid en het waterbeheer worden gefinancierd. Als ik in het buitenland ben, kijken mijn collega's altijd weer met een jaloerse blik naar deze vorm van planning. Ik ben er heel blij mee dat wij dit stelsel kennen en niet de vier- of vijfjarenplannen die je in de rest van de wereld ziet. Het is goed dat de Kamer altijd serieus met mij en de staatssecretaris discussieert over de

lange termijn. Nadenken over de toekomst is belangrijk voor het maken van de juiste keuzes.

Ben ik nou helemaal blij en tevreden? Nee, want ik zie natuurlijk ook dat die economie aantrekt, dat weer meer mensen zich gaan bewegen van A naar B. Het wordt drukker op de weg. Alle leden hebben daarop gewezen. Het is ook helder dat het reistijdverlies de komende jaren met zo'n 4% per jaar stijgt in de jaren 2017 tot 2021. Dat wordt ook beschreven in het nieuwe Mobiliteitsbeeld van het KiM. Daarmee komt de congestie in 2021 38% hoger uit dan in 2015, het laatst afgesloten jaar. Dat is natuurlijk zorgelijk en ernstig. Wij moeten dat natuurlijk wel relatief bekijken. 2008 was het jaar met de grootste hoeveelheid files. Door de investeringen die wij in de infrastructuur hebben gedaan, die dus wel degelijk nut gehad hebben, is de afname van de files uiteindelijk groot geweest. Ondanks het feit dat het verkeer met 11% is gestegen, is het aantal files ten opzichte van 2008 7% gedaald. Er is dus relatief gezien minder file gekomen. Tegelijkertijd moeten wij in de gaten houden dat die stijgende lijn er weer is en dat wij moeten blijven investeren.

Voor iedereen die zegt dat het geen nut heeft om extra asfalt aan te leggen, verwijs ik naar de berekeningen van het KiM en andere partijen. Daaruit blijkt dat de filedaling voor 50% gekomen is door nieuw asfalt en voor 16% door de economische crisis. Dat lijkt mij van belang om te weten. Wij zullen dus zien dat de filedruk gaat toenemen. Vanaf vorig jaar gerekend gaat het om 38%, vanaf de meeste files in 2008 gerekend is het 12%, maar het is een toename die duidelijk maakt dat het van belang is om daarin te blijven investeren en de files te blijven aanpakken.

Er lopen op dit moment ruim 30 wegenprojecten. Ik noemde er daarnet al een paar toen de heer Madlener zich zorgen maakte omdat er niks te doen zou zijn voor mijn opvolgers. Ik noem er enkele. De wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere, de A1/A6/A9, is de grootste, maar er komen er meer aan die resultaten gaan boeken. Het komend jaar kan de weggebruiker doorrijden op de A2 bij Maastricht. De A2-passage wordt begin 2017 opgeleverd. Dat geldt ook voor de A12-parallelstructuur Gouweknoop. En zo zijn er nog heel veel meer projecten. Heel veel mensen bemerken de toenemende drukte. Voor een deel zal die verlicht worden, maar voor een deel zal dat gebeuren door projecten die in de toekomst ter hand zullen worden genomen.

De ANWB heeft een inventarisatie gemaakt: hoe beleeft de weggebruiker dat nou? Daarbij is niet gekeken naar de vraag wat de knelpunten op basis van de cijfers zijn, maar naar het gevoel van de automobilist daarbij. Dat is natuurlijk ook belangrijk. De meeste knelpunten die de ANWB benoemt, bevinden zich op de wegen van provincies en gemeenten. Daar kan volgens de bond veel gedaan worden met kleine maatregelen. Daar ben ik het zeer mee eens. Ik hoop ook dat wij daar voor een deel bij kunnen helpen met het programma Beter Benutten.

Maar de ANWB heeft ook een aantal landelijke knelpunten genoemd. Daar zal ik nog even op ingaan, want dat is van belang. Gelukkig waren die knelpunten ons niet onbekend. Met ons wegenprogramma pakken wij de meeste van die knelpunten aan. Dat doen we op verschillende manieren. De A4 Den Haag-Zuid-Leiden gaan we verbreden. Daarvoor is 319 miljoen gereserveerd. De A2 Eindhoven-Weert en de

A58 Tilburg-Eindhoven nemen we mee in het programma SmartwayZ.NL. Het MIRT-onderzoek daarvoor is gestart. Ik geloof dat er zo'n 550 miljoen in het programma SmartwayZ.NL zit. Bij de A1 en de A30 nemen we specifieke maatregelen en gaan we de snelheid verder verhogen. Daar waren al maatregelen genomen, maar er komen nog nieuwe maatregelen bij. Bij de N35 Zwolle-Almelo lopen nu vier projecten: Zwolle-Wijthmen 40 miljoen, met 29 miljoen bijdrage van de regio, Wijthmen-Nijverdal 104 miljoen, met 64 miljoen bijdrage van de regio, het Combiplan Nijverdal, dat net is opengesteld, en Nijverdal-Wierden, waar meer veilige maatregelen genomen worden voor 5 miljoen. Daar zijn we nog bezig met het maken van verdere afspraken.

Het zal nooit genoeg zijn voor alle wensen die er zijn. Mijn Twitter loopt elke dag vol met mensen die vertellen waarom er bij hen ook geïnvesteerd moet worden en die vragen waarom ik dat niet wil zien. Natuurlijk wil ik dat graag zien. Ik zou graag het hele land aanpakken als ik daarvoor voldoende geld had, maar we moeten iedere keer keuzes maken: waar is het probleem het grootst en waar investeren we als eerste? Daarnaast worden er in deze Kamer ook weleens politieke keuzes gemaakt. Soms gaat er dus ook geld naar projecten waar heel veel steun voor is. Het is in ieder geval belangrijk dat we vooruitkijken. We kijken naar de lange termijn, naar het verminderen van de files na 2020 en naar het inpassen van compleet nieuwe verbindingen en geheel nieuwe snelwegen. Daarmee willen we ons totale hoofdwegennet structureel steviger en minder kwetsbaar maken. De aanbestedingen van de Blankenburgverbinding en de A13/A16 Rotterdam zijn begonnen. De beslissingen over de Ring Utrecht en de doortrekking van de A15 bij Arnhem zijn genomen of worden snel genomen. Het gaat om complexe verbindingen die gebieden doorkruisen waar mensen wonen en recreëren. Dat doen we altijd zorgvuldig, in nauw overleg met betrokkenen, maar de noodzaak lijkt mij met alle prognoses heel helder.

Ik wilde overgaan naar smart mobility. We maken steeds meer gebruik van nieuwe mogelijkheden die de technologie ons biedt om de doorstroming op de weg te verbeteren. In onze verkenning naar de doorstroming van bijvoorbeeld de A67, een corridor met veel vrachtverkeer, nemen we ook nadrukkelijk innovatieve technieken mee. We zien mogelijkheden, onder andere omdat hier veel vrachtverkeer is, om daar met sensortechnologie veel verbeteringen aan te brengen. We starten dit najaar ook met een zogeheten Talking Traffic-project. Daarbij staan weggebruikers via hun smartphone en hun navigatiediensten met elkaar in verbinding. Zo kunnen ze op tijd gewaarschuwd worden voor filestaarten en veranderende snelheden. Slimme stoplichten kunnen anticiperen op een groep fietsende schoolkinderen. Ik noem maar wat voorbeelden. Het wordt steeds gericht en specifiek. Daarmee wordt het ook makkelijker om specifieke problemen op te lossen.

Internationaal gezien heeft Nederland zich een koppositie verworven op het gebied van smart mobility, want voorheen associeerde iedereen zelfrijdende auto's met Silicon Valley, maar de Google-auto's rijden op chips die in Eindhoven worden gemaakt. Wat dat betreft hoeft Nederland zich dus niet te schamen. Grote Europese voertuigfabrikanten willen hier hun nieuwe modellen testen, zoals we bij Schiphol ook met de zelfrijdende ov-bus hebben gezien. Ik verwacht ook het komende jaar testen in Nederland van de diverse grote merken. Sinds we de experimenteerruimte hebben vergroot, zijn er 27 testen gehouden.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Van Tongeren, die er overigens net even niet was toen ik de Kamer opriep om enigszins terughoudend te zijn met interrupties totdat de minister haar redenering heeft afgemaakt. Maar gaat u uw gang.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dank u. Ik ben blij met smart mobility en elektrisch vervoer. Dat weten we van elkaar, maar ik hoorde de minister net zeggen dat we ook de smartphone gaan gebruiken om met elkaar te communiceren en te bekijken hoe het moet met de doorstroming. Ik dacht dat het smartphonegebruik in de auto ook een groot risico was voor de verkeersveiligheid. Hoe moeten we dat doen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het hangt er helemaal van af hoe het middel wordt ingezet. Het levert inderdaad levensgevaarlijke gevaarlijke situaties op, als mensen zitten te appen in de auto. Maar als jouw smartphone in de houder staat en jou toespreekt wat de weg is of wat je volgende actie moet zijn, dan ondersteunt hij je alleen maar bij wat je moet doen. Het smartphonegebruik, gecombineerd met slimme navigatiediensten, kan wel degelijk goed werken.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als je smartphone in een houder staat en er bovenaan een klein sms'je verschijnt van wie dan ook met iets interessants, dan ben je ongelofelijk afgeleid als dat op ooghoogte in de auto staat. Ik vind het fijn dat we naar smart mobility gaan, maar dan zouden we dat toch zo moeten doen dat we de automobilist niet nog meer afleiden. Zodra je de smartphone waar dan ook neerzet, krijg je bovenaan van die fijne balkjes met al je mededelingen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben het ermee eens dat we zo min mogelijk afleiding moeten hebben in de auto en overigens ook op de fiets, waarvoor ik onlangs een pleidooi heb gehouden. Het zou mooi zijn als iedereen een ingebouwd navigatiesysteem in de auto had, maar vooralsnog is dat niet het geval en maken mensen nog gebruik van navigatie via de smartphone. Het is belangrijk dat we met de smartphone-industrie bespreken hoe je de smartphone veiliger maakt op momenten dat je hem niet zou moeten gebruiken. Dat is best ingewikkeld. Soms zijn er ideeën, bijvoorbeeld dat hij gewoon uitgaat op het moment dat je harder gaat dan een bepaalde snelheid. Maar ja, wat doe je dan met de rijder of degene die achterin zit te werken — er zijn er een paar — die uiteindelijk zijn werk ook niet meer kan doen? Het is even zoeken. Mevrouw Van Tongeren wijst terecht op de gevaren ervan, maar ik bedoelde nu dat de smartphone ons kan ondersteunen. Als je thuis inlogt, kun je ook bekijken of je vandaag het ov of de auto neemt. Er is een hoop te doen.

Wij moeten leren en de ruimte om te experimenteren blijven vergroten. De Experimenteerwet, die onder veilige randvoorwaarden testen met een bestuurder buiten het voertuig mogelijk maakt, is in internetconsultatie geweest en gaat naar verwachting volgend jaar naar de Tweede Kamer. Wij kijken natuurlijk ook naar wat er in het buitenland gebeurt.

De heer Hoogland wees bijvoorbeeld op het Whim-systeem in Helsinki. Whim is een app waarmee reizigers alle vormen van vervoer kunnen regelen en dat ook vanuit één rekening kunnen doen. De basis is vrijheid van mobiliteit, zonder dat je een auto of een ander vervoermiddel hoeft te bezitten. Ik vind dat een heel interessante ontwikkeling. Ik spreek ook vaak met mijn collega. Wij zijn bezig met iets dat daar erg op lijkt. Dat heet MAAS, in goed Nederlands Mobility as a Service; helaas, deze term wordt nu eenmaal gebruikt. Het betekent mobiliteit als een service. Momenteel worden met enkele Beter Benutten-regio's gesprekken gevoerd om te experimenteren met MAAS. Onderdeel hiervan is dat wordt gezien of er belemmeringen zijn in de regelgeving. Ik verwacht dat dat medio 2017 gereed is. Het past een beetje bij het plaatje dat ik net schetste. Volgens mij past het ook bij het idee dat de heer Hoogland oppert dat we het mensen gemakkelijk moeten maken om op verschillende manieren te reizen door de regels daarop aan te passen, door de systemen makkelijk aan te bieden en door de financiering aantrekkelijk te maken.

Ik kom bij anders betalen of de kilometerheffing, waarnaar de heer Hoogland heeft gevraagd. Maar hij wil mij eerst nog een andere vraag stellen.

De voorzitter:

Ga uw gang, mijnheer Hoogland.

De heer Hoogland (PvdA):

Whim of MAAS is dan even de vraag, mocht iemand nog kindernamen zoeken. De minister zegt dat het interessant is en dat het voor een deel gebeurt in de Beter Benutten-regio's. Wat gaat er dan precies gebeuren? Betekent dat alleen dat er een aanbod komt voor mensen om via de Beter Benutten-methode een keuze te kunnen maken? Of komt er ook echt een commercieel systeem achter waarbij mensen mobiliteit inkopen en vervolgens, afhankelijk van wat het meest aantrekkelijk is, kiezen waarmee ze reizen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We hebben binnen Beter Benutten een apart budget voor ITS. Dat hebben we bewust ingezet in de regio's om te kunnen experimenteren. Het ITS-budget gaat onder andere naar de ontwikkeling van apps en dat soort zaken. Maar het is natuurlijk de bedoeling dat er uiteindelijk een nationale, landelijke uitrol is. We hebben ook tegen de regio's gezegd dat elk systeem dat ze ontwikkelen, ook in andere regio's bruikbaar moet zijn en uiteindelijk in heel Nederland. Eigenlijk helpen we dus de markt te versnellen zonder de concurrentie te vervalsen. We proberen om op die manier alternatieven te stimuleren. Nogmaals, ik verwacht dat we medio 2017 weten wat we aan regelgeving nog moeten aanpassen. In de tussentijd hebben we dus kunnen oefenen met die systemen. Ik vind het zelf ook heel aantrekkelijk. Het helpt je om uit je eigen starre reispatroon te komen.

Ik heb met interesse geluisterd naar het debat over een eventuele kilometerheffing of een andere vorm van beprijzen. De heer Hoogland vroeg of ik daar onderzoek naar gaan doen. Het is natuurlijk geen verrassing dat dit kabinet geen kilometerheffing invoert. Hij zei dat zelf ook al. Het vorige kabinet maar ook dit kabinet heeft, vlak voor zijn start, uitgebreid onderzoek ernaar gedaan. Dat heeft niet

tot invoering geleid. Gebrek aan maatschappelijk en politiek draagvlak, technische complexiteit en hoge invoerings- en exploitatiekosten speelden daarbij een belangrijke rol.

Dat zijn aspecten waar nog steeds rekening mee gehouden moet worden. De invoering van een dergelijk systeem is heel complex. Zeker als uw Kamer in meerderheid zegt dat zo'n systeem budgettair neutraal zou moeten zijn. Sommigen zeiden zelfs dat het moet leiden tot lagere lasten voor automobilisten. Dan moet je denken aan gelijktijdige afbouw van mrb en de bpm. Als je dan een geslaagde lastenverdeling onder automobilisten wilt organiseren, neemt dat jaren in beslag. Alleen al het op een faire manier afbouwen van de bpm voor iedereen die al betaald heeft, duurt volgens mij zo'n tien, twaalf jaar. Het gaat dus niet alleen om de systematiek zelf, of je in staat bent om een intelligent kastje te verzinnen, maar ook om het hele fiscale stelsel dat erachter zit. Ik denk dat ik een makkelijke begrotingsbehandeling heb in vergelijking met mijn fiscale collega, want elk ding dat je wilt veranderen in het fiscale systeem, leidt tot eindeloze discussies in deze en de Eerste Kamer.

Maar goed, het gaat natuurlijk ook om het systeem zelf. Je moet altijd blijven nadenken over de mogelijkheden ervan. Het is daarbij van belang dat je rekening houdt met Europese ontwikkelingen. Het is natuurlijk heel vervelend dat we in het ene land met een vignet en in het andere land met tol werken. Ik weet dat Eurocommissaris mevrouw Bulc werkt aan een road package waarin zij aanbevelingen wil opnemen over een Europees communicatiesysteem, zoals zij dat noemt. Dat communicatiesysteem zou wat haar betreft de basis moeten zijn voor de beprijzingssystemen die in de toekomst in Europa ingevoerd worden, zodat we de grenzen die we nu kennen, kwijt zijn.

Er kan dus altijd over nagedacht worden, maar dit kabinet gaat er geen specifieke actie op ondernemen. Dat was al bekend. Als een kabinet ermee aan de slag zou willen, denk ik dat het verstandig is om het echt goed uit te zoeken van tevoren. Dat betekent dat er dus wel wat engelengeduld nodig is.

Wel is door uw Kamer de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangenomen. Zoals u weet, is die tolheffing tijdelijk om de financieringsopgave rond te krijgen voor de nieuwe verbindingen. Ik zet in het kader van Beter Benutten het instrument spitsmijden in om weggebruikers te stimuleren, onder strikte voorwaarden van de Kamer natuurlijk. Dat is eigenlijk een omgekeerde vorm van prijsbeleid, waarbij mensen beloofd worden om uit de file te blijven in plaats van gestraft; de wortel in plaats van de stok.

Ik wil overgaan naar de mainports, want ook daar is naar gevraagd, althans naar de mainportdiscussie. Onze economie draait om beweging. Daarom moeten de mainports goed worden ontsloten. Dat is een essentiële voorwaarde voor de groei. Dat zeg ik ook nadrukkelijk tegen de heer Smaling en mevrouw Mulder, die hiernaar vroegen in het kader van het Rli-rapport. In dat rapport staat eigenlijk dat die mainports er niet zo veel meer toe doen en dat je je eigenlijk op andere zaken moet focussen. Wat mij betreft doen die mainports er echter wel degelijk toe. We moeten er dan ook voor zorgen dat die goed ontsloten worden. Om die internationale concurrentiepositie te behouden en om een goed vestigingsklimaat te kunnen hebben, spelen de

mainports Rotterdam en Schiphol een cruciale rol. Ik was vorige week in Iran en het eerste wat ze wilden weten was hoe wij het doen met de haven Rotterdam en of ze meer vluchten op Schiphol mochten hebben. Dat is namelijk een goede toeleiding tot de rest van Europa. Dit soort zaken zijn dus heel belangrijke elementen waar we ons ook mee profileren in het buitenland.

Maar zeker ook Brainport Eindhoven — daar is discussie over ontstaan — is voor het kabinet van bijzonder groot belang. We noemen de mainports en de brainports ook niet voor niets in één zin in het regeerakkoord. Nu is hier een hele discussie ontstaan over de vraag of de brainport mainport moet heten. Ik heb altijd begrepen dat een mainport een samenkomst van logistieke verbindingen is en dat een brainport iets heel anders inhoudt, namelijk een veel intelligentere benadering van de economie. Maar alle kinderen zijn mij even lief, voor zover daar verwarring over ontstaan is. De brainport is opgenomen in de trits mainports, brainports en greenports. Het is dus een misverstand dat de brainports minder van belang zouden zijn. Ze zijn wel van een ander karakter, maar daar houden we in onze benadering ook rekening mee.

Mevrouw Mulder vroeg nog naar de moties die zijn ingediend bij de begrotingsbehandeling van mijn collega van EZ. Ik zal met hem overleggen op welke wijze wij het beste met de moties kunnen omgaan. Ik kan nu niet voor hem antwoorden, maar het lijkt mij niet zo ingewikkeld om bijvoorbeeld inzicht te geven in investeringen die we gedaan hebben en de wensen die er nog zijn. Daarover zit ik eigenlijk ook al regelmatig aan tafel met de regio.

De voorzitter:

Mevrouw Mulder heeft een vraag over de zogeheten mainports.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Ik dank de minister voor haar beantwoording. Kan zij echter ook gewoon onomwonden zeggen dat zij de Brainport Eindhoven ook ziet als een mainport voor Nederland? Mainport heeft voor de minister een bepaalde klank, maar heeft ook voor de rest van Nederland een bepaalde klank. Het kan best dat die wat verschillen. Die mainports zijn zo ontzettend belangrijk voor Nederland dat we die toch een aparte status geven. Zij heeft de datahub wel de mainport-status gegeven, maar dat doet zij niet voor Brainport Eindhoven. Kan zij hier nu onomwonden zeggen: ik zie Brainport Eindhoven ook als een mainport voor Nederland?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De datahub zegt mij niets, maar misschien is dat iets dat de heer Kamp als mainport heeft benoemd. Maar what's in a word? Mainport en brainport staan in het regeerakkoord. Het maakt volgens mij niet uit hoe je het noemt of wat je het noemt. Er is geen apart mainportinvesteringsregime. Vanuit I en M kijken we gewoon naar capaciteitanalyses over het hele land en bezien dan waar de meeste problemen zijn, waar de meeste files staan, waar het spoor het meest vastloopt en waar de vaarwegen het meest verstopt zitten. Dan blijkt dat in bepaalde regio's de problemen groter zijn dan in andere. Bij ons zit de regio Eindhoven er heel goed in. We hebben het Smartrace-programma en dat

hebben we eigenlijk als eerste met hen doorlopen, nog voordat we dat in de rest van Nederland doen. We houden daarbij rekening met de weg en met smart mobility. Er wordt geïnvesteerd rondom de luchthaven en het spoor aan die kant. Ik heb deze discussie een paar geleden ook gehad met Groningen. Die wilden toen ook mainport heten, omdat ze zo belangrijk waren in het kader van Energy Valley. Ik heb toen gezegd: jullie zijn ook heel belangrijk, maar het is niet zo dat met het woord mainport er ineens een investeringsregime vrijkomt.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Ik wil voorkomen dat het een beetje een semantische discussie wordt. Daar zit helemaal niemand op te wachten. Het gaat om erkenning van een heel belangrijke regio voor het land, ook in relatie tot de andere mainports. Databeheer heeft wel een mainportstatus gekregen. Dat stond duidelijk in het advies en volgens mij ook in de brief.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Kan de minister Eindhoven vandaag niet die erkenning geven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat had ik net al aangegeven door te zeggen dat de brainport samen met de mainport in ons regeerakkoord en in de SVIR staat. Dat ik hun status volledig erken, blijkt in belangrijke mate uit mijn opmerking dat al mijn kinderen mij even lief zijn.

De heer Hoogland (PvdA):

Voor ons is het helder dat Eindhoven "a very important city" is, zo zeg ik om de voorzitter te pleasen. Maar wanneer komt de minister met de uitvoeringsagenda van de REOS? Daar heb ik zelf ooit naar gevraagd. Daar zit Eindhoven terecht ook heel goed in. Volgens mij gaat het daarom, want dan wordt concreet wat er gaat gebeuren en komen we uit die semantische discussie met al die andere Engelse termen die ik hier niet zal herhalen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Hoogland benadrukt nog een heel mooi punt. Wij zijn met hen als eerste begonnen met het opstellen van een regionaal-economische agenda, de REOS. We zijn ook al ver gevorderd. Ik denk dat medio 2017 de uitvoeringsagenda erbij komt. Ik zal ervoor zorgen dat ik dat voor het Notaoverleg MIRT in ieder geval op orde heb. Voor ons is het een belangrijke regio, zowel qua intellectuele ontwikkeling als qua producten die ze daar hebben. Ik ben zelf degene die heel hard trekt aan smart mobility door bepaalde sectoren daar positief te ondersteunen. Ik ben verantwoordelijk voor de fysieke ontsluiting. Ook ik zou graag uit de semantische discussie willen geraken. Het is zo'n goede regio. Het zou zonde zijn als ze daar een calimero-gevoel zouden hebben. Dat is namelijk helemaal niet nodig. Ze kunnen gewoon heel trots op zichzelf zijn.

Ik ga over naar de fiets. Het gaat goed met het fietsgebruik.

De heer **Smaling** (SP):

Ik kom toch nog even terug op het autorijden en het betalen naar gebruik. Niet dat de minister weer asfalt wil bijplakken vanwege de toenemende files, maar ik krijg de indruk dat zij erg op technologie vertrouwt. Toch heeft het Centraal Planbureau vorig jaar een studie gedaan naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse van betalen naar gebruik. Daar zitten scenario's tussen waarbij filedruk en emissies met 25% afnemen. Dus los van de technische problemen en de tijd die het kost om de bpm af te bouwen, is dat toch wel kansrijk. De minister wimpelt dat toch wel een beetje af in de trant van "dat zou niet mijn route zijn", los van het feit dat ze er zelf misschien niet meer aan toekomt.

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

Ik heb vooral gewezen op de complexiteit van nieuwe technologieën. Die moet je niet onderschatten. Er wordt vaak gedacht: tegenwoordig kunnen we zonder tolpoorten, bouwen we allemaal een kastje in, doen we het via de smartphone en klaar zijn we. Ik heb geprobeerd te zeggen dat daar wel heel veel bij komt kijken. Ik heb het onderzoek van het CPB daarover natuurlijk ook gelezen. Zij hebben gezegd dat je twee dingen kunt doen. Je kunt een vlakke heffing invoeren, waarbij je een vast bedrag per kilometer regelt, maar dat werkt eigenlijk niet zo heel goed en positief. Dat heeft alleen zin als je het eerst zodanig laat vastlopen dat het een oplossing kan betekenen. Dat willen we natuurlijk niet. Eigenlijk willen we dat voor die tijd oplossen. Misschien is een combinatie van een vlakke heffing met een congestieheffing wel aantrekkelijk. Het CPB laat voorbeelden zien waaruit blijkt welk effect invoering kan hebben als het helemaal is vastgelopen. Dat is echter lastig uitvoerbaar, zo zegt het CPB zelf ook. In een ideale situatie zou het werken, maar het is complex en moeilijk uitvoerbaar. Betekent dit dat het denken stil moeten blijven staan? Nee, volgens mij moet je het denken nooit stil laten staan. Zelfs vanuit liberale optiek is betalen naar gebruik een heel logische gedachte. Alleen, je moet niet te lichtzinnig denken dat dat het panacee voor alle problemen is. Als je zoiets doet, moet je daar echt goed over nadenken en moet je proberen om dat samen met de buurlanden vorm te geven. Met andere woorden: je kunt niet zeggen dat we dit morgen even kunnen doen. We hebben dit aan het begin van deze kabinetsperiode bekeken voor vrachtauto's. Dat leverde eigenlijk alleen maar ellende op.

De heer **Smaling** (SP):

Je ziet de filedruk nu toenemen. Dat komt deels doordat we uit de crisisjaren zijn gekomen, maar ook door de lage brandstofprijzen. Het risico is dat de reflex toch is om het aanbod weer te verhogen, zeker als de PVV en de VVD daar keer op keer om vragen. Je moet ook gewoon naar alternatieven kijken. Als je de wegen in de Randstad toch weer gaat verbreden en als je tegelijkertijd investeert in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, vind ik dat niet effectief klinken, want dan pleeg je op beide fronten die investeringen.

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

Daarom kijk ik niet alleen naar fysieke infrastructuur. Dat weet u ook van mij. Ik doe ook Beter Benutten en ik investeer veel in smart mobility. Ik probeer dus vanuit verschillende invalshoeken te kijken. Nederland heeft, om nog even wat meer moeilijkheden op te werpen, een wegennetwerk met heel veel afslagen en weinig zeer lange doorlopende wegen. Dat maakt een beprijzingssysteem nog extra complex. Het gaat dus niet zozeer om onwil om te kijken naar andere vormen of varianten. Volgens mij moet je in het leven altijd blijven kijken naar alles wat mogelijk is. Ik probeer mijn opvolgers, wie dat ook mogen zijn, alleen aan te geven dat hier niet te simpel over moet worden gedacht.

De **voorzitter**:

Mevrouw Belhaj, over welk onderwerp?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Over hetzelfde punt.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik zou de minister een heel simpele vraag willen stellen. Deze coalitie heeft ervoor gekozen om nu niet aan het rekeningrijden en het betalen naar gebruik te willen, maar over een paar maanden zijn er verkiezingen. Het zou de nieuwe coalitie of de nieuwe Kamer ontzettend helpen als de minister met al haar kennis en expertise van de afgelopen twaalf jaar daarop reageert en laat zien wat de consequenties van invoering kunnen zijn. Dan hoeft zij zelf nog geen besluit te nemen, maar dan geeft zij anderen wel de gelegenheid om daarover sneller een beslissing te nemen. Zou zij daartoe bereid zijn?

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

Dat is een oude discussie. Er wordt altijd gestudeerd, ook in samenwerking met andere partijen die regelmatig vragen om een prijsbeleid. De gegevens en de inzichten zijn er dus. Daarom heb ik zojuist een paar voor- en nadelen ervan genoemd. Een volgend kabinet kan volgens mij dus heel goed zien wat het verder moet uitzoeken voordat het tot een dergelijk besluit kan komen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag is of u, met de kennis die er nu ligt, voor ons allemaal die analyse van de consequenties, ook in financiële zin, wilt maken. Dat vraag ik aan u.

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

Ik kan precies zien wat de consequenties zijn. Ook het CPB heeft daar net weer naar gekeken en ook diverse andere partijen kijken daarnaar. Wij hebben die kennis zelf ook, maar ik heb al aangegeven dat hier meer vragen bij komen kijken. Schaf je de motorrijtuigenbelasting af? Schaf je de bpm af? Er liggen dus politieke keuzes aan ten grondslag. Doe je het alleen in filetijd, dus in de vorm van een con-

gestieheffing? Of ga je naar een vlakke heffing? Al die informatie is dus beschikbaar. U weet zelf dat het na de verkiezingen een paar maanden duurt voordat er een kabinet is gevormd. Dat kabinet kan naar dat alles kijken en kan op basis daarvan bekijken of het de keuze wil maken. Je kunt niet bij voorbaat zeggen dat je het gaat invoeren; kijk naar de Belgen. Je hebt jaren nodig. Je moet de discussie met de Europese Unie aangaan over de vraag of het systeem concurrentievervalsing is, en noem maar op. De gegevens zijn beschikbaar. Dit kabinet zegt: wij doen het niet, want wij zien te veel nadelen; dat hebben we kabinetsbreed gezegd. Volgende kabinetten mogen daar wat mij betreft in alle vrijheid op studeren en kunnen ook gebruikmaken van de beschikbare gegevens.

De voorzitter:

Mevrouw Visser, over mobiliteit nog.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik kan mij een fractievoorzitter herinneren die een vorig kabinet, het kabinet-Balkenende, een grote stapel rapporten over rekeningenrijden aanbood en zei: "Hier hebt u de rapporten; er moet alleen nog een nietje doorheen". Deze discussie gaat in het kader van de verkiezingen dus vast nog verder door, maar ik wil terugkomen op de mainportdiscussie. Het gaat niet alleen om de discussie over Eindhoven, want volgens mij hebben we met het aannemen van de moties hier met elkaar erkend dat Eindhoven ontzettend belangrijk is voor onze economie, net zoals Schiphol en Rotterdam. Dat is voor het hier en nu. Maar mijn vraag is meer: hoe gaan we ervoor zorgen dat onze mainports, inclusief Eindhoven en Venlo, en alle greenports concurrerend blijven? Het gaat niet alleen om de infrastructuur. Het heeft ook te maken met tarieven. Het heeft ook te maken met concurrentievoordelen in bijvoorbeeld Europa. Eigenlijk is mijn vraag: is de minister bereid om met het oog op het concurrerend houden van onze mainports te bekijken waar de verschillen zitten? We hebben vorig jaar een motie ingediend over inventarisatie van de regeldruk op Schiphol: is die in Nederland hoger dan in Europa? Is de minister bereid om dat ook te doen voor de mainports, waaronder ook Eindhoven en de Rotterdamse haven, met het oog op het concurrerend houden daarvan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We doen dat voor mainports, brainports en greenports. Het is belangrijk dat we in de gaten houden wat we moeten doen, en dan ook meer dan alleen ontsluiting. Bijvoorbeeld in december spreek ik weer met het Havenbedrijf Rotterdam. We hebben twee jaar geleden een maritieme agenda opgesteld om in beeld te brengen waar je allemaal aan moet denken, niet alleen wat betreft de ontsluiting, maar ook wat betreft regelgeving, milieuvraagstukken en internationale contacten. Wat hebben we allemaal nodig om ook de eerste te blijven? Ik doe dat met die hele grote sector, maar ik zit binnenkort ook specifiek met het Havenbedrijf aan tafel om te bekijken of we nog goed zitten. We doen dat ook met de greenports, althans mijn collega van EZ doet dat. Hij kijkt op specifieke terreinen of we de concurrentie voor blijven, en wel om ervoor te zorgen dat de bedrijven op die terreinen wereldwijd voorop blijven lopen. Met andere woorden: we doen het al. Het komt niet in één enkele grote nota waarin alle mainports, brainports en

greenports staan. We doen dat heel gericht in de overleggen die we voeren. Als ik in een MIRT-overleg zit, dan zitten ook EZ en Binnenlandse Zaken daarbij, zodat we meteen kunnen bekijken wat er nog nodig is qua economische ontwikkeling, qua inbreng van vastgoed, gebouwen of andersoortige zaken. We proberen die integrale blik dus wel te hebben. Volgens mij ligt er nu een motie met betrekking tot Eindhoven en omgeving waarin wordt gevraagd om voor die brainport, mainport of hoe je het ook wilt noemen in beeld te brengen wat er nodig is voor de verdere stimulering van die regio.

Mevrouw Visser (VVD):

De minister gaf aan dat we geen woordenspel moeten gaan spelen over Eindhoven. Daar ben ik het helemaal mee eens. We hebben hier heel vaak een discussie gevoerd over de toezicht- en inspectielasten van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit voor juist ook Schiphol en de haven van Rotterdam. Op de een of andere manier — ik weet niet waardoor dat komt — blijven we dan wel met elkaar in die woordendiscussie zitten. Het bedrijfsleven zegt: we zitten echt stukken hoger en de procedures duren langer. Dit dossier ligt ook bij verschillende departementen. Juist ook vanwege de concurrentiepositie vraag ik de minister om hier nog eens heel specifiek naar te kijken. Als de minister de infrastructuur helemaal op orde heeft maar de inspectie vervolgens op alle mogelijke manieren, in de woorden van het bedrijfsleven, tegenwerkt in plaats van meedenkt, dan is er qua concurrentiekracht nog steeds niets gewonnen. Daarom doe ik nogmaals de oproep om hier nog eens naar te kijken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik denk niet dat de inspecties in Nederland tegenwerken. Ik denk wel dat er verbeteringen mogelijk zijn, ook op financieel gebied, dus wat betreft de tarieven. Ik ga specifiek even in op dat laatste en kijk daarbij even naar mijn eigen terrein, want ik kan het niet van alle ministeries overzien. In het regeerakkoord en überhaupt in het beleid van de regering zit het uitgangspunt dat tarieven kostendekkend moeten zijn. Je mag dus niet meer vragen dan je erin hebt gestopt, maar je moet ook niet minder vragen. Op dit moment is dat wel het geval. Op sommige beleidsterreinen zijn de tarieven hoger dan nodig is voor de kosten die worden gemaakt, en op andere beleidsterreinen zijn ze vele malen lager. Dat heeft alles te maken met politieke discussies die in het verleden gevoerd zijn: in bepaalde sectoren mochten de tarieven niet omhoog. In sectoren waarover die discussie niet is gevoerd, gingen de tarieven vervolgens omhoog. Ik zou dat heel graag recht willen trekken. Ik zie echter wel dat daarvoor langere tijd nodig is en dat daarvoor wederom een politieke discussie met de Kamer nodig is. Als je van dat uitgangspunt afwijkt, dan moet je dat wel bewust doen, dan moet je kunnen laten zien dat je het als Rijk bewust subsidieert. Die inzichtelijkheid is dus van belang. Het eerste punt is dus het weer opnieuw vormgeven van het stelsel. Er is een brief naar de Kamer gegaan over de uitgangspunten daarvan. Later zullen we het erover hebben wat dat dan betekent voor de verschillende sectoren.

Het tweede punt is de vraag of de tarieven niet überhaupt te hoog zijn in relatie tot wat er in het buitenland gebeurt, en of in het buitenland bepaalde kosten überhaupt wel in rekening worden gebracht of dat die ergens anders in ver-

werkt zijn. Dat is ook een belangrijke vraag. Wij proberen dat met benchmarks altijd wel in de gaten te houden. Ik heb daar ook op geantwoord. Ik heb bijvoorbeeld voor de havens inzichtelijk gemaakt waar ik vind dat het fair en niet fair is. Het is belangrijk om dat continu in de gaten te houden en dus onderdeel te laten zijn van de brede discussie over onze sterke economische sectoren. Dan gaat het niet alleen om de vraag hoe we ze bereikbaar houden, maar ook of onze regels niet te knellend zijn, of we genoeg aan stimulering doen, of we genoeg aan onderwijs doen — dat zit er vaak ook achter en onder — en hoe het zit met tarieven, belastingen enzovoorts.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

We hadden natuurlijk gehoopt dat de minister hier vandaag de moties verder zou gaan duiden, maar ik snap dat ze daarover wil overleggen met haar collega, de minister van Economische Zaken. We hebben begin december met de commissie Economische Zaken een debat over ondernemen. Ondernemen doe je onder andere in de brainport, en ook in de verbinding tussen de mainports in Nederland. Kan de minister ons vandaag toezeggen dat zij in ieder geval voor dat AO op 7 december met haar collega heeft overlegd en de moties heeft geduid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat lijkt mij geen probleem. Ik heb ernaar gekeken en zag er zelf niet zo heel veel problematiek in zitten. Ik kan hem dus gewoon meegeven wat wij kunnen doen, maar het gaat ook breder. Er wordt ook gevraagd om de bijdrage van OCW. Ik heb ook wat artikelen in de kranten gelezen. Volgens mij ging de oproep er voor een deel om dat er meer geïnvesteerd moet worden in onderwijs en cultuur in die regio. Ik denk dat het dus van belang is dat mevrouw Mulder er zelf ook op toeziet dat er vanuit andere hoeken informatie geleverd wordt.

De voorzitter:

Maar de vraag was gewoon of u dat voor 7 december kunt doen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja.

De voorzitter:

Het antwoord is: ja.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Ik ben blij met deze toezegging, want dan kunnen we het daar gewoon over hebben in het debat op 7 december. Natuurlijk gaat het breder, maar het is in ieder geval van belang dat het als mainport wordt gezien en dat we daarmee met elkaar verder kunnen.

De voorzitter:

We gaan het nu over de fiets hebben.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, voorzitter. Het gaat goed met het fietsgebruik. Het aantal fietskilometers is in tien jaar tijd met 9% gegroeid. Dat is een mooie ontwikkeling. De heer Smaling vroeg wat er bereikt is voor de fiets en hij stelde Brabant als voorbeeld. Brabant is inderdaad een goed voorbeeld van een provincie die zowel met fietsstimulering als met goede infrastructuur voor de fiets vooroploopt. De afgelopen jaren heb ik samen met de decentrale overheden geïnvesteerd in snelle regionale fietsroutes die het fietsen voor het woon-werkverkeer aantrekkelijker maken. Er zijn nu 25 van dat soort routes, met een totale lengte van 450 kilometer. Dat is een verdubbeling ten opzichte van 2013. Ik denk dat dat een heel snelle ontwikkeling is geweest.

Ook binnen het programma Beter Benutten wordt geïnvesteerd in fietsmaatregelen, zowel in infrastructurele maatregelen als in fietsstimulering. Daar investeren Rijk en regio gezamenlijk 137 miljoen. Ook in het vervolgprogramma van Beter Benutten zijn meer dan 100 fietsmaatregelen opgenomen. Een goed voorbeeld van het succes van de fiets is ook de groei van het fietsgebruik naar het station. Daar heeft de staatssecretaris ook net een brief over gestuurd, waarin volgens mij een goede boodschap staat, namelijk dat zij hiervoor ook weer extra geld vrijmaakt. Daar zal ze vast nog wel iets over zeggen. Zo niet, dan heb ik nu gezegd dat het een mooie en goede zaak is dat er meer geld komt voor fietsparkeren.

Van de fiets naar mijn eigen dienstauto is een kleine stap. De heer Hoogland heeft mij gevraagd waarom I en M niet al rijdt met een gedeeltelijk elektrisch wagenpark. Dat is een leuke vraag, want het ministerie is eigenlijk veel vooruitstrevender dan de heer Hoogland misschien denkt. De verduurzaming van het wagenpark van I en M neem ik namelijk zeer serieus. Bij het ministerie en bij Rijkswaterstaat rijden op dit moment 30 elektrische en 55 semi-elektrische auto's rond, inclusief mijn eigen hybride dienstauto, waarmee ik in stedelijk gebied volledig emissievrij rijd. Ik ga niet vertellen welke we allemaal hebben — ik ken ze zelfs ongeveer allemaal per merk — maar ik denk dat het belangrijk is om te weten dat de komende jaren telkens rond de 20% van de te vervangen voertuigen volledig elektrisch wordt. Dat komt neer op circa 100 elektrische voertuigen per jaar. We stimuleren ook het zero-emissievervoer met waterstof. We doen ook onderzoek naar het afschaffen van de inzet van dieselveertuigen. De heer Hoogland vraagt of ik misschien een zelfrijdende dienstauto kan inzetten. Dat is in het kader van zijn afkorting zedda (zelfrijdende elektrische deeldienstauto). Dat zou natuurlijk helemaal mooi zijn, maar we hebben heel veel elektrische auto's en ook al veel deelauto's in ons wagenpark. De zelfrijdende auto hebben we nog niet. Op dit moment is die ook nog niet echt aan de orde, maar we houden natuurlijk wel de markt goed in de gaten. Ik geloof dat er wel Tesla's bij zijn, dus een soort van semizelfrijdend kennen we al.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik heb over beide blokjes een vraag. Mijn eerste vraag gaat over de fiets. Op het fietsparkeren zal ik later terugkomen, maar in hoeverre kan de minister nog verder faciliteren dat fietsen een serieus en aantrekkelijk alternatief wordt op de korte afstanden?

De tweede vraag gaat over het wagenpark van I en M. De vervangingsgraad is 20% elektrisch. Ik kan niet beoordelen of dat goed of slecht is. Waarom dus 20% en waarom niet 50% of 40%? Kan de minister dat eens onderbouwen?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dat zou ik dan even op gevoel moeten doen, want ik heb de achterliggende onderbouwing er niet bij. De reden waarom wij een hybride hebben en geen volledig elektrische auto, is dat we soms heel lange afstanden moeten rijden. De actieradius is gewoon nog niet zodanig dat je dat volledig elektrisch kunt doen. In ons bestand zou je voor kleine afstanden, bijvoorbeeld binnenstedelijk, heel goed volledig elektrische auto's kunnen gebruiken. Voor bijvoorbeeld weginspecties heb je voorlopig nog andere auto's nodig, afhankelijk van de ontwikkelingen. Ik zal eens navragen hoe het precies met dat percentage zit.

De voorzitter:

Is dat misschien iets voor de tweede termijn?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ja, prima, voor zover de heer Hoogland al geen genoeg neemt met het antwoord dat ik nu heb gegeven.

De heer Hoogland vroeg ook naar de fietsstimulering. Ik zie zeker nog veel mogelijkheden. Ik noemde zonet al smart mobility en ITS. Apps kunnen dingen gemakkelijker maken. Je kunt er bijvoorbeeld voor zorgen dat je deelfiets al klaarstaat op het moment dat je uit de trein stapt, zodat je het niet allemaal nog moet regelen. Ook in Beter Benutten zitten stimuleringsprogramma's voor de fiets. Dat gaat ook allemaal door. We zeggen dus niet: nou, dat hebben we leuk gedaan en nu is het klaar. Ik denk dat de fiets als individueel vervoermiddel voor heel veel mensen heel aantrekkelijk is.

Ik kom op de veiligheid op de weg. Zeker met het oog op de toenemende drukte op de weg blijft de verkeersveiligheid topprioriteit. De SP noemde het als eerste, maar ook een aantal andere organisaties roepen ons op om met een deltaplan te komen. Ook het CDA vraagt daarnaar. Ik ben gestart met de voorbereiding van een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat is voor de toekomst, want op dit moment wordt het achttienpuntenplan, dat ik vorig jaar met de Kamer besproken heb, uitgewerkt en uitgevoerd. Ik denk dat het goed is als je, elke keer als je nieuwe dingen ziet die je wilt aanpakken, constant blijft vernieuwen. Vandaar dat er ook een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid komt. Dat wordt uiteraard opgesteld met alle partijen die zich betrokken voelen bij verkeersveiligheid. We willen dat zorgvuldig doen en dat kost tijd. Ik verwacht dat dat plan er in 2018 ligt. De leden denken: waarom duurt dat zo lang? Ik zal een voorbeeld geven. Als je de registratie gaat doen, waarover we het zo nog verder zullen hebben, en je vervolgens op basis daarvan een risicoanalyse per gebied wilt doen, waarna je weer je specifieke aandachtspunten wilt vormgeven, dan gaat er enige tijd overheen voordat je een nieuw strategisch plan hebt. Dat laat onverlet dat het geen er nu ligt, gewoon wordt uitgevoerd.

Ik zit in de tussentijd niet stil, ook niet wat betreft nieuwe ontwikkelingen. Ik ga de Kamer bijvoorbeeld de komende

maand nog informeren over de manier waarop ik wil omgaan met het appen op de fiets, zoals ik de Kamer ook heb toegezegd. We werken daarnaast verder aan de risicogestuurde aanpak en aan de fietsveiligheid. Ik heb 30 miljoen extra beschikbaar gesteld voor het verlengen van het programma Meer Veilig om de infrastructuur op de rijkswegen te verbeteren. Eind dit jaar wordt de Kamer ook weer geïnformeerd over het aantal ernstige verkeersgewonden in 2015. In die brief zal ik nadrukkelijk ingaan op de gemaakte vorderingen. Dit is overigens het laatste jaar waarin die informatie versnipperd wordt aangeleverd, want de Kamer heeft aangegeven voortaan niet eerst de informatie te willen ontvangen over de verkeersdoden, vervolgens de informatie over de verkeersgewonden en pas een halfjaar later de analyses. We zullen proberen om volgend jaar alles in één keer aan het eind van het jaar te leveren. Ik denk dat dat ook een betere discussie oplevert.

Aangezien er steeds vragen over komen, denk ik dat het het belangrijkste is als ik voor het AO dat we in december zullen hebben over verkeersveiligheid, even een overzicht maak van wat we allemaal gedaan hebben en wat daar het resultaat van is, wat we nu allemaal aan het doen zijn met ons huidige plan en wat we in de nieuwe periode gaan doen.

Afleiding is natuurlijk een heel belangrijk thema. Dat lijkt zowel onder autobestuurders als fietsers een toenemend probleem te zijn. Het is nog niet mogelijk om de precieze relatie te leggen met ongevallen. Het Verbond van Verzekeraars kan dat helaas ook niet aangeven. Mevrouw Belhaj en mevrouw Visser vroegen daarnaar. Ik probeer nu fors in te zetten met brede campagnes, waarin het gebruik van de smartphone in het verkeer wordt ontmoedigd, zoals de campagne Onderweg ben ik offline en de campagnes gericht op jonge fietsers.

De handhaving en de aanpak van verkeersshuften zijn natuurlijk ook belangrijke onderdelen van verkeersveiligheid. Mevrouw Visser wil de pakkans vergroten met de inzet van politieteam. Zoals de leden weten, is ook het gezag over de inzet van de basisteams van de politie decentraal belegd. Het is aan de driehoek om de inzet van de politie voor de verkeersveiligheid te bepalen, maar ik zal mijn collega van V en J nadrukkelijk onder de aandacht brengen dat de Kamer hier zeer aan hecht, zo zeg ik tegen mevrouw Visser.

Hetzelfde geldt voor de stand van zaken van het progressief boetestelsel, waarnaar de heer Hoogland vroeg. Met het ministerie van V en J worden op dit moment verschillende onderzoeken gedaan naar het progressieve boetestelsel. Zodra de resultaten daarvan bekend zijn, zal de Kamer daarover zo snel mogelijk worden geïnformeerd door mijn collega. Ik zal hem zeggen dat er deze dagen weer met belangstelling naar gevraagd is.

Zoals men weet, vallen de meeste verkeersslachtoffers op de provinciale en de gemeentelijke wegen. We bekijken dat ook. Mevrouw Visser vroeg daarnaar. In de aanbesteding van infrastructuurprojecten wordt de verkeersveiligheid volop meegenomen. Voor provinciale en gemeentelijke wegen heeft het CROW een groot aantal handreikingen opgesteld, bijvoorbeeld voor het inrichten van rotondes. Gemeenten en provincies mogen natuurlijk uiteindelijk zelf

weten op welke manier ze die toepassen, maar ik weet dat ze die in ieder geval toepassen in hun aanbestedingen.

In ons beleid bekijken we niet meer alleen de bereikbaarheid van specifieke trajecten op het hoofdwegennet, maar staat ook de "deur tot deur"-bereikbaarheid steeds meer centraal. Ook bij de MIRT-overleggen bekijken we de samenhang tussen het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet en de veiligheid.

Mevrouw Belhaj vraagt om een sluitende registratie van verkeersongevallen. Daarover is ook een motie ingediend. Ik vind dat zeer belangrijk. We willen daarvan een goed beeld hebben. We willen echt weten of het om slachtoffers gaat als gevolg van een verkeersongeval of om iets anders. Je ziet het ook in de cijfers. Als iemand aan de kant van de weg een hartaanval krijgt, is dat heel erg, maar is diegene technisch gezien geen verkeersslachtoffer. Andersom komt ook voor. Soms overlijdt iemand in een ziekenhuis na een botbreuk die het gevolg is van een fietsongeval. Dat komt soms voor bij oudere personen. Soms krijgt iemand een infectie na een ongeval. Kortom, soms is het gewoon heel complex om te zien wat precies de oorzaak van overlijden is. We willen het zicht daarop wel verbeteren, zodat we onze aanpak verder kunnen verbeteren. We willen de diepte in. Wij bekijken wat we kunnen vinden om bij ernstige ongevallen te achterhalen of er een relatie te leggen is met bijvoorbeeld smartphonegebruik of iets anders. Ik doe gericht diepteonderzoek naar specifieke groepen ongevallen, bijvoorbeeld fietsongevallen. Volgend jaar komen daar de gegevens over beschikbaar. Ik hoop dat er dan ook meer duidelijk is over het smartphonegebruik in relatie tot het ongeval.

Mevrouw Belhaj vroeg ook of ik bereid ben om onderzoek te doen naar effectieve gedragsbeïnvloedingsmaatregelen. Zij weet dat ik al jarenlang campagnes uitvoer. Denk aan de bob-campagne. Ik wil dat de komende jaren blijven doen, samen met provincies, gemeenten, politie, OM, VVN, ANWB en bedrijven uit de alcohol- en telecombranche. We zijn bijvoorbeeld net gestart om jongeren te beïnvloeden. We doen dat samen met de stichting van Michael Kulkens, de vader van een jongen die omgekomen is op de fiets door smartphonegebruik. De middelen die we ontwikkelen, onderbouwen we van tevoren. We testen ze volledig en evalueren ze na afloop. Onze campagnes scoren keer op keer erg goed op het bereik van de doelgroep, de overdracht van de boodschap, de verandering in houding en de mate waarin men aangeeft het gewenste gedrag te gaan vertonen. In 2013 is er een rapport opgesteld met een inventarisatie van maatregelen die onbewust invloed uitoefenen op verkeersveilig gedrag.

Daarmee wil ik het blokje over verkeersveiligheid afronden. Ik zie dat er belangstelling is om hierop te reageren.

De voorzitter:

Ja, er is inmiddels een file ontstaan bij de vraagbaak.

Mevrouw Belhaj (D66):

Wij hebben die motie ingediend en de hele Kamer is daarachter gaan staan. Ik begrijp dat de minister nog eens een opsomming geeft van de dingen waarmee zij bezig is, maar de vraag die aan haar is gesteld, is wat precies haar plan

is, naast alles wat zij al heeft gedaan. Wat is het plan voor mogelijke politie-inzet, de rol van verzekeraars en ziekenhuizen? Mijn vraag is eigenlijk of de minister haar ideeën over de vraag hoe je dat zou kunnen doen, in een brief aan de Kamer wil toelichten voordat wij daar half december nog een keer over praten.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik heb niet gezegd dat ik nog eens zal opsommen wat ik allemaal doe. Ik heb aangegeven dat wij naar aanleiding van de motie diepteonderzoeken doen en dat wij specifiek kijken naar de vragen van de Kamer, bijvoorbeeld over de rol van het gebruik van smartphones. Dat stel ik voorop. Ik doe dit samen met mijn partners, dus ik ben ook afhankelijk van politie, ziekenhuizen enzovoort. De Kamer heeft de minister van V en J tijdens het algemeen overleg horen zeggen dat hij er op zal toezien dat de registratie bij de politie beter gaat. Wij hebben daarover contacten met de ziekenhuizen en die geven ook aan dat zij dit willen verbeteren. Het is niet dat er niets gebeurt, nee, er wordt intensief aan gewerkt. Het is complex, dat probeerde ik zojuist ook te schetsen. Het is niet altijd even duidelijk waaraan iemand is overleden, maar wij hebben zelf ook behoefte aan die gegevens. Ik werk hieraan door.

Ik zal bekijken of ik in de brief voor het algemeen overleg kan aangeven wat er op dit moment op dat vlak allemaal gebeurt. Ik zal ingaan op de acties die zijn ondernomen naar aanleiding van de motie, voor zover dat nog niet eerder is gebeurd. Dat weet ik niet uit mijn hoofd, dus daar zal ik eerst naar kijken. Wij zitten zeker niet stil; wij zijn hier hard en intensief mee aan de slag.

Mevrouw Belhaj (D66):

Ik heb niet de suggestie willen wekken dat de minister alleen maar even zal opschrijven wat zij heeft gedaan, want er gebeurt een hoop. Ik begrijp ook dat de minister zegt dat zij diepteonderzoeken doet. Diepteonderzoeken hebben echter weinig zin als je niet over alle juiste gegevens beschikt om het juiste causale verband te leggen tussen wat er is gebeurd en welk type ongeluk daaruit voortkomt. Mijn vraag aan de minister is simpel. Wil zij de dingen die zij nu beschrijft, in een brief benadrukken en daar ook een soort planning bij geven? Als de minister zegt dat zij contact heeft met de ziekenhuizen en de politie, geloof ik dat, maar het is mijn taak om ervoor te zorgen dat dit zwart op wit komt te staan zodat ik daarna ook kan volgen in hoeverre er stappen zijn gezet.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik heb al gezegd dat ik bereid ben om voor het algemeen overleg op een rij te zetten wat wij allemaal doen en hoever wij zijn. Voor zover je van planning kunt spreken — want ik denk dat dit vraagt om een voortdurende verbetering — zal ik erbij zetten wanneer ik verwacht dat de systemen die goede registratie aankunnen. Nogmaals, als er een ongeval is en iemand ligt volledig in de kreukels, dan zal de politie als eerste de brandweer, ambulance en weet ik wat inschakelen voordat zij controleert of betrokkene die laatste seconden nog op zijn smartphone zat. Daar zit eigenlijk vooral de problematiek: het vastleggen is soms complex doordat de situatie een andere handeling vergt. Nogmaals, wij proberen dit zo goed mogelijk van te voren protocollair

vast te leggen zodat men eraan denkt op het moment dat men iets afhandelt.

De voorzitter:

Voor de duidelijkheid: dat algemeen overleg is op 15 december. De Kamer krijg dus voor die tijd de toegezegde informatie. Ik heb de hinderlijke gewoonte om dergelijke data vast te leggen.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik vind dat helemaal niet hinderlijk; dank daarvoor.

Ik kom terug op de verkeersveiligheid, de handhaving en de pakkans. Wij kunnen nog zo veel campagnes starten, maar als die niet worden gecombineerd met de kans dat je wordt gepakt als je het verkeerd doet, heeft dat bar weinig zin. Dat weten wij ook uit onderzoek. Het succes van de bob-campagne was destijds het gevolg van de combinatie met handhaving. Als wij nu zien dat het aantal staande houdingen door de politie gigantisch is verkleind, als wij zien dat minister Van der Steur of de politie van zins is vanaf 1 januari de opsporingspolitieagenten, bekend van het televisieprogramma Blik op de weg, te laten stoppen, hoe kunnen wij dan de pakkans vergroten? Als wij dat niet doen, want wij stoppen ermee, hoe kunnen wij dan de verkeersveiligheid bevorderen, want het aantal verkeersdoden en zwaargewonden stijgt sinds lange tijd weer?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

U hebt zelf net de datum genoemd van het AO over verkeersveiligheid. Daar zal de heer Van der Steur ook aanwezig zijn. De vraag van de heer Van Helvert heeft volledig betrekking op de portefeuille van mijn collega. Het lijkt me dus niet verstandig om hier te gissen over de pakkans. Ik vraag de heer Van Helvert om die vraag door te schuiven naar het overleg. Ik voel me in zijn totaliteit verantwoordelijk voor het keren van de problematiek van de verkeersveiligheid. Dat doe ik door op alle vlakken in beeld te brengen wat we kunnen doen. Op welke locaties? Waar zit het hem in? Bij welke doelgroepen? Het is bekend dat dit verschuift. Vroeger waren het de mensen op de wegen, tegenwoordig zijn het voor een groot deel de ouderen op de fiets. Het is een bewegend doel. Ik vind dat ik steeds met dat bewegende doel moet meebewegen, in de maatregelen die er zijn. Daarom proberen we er iedere keer met alle deskundigen op dat gebied zo goed mogelijk plannen voor te maken.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik wil hierbij toch echt een actievere houding van de minister. Zij heeft een doelstelling gemaakt voor het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Zij is de minister voor verkeersveiligheid. Niet alleen in de beantwoording van mijn vraag, maar ook in de beantwoording van de vraag van de heer Hoogland over progressief beboeten en andere zaken zie ik de minister haast terloops antwoorden en voorlezen: o ja, ik zal tegen de heer Van der Steur dat er vol interesse naar gevraagd is. Kan de minister in het kabinet een actieve houding aannemen en zeggen: beste Ard — laten we het maar persoonlijk aanpakken — wij willen politie op de weg die verkeershufters pakt. Kan de minister dat doen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan heeft de heer Van Helvert niet goed geluisterd naar mijn betoog. Ik heb niet alleen gezegd dat mijn collega erover gaat, ik heb gezegd dat ik het nadrukkelijk bij hem aan de orde zal stellen, omdat ik weet dat de Kamer ook vindt dat het allemaal leuk en aardig is, maar dat wij een kabinet zijn in het geheel. Ik weet dat hij ermee bezig is. Ik weet ook dat hij de hete adem voelt van deze commissie. Als we op tijd klaar zijn, zie ik hem vanavond ook weer. Dan zal dit ook weer aan de orde komen en zal ik dit doorgeven. Ik zei net al dat ik me verantwoordelijk voel voor alles wat te maken heeft met verkeersveiligheid. Soms worden er echter specifieke vragen gesteld, die beter gesteld kunnen worden als de minister er zelf ook bij is.

De heer Van Helvert (CDA):

De minister geeft het door. Dat is prima. Maar de minister is meer dan een postbode. Vindt de minister ook dat de minister van Justitie die politieauto's moet behouden? Waarom vind ik het belangrijk dat de minister dit vindt? Omdat zij verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid. Als zij alleen maar zegt "Beste Ard, de Kamer vindt dat, dus doe efftjes wat", is dat wat anders dan wanneer zij zegt dat zij als minister van verkeersveiligheid vindt dat de politieagenten moeten kunnen handhaven en dat die niet weggehaald moeten worden. Vindt de minister dit ook of geeft ze het alleen door?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij ga ik nu voor de derde keer zeggen dat ik mij volledig verantwoordelijk voel en dat ik het niet alleen zal doorgeven aan mijn collega. Ik zal hem er ook nadrukkelijk op aanspreken. Dit zal niet voor alle punten gelden. Ik vind niet dat er altijd en overal politie moet zijn. Je moet dit heel gericht doen. Je moet daarvoor een risicogerichte aanpak inzetten. Dat je als je regels stelt, ook geregeld moet hebben dat er gehandhaafd wordt, is voor mij klip-en-klaar. Anders hoeft niemand zich namelijk aan de regels te houden.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Als we kijken naar de verkeersveiligheid in ons land en naar de internationale situatie, zien we dat Nederland het gewoon hartstikke goed doet. Dat wil ik ook even gezegd hebben. Dat betekent natuurlijk niet dat het een onbelangrijk onderwerp is. We moeten ons blijven inzetten voor verkeersveiligheid. De minister doet dat ook. Dat waardeer ik zeer. Ik heb echter ook de brief van de verzekeraars gelezen. Zij schrijven dat er ruim 6% meer schadeclaims zijn en dat het aantal verkeersdoden is toegenomen van 570 naar 621. De minister doet ontzettend veel. Ze heeft dit zojuist ook allemaal benoemd. Het komt ook bij het AO nog terug. Doen we echter wel het goede? Doen we genoeg, als we zien dat er toch weer meer ongevallen en verkeersdoden zijn? Wat moeten we anders of meer doen dan nu, om die trend te keren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou het liefst hebben dat we op nul zaten, in plaats van de 500 die we als doel hebben. Ik denk dat nieuwe technologieën ons daarin voor een deel gaan helpen, zoals auto's die stoppen als ze iets onverwachts op de weg zien bewegen en noem maar op. Tegelijkertijd zien we een verschui-

ving. Vroeger zat het vooral in onveilige situaties op de weg, dronken rijden of te hard rijden, maar nu zie je dat steeds meer ouderen op de fiets omvallen, iets breken en als gevolg daarvan overlijden. Deze gevallen zitten ook in die cijfers. De vraag is dan natuurlijk: wat wil je? Zeg je: ik zou dat niet meer willen en wil dat ze geen gebruik meer kunnen maken van de fiets of alleen een bepaald type fiets kunnen gebruiken? Of zeg je: de gezondheidsaspecten zijn ook van belang? Het blijft dus elke keer zoeken naar wat verstandig is om te doen, naar de doelgroep waarom het gaat en naar welke middelen daarvoor moeten worden ingezet. Nogmaals, ons team is bezig om dit langs alle wegen en kanten aan te pakken, samen met de gemeenten en provincies en via gedragsbeïnvloeding, fysieke aanpassingen en regelgeving. We denken na over stabielere fietsen met sensortechnologie om het voor de doelgroep mogelijk te houden om te fietsen. Het is complex. Ik zie het cijfer in heel Europa weer wat stijgen, behalve in de landen waarin het zo erg was dat het laaghangend fruit geplukt kon worden. We zijn met z'n allen op zoek naar wat verstandig is om te doen om het cijfer naar beneden te brengen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ook ik zie een verschuiving naar kwetsbare doelgroepen, naar kinderen en ouderen. Het is goed dat de minister daar aandacht voor heeft. In hun brief vragen de verzekeraars om een deltaplan, een actieplan. Dat houdt voor mij in dat we alle initiatieven samen uitvoeren, dus dat we samen met provincies, gemeenten, verzekeraars, ziekenhuizen enzovoorts gaan bekijken hoe we de verkeersveiligheid in ons land verder kunnen verbeteren. Herkent de minister het signaal van verzekeraars dat er misschien toch te veel langs elkaar heen wordt gewerkt? Moeten we niet nog meer samenwerken om te bekijken waar de problemen zitten?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Volgens mij zeiden de verzekeraars niet dat er te veel langs elkaar heen gewerkt wordt. Zij hebben natuurlijk ook belang bij een deltaplan omdat dit hun schadepost kan beïnvloeden. Belangrijk is wat ik al geantwoord heb op de vraag van de heer Smaling: wij zijn bezig met een strategisch beleidsplan om het met alle partijen vorm te geven, inclusief de verzekeraars.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De minister stuurt een brief voor het AO Verkeersveiligheid. Zou die niet het karakter van een actieplan kunnen krijgen, in een brief die gedragen wordt door alle andere partijen die hier ook bij betrokken zijn? Zo weten we waar we met elkaar naartoe werken — wat de ChristenUnie betreft is het aantal slachtoffers in 2027 gehalveerd — en ligt er een gezamenlijk commitment om daaraan te werken.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dat kan ik niet voor 15 december, want de tijd om met al die doelgroepen tot een actieplan te komen, is dan heel kort. Zoals ik al zei, hebben we een heel uitgebreid verkeersveiligheidsplan uitgevoerd in de afgelopen periode. Daar zal ik nog iets over zeggen in de brief die voor 15 december komt. We zijn nu bezig met het uitvoeren van een nieuw verkeersveiligheidsplan, samen met een heleboel partijen. Ook daar zal ik iets over zeggen. Daarnaast zijn we bezig

om een nieuw strategisch verkeersveiligheidsplan op te stellen voor 2018, waarover ik net ook iets zei. Het lijkt mij dat dit het deltaplan, het strategisch plan of hoe je het ook wilt noemen, moet zijn waar mevrouw Dik-Faber op doelt. Maar ik kan dat niet in vier weken doen.

De voorzitter:

We gaan nog voor de lunch wat mij betreft ook ...

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ja, ik ben toe aan het laatste stuk.

De voorzitter:

Eén moment. We gaan nog voor de lunch wat mij betreft ook de staatssecretaris aan het woord laten. Ik doe daarom een beroep op de woordvoerders om kort te interrumperen.

Mevrouw Visser (VVD):

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat ons volgens mij allemaal aan het hart gaat. Ik wil de minister daar nog een aantal vragen over stellen, want zij gaat volgens mij over naar een volgend blok. Wij hebben in onze bijdrage gepleit voor gezond verstand, een goede weginrichting, vergroting van de pakkans en strenger straffen. Ik heb daar de minister niet op horen antwoorden. Ze heeft de weginrichting benoemd. Ze zegt dat ze daar de CROW-richtlijnen voor heeft. De rijksoverheid heeft zichzelf een norm opgelegd voor de inrichting van de weg en de veiligheidsnormen. De provincies hebben dat ook gedaan. De gemeenten nog niet. Is de minister bereid om met de ANWB, Bouwend Nederland, provincies en gemeenten dat soort normen uit te werken en ze niet alleen in een richtlijn op te nemen maar ze ook te concretiseren?

Ik wil ook nog even ingaan op de pakkans en strenger straffen. Ik snap dat dit samen met de minister van Veiligheid en Justitie moet worden gedaan. Maar het is essentieel om ervoor te zorgen dat we de verkeersshuften kunnen aanpakken. Kan de minister daar iets over zeggen, eventueel in de brief die voor 15 december komt?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik heb beide vragen net al beantwoord. Ik heb specifiek gezegd dat mevrouw Visser de pakkans wil vergroten met de inzet van politieteam, dat de inzet van de basisteam van de politie decentraal belegd is en dat de driehoek uiteindelijk de inzet bepaalt, maar dat ik dit nadrukkelijk onder de aandacht van mijn collega van V en J zal brengen. Ik zal hem vragen of het mogelijk is om er voor de 15de iets over te zeggen en, als dat niet mogelijk is, om in elk geval aan te geven wanneer hij er iets over kan zeggen.

Wat de CROW-richtlijnen en de inzet van de gemeenten betreft heb ik aangegeven dat wij in ons beleid niet alleen maar kijken naar bereikbaarheid op het hoofdwegennet en de veiligheid, maar ook naar het van-deur-tot-deurbeleid en dat wij in de overleggen met de provincies en gemeenten, de wegbeheerders, hen nadrukkelijk wijzen op hetgeen zij zouden kunnen doen en verbeteren in het kader van de verkeersveiligheid. Via de ontwikkeling van de CROW-normen, bijvoorbeeld voor rotondes en dergelijke, stellen wij

ook handreikingen op. Ze hebben de keus om het wel of niet te doen. Ze zijn er niet vrij in, maar wij brengen het wel nadrukkelijk onder hun aandacht. Ik vraag bijvoorbeeld burgemeesters om zich verantwoordelijk te voelen voor dit thema, zodat niet alleen ik aanklop maar ook zij zelf eraan trekken.

Mevrouw Visser (VVD):

Dat snap ik, maar de minister heeft voor de rijkswegen indicatoren vastgesteld waaraan alle snelwegen moeten voldoen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja.

Mevrouw Visser (VVD):

Provincies hebben hetzelfde gedaan en voor alle wegen indicatoren vastgesteld. Ik weet dat de minister er niet over gaat, maar zij kan het wel agenderen. Zij spreekt alle gemeenten. Zij kan aangeven dat wij richtlijnen hebben vastgesteld en dat het essentieel is om ook op de gemeentelijke wegen, juist om de verkeersveiligheid te verbeteren, te zorgen voor een veilige weginrichting. Zij kan met gemeenten bekijken of wij tot een soort norm en streven daarin kunnen komen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik snap wat mevrouw Visser bedoelt, een soort van Europacode voor gemeenten. Ik stel dit een keer bij de VNG aan de orde.

Mevrouw Belhaj (D66):

Mijn vraag sluit hier goed bij aan. In 2015 is een streep gezet door de 300 miljoen die beschikbaar was voor gemeenten voor verkeersveiligheid. Heel veel gemeenten die dit geld gebruikten om de juiste maatregelen te nemen, hebben dat niet meer. Zij hebben veel moeten bezuinigen de afgelopen jaren. Als de minister toch contact opneemt met de VNG, wil zij dan vragen in welke mate de gemeenten het laatste jaar überhaupt nog investeringen hebben kunnen doen en in welke mate zij vinden dat verkeersveiligheid net zo bezien moet worden als veiligheid in generieke zin? Over een overval zeggen wij ook niet tegen gemeenten dat zij daar maar zelf maatregelen tegen moeten nemen. Het gaat erom verkeersveiligheid te zien als een onderdeel van veiligheid, waarvoor wij ook hier vanuit de Kamer een publieke verantwoordelijkheid hebben.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou niet weten waar die 300 miljoen vandaan komt, maar het kan dat gemeenten, die ook moeten bezuinigen, dat voor een deel op verkeersvlak hebben gedaan. Wij hebben altijd intensief met de gemeenten gesproken. Wij zitten ook samen in wegbeheerdersoverleggen. Natuurlijk kan ik vragen of zij vinden dat het Rijk voortaan hun gemeentelijke wegen moet betalen. Ik denk dat ik bij voorbaat het antwoord al weet. Zij zullen daar natuurlijk ja op zeggen. Ik ben dat zelf niet van mening. Ik ben van mening dat voor de veiligheid het Rijk verantwoordelijk is voor de rijkswegen, de provincies voor de provinciale wegen en de gemeente

voor de gemeentelijke wegen. Het hoort ook bij de gemeentelijke autonomie dat zij bepalen waar zij wegen aanleggen en hoe zij ze aanleggen. Er zijn wel spelregels verbonden aan het aanleggen van wegen, die ook veiligheid tot doel hebben, in de aanbesteding. Mevrouw Visser doelde daarop. Of gemeenten extra dingen doen, is echt aan hen.

De voorzitter:

Wij vervallen een beetje in herhalingen. Kunt u dat vermijden, mevrouw Belhaj?

Mevrouw Belhaj (D66):

Zeker, ik ben een creatief mens. Mijn vraag is niet of de minister wil vragen of zij meer geld hebben met hun verantwoordelijkheid. Mijn vraag is of zij willen reageren op de 300 miljoen die vanuit het ministerie toekwam aan gemeenten, in welke mate ze dat missen en in welke mate ze bij de handhaving, de politie-inzet, maar ook de inzet van flitspalen en dergelijke hulp van het Rijk kunnen gebruiken, los van het feit of de Kamer dat uiteindelijk vindt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, ik herken niet dat wij bezuinigd hebben op het budget verkeersveiligheid van 300 miljoen dat richting de gemeenten ging. Ik wil dit best uitzoeken voor de tweede termijn, maar het zegt mij helemaal niets.

Ik wil naar het laatste kopje gaan: ruimte en de Omgevingswet, waaronder de SVIR en het kustpact. Dat kan kort.

De voorzitter:

Hoewel het uw opus magnum is!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, mijnheer de voorzitter, het is prachtig, maar er wordt nu eenmaal weinig gevraagd naar dingen die goed lopen.

Belangrijk bij ruimtelijke ordening is dat we ons land mooier maken: weerbaarder voor het water en aantrekkelijker om in te wonen en te ondernemen. Ik denk dat we trots mogen zijn op wat we tot stand hebben gebracht. Ik denk aan het Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie, waarmee we ook onze andere stedelijke gebieden klimaatbestendiger gaan inrichten. Ik denk ook aan Ruimte voor de Rivier, dat dit jaar min of meer wordt afgesloten nadat we ongelooflijk veel projecten hebben gerealiseerd rond onze grote rivieren om het voor mensen veiliger te maken. Miljoenen mensen zijn nu beter beschermd tegen het water, maar hebben ook een aantrekkelijker omgeving gekregen. Ik vind het hartstikke leuk dat ik, nadat ik als staatssecretaris aan de start hiervan heb kunnen staan, ook betrokken ben aan het einde, bij de oplevering. Dat maak je weinig mee als minister. Aan de start werd je toch vaak ontvangen met de hooivork, want er was veel aversie tegen. Aan het einde ben ik heel veel geknuffeld door bewoners, die zeiden dat het uiteindelijk toch heel mooi was geworden.

Ik ben ook trots op de grote vraag vanuit het buitenland naar onze kennis van en expertise over het water. We investeren ongeveer 1 miljard per jaar in het waterbestendig

maken van ons land. Tegelijkertijd verdienen we zo'n 8 miljard in het buitenland met onze waterexpertise. Daar kunnen we heel blij mee zijn. Ik ga tien keer per jaar op pad met een economische watermissie. Ik ben pas in Iran geweest. Binnenkort ga ik met de minister-president, de staatssecretaris en minister Ploumen naar Indonesië. Zeker met dat land is er een heel hechte samenwerking ontstaan op het gebied van water.

Naast het water omvat de ruimte nog meer. Bij de Omgevingswet is het cruciaal dat we alle betrokken partijen vanuit verschillende disciplines en belangen laten meedenken over de inrichting van onze ruimte. Alle Kamerleden zijn het ermee eens dat die samenhang, die stakeholdersbenadering heel goed is. Het gaat er ook om dat we decentrale overheden voldoende ruimte en slagkracht geven om aan de slag te gaan met de kwaliteit van de omgeving. Het roer moet wat dat betreft echt om in Nederland. De verantwoordelijkheid voor die kwaliteit moet echt worden gevoeld, ook lokaal. Het is dan mooi om te zien dat in de evaluatie van de SVIR wordt geconstateerd dat de SVIR die inzet heeft waargemaakt en dat het roer daadwerkelijk is omgegaan. De heer Smaling vroeg hiernaar. De SVIR heeft ervoor gezorgd dat er een duidelijke positie is ingenomen ten aanzien van de taken van de rijksoverheid op het gebied van infrastructuur en ruimte. Ook hebben decentrale overheden de beleidsvrijheid gekregen om er invulling aan te geven. Dat is nog niet op alle vlakken gebeurd. De SVIR is er natuurlijk nog niet zo lang en moet op sommige punten echt nog verder ingevuld worden, maar je ziet in ieder geval dat de taken die door het Rijk zijn losgelaten, zijn opgepakt.

In de evaluatie worden ook kanttekeningen geplaatst, die zijn vertaald in concrete aanbevelingen voor een toekomstige nationale omgevingsvisie. Misschien is dat nog interessanter dan de SVIR, omdat er een nieuw instrument komt om vooruit te kijken hoe we op een inspirerende manier verbinding kunnen leggen met een gezamenlijke visie op opgaven en prioritering. Momenteel wordt gewerkt aan die nationale omgevingsvisie, waarin de aanbevelingen worden meegenomen. De heer Smaling heeft een aantal onderwerpen genoemd waarvan hij zich afvroeg of ze terugkomen in zo'n omgevingsvisie. Dat zijn inderdaad onderwerpen die we terug zullen zien.

Inzake de stelselwijziging omgevingsrecht kijk ik sowieso terug op een geslaagd jaar. Ik zeg bewust "stelselwijziging". Een juridisch systeem maakt wijzigingen en ambities mogelijk, maar uiteindelijk hoort daar ook een andere werkwijze en een andere bestuurscultuur bij. Het blijft ongelooflijk belangrijk dat hetgeen we met de wet allemaal proberen te realiseren, uiteindelijk ook vorm krijgt in ons gedrag, het gedrag van de provincies en gemeenten en het gedrag van de stakeholders die straks met de wet te maken hebben. Dat zijn cruciale factoren voor wat wij met het stelsel willen bereiken. Het is van een "nee, tenzij" naar een "ja, mits" gegaan, van zich verschuilen achter regels naar lef om besluiten te nemen. Ik zal de invoering hiervan niet meer meemaken, maar ik hoop dat de buitenwereld zal zien dat het uiteindelijk goed uitwerkt.

De Eerste Kamer heeft op 22 maart de Omgevingswet aangenomen, een uniek moment omdat ons land voor het eerst een integrale wet krijgt voor de hele leefomgeving. 26 wetten zijn teruggebracht tot 1. Op 1 juli is een andere belangrijke stap gezet. Op die dag zijn vier ontwerpbesluiten

bij de Omgevingswet aangeboden aan de Kamer. Die ontwerpbesluiten zullen 60 bestaande AMvB's gaan vervangen. Daar komen wij nog over te spreken, maar ik zeg nu al dat ik trots ben op het hele traject. Ik ben ook trots op de Kamer, want het is hartstikke lastig om zo veel wetten op te heffen in plaats van te maken. Dat laatste is vaak eerder de neiging in de Kamer. Het is ook lastig om zo veel AMvB's te vervangen door vier. Het kabinet werkt ook hard aan de aanvullingswetten bodem, geluid, natuur en grondeigendom. Die zullen deels volgend jaar en deels begin 2018 bij de Kamer worden ingediend. Begin 2018 zal de Kamer ook het voorstel voor de invoeringswet ontvangen, waardoor de Kamer aan het einde nog een laatste moment heeft om het totaalplaatje te bekijken.

Met die nationale Omgevingswet wordt ook de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geïntroduceerd. Het is de langetermijnvisie op de leefomgeving die de nationale sectorale visies en de beleidsplannen in de leefomgeving vervangt, in ieder geval de SVIR, het Milieubeleidsplan en relevante delen van de Natuurvisie. Begin 2017 kom ik met het eerste deel van de Omgevingsvisie, waarin de hoofdvraagstukken zullen worden beschreven. Daarna werken wij dat wederom met de stakeholders uit tot een mooi samenhangend verhaal. Alle door de heer Smaling genoemde onderwerpen komen terug in die NOVI.

De visie beschrijft de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de natuurlijke omgeving met grote wateren, natuurlandschappen, agrarische cultuurlandschappen, de gebouwde leefomgeving met steden, dorpen en bedrijventerreinen, water, bodem, lucht en natuurlijk kapitaal. Dat betekent dat ook kust, veenweidegebieden, landbouw, natuur en krimpregio's er onderdeel van zijn. Wij zullen vooral de strategische opgaven benoemen en daar een visie op geven. Denk onder andere aan het borgen van de energietransitie. Je kunt het hebben over een energietransitie, maar daar heb je ook ruimte voor nodig. Hoe ga je dat vervolgens vormgeven? Deze opgave en de benodigde aanpak zal ik uitwerken.

Tot slot het Kustpact, waarnaar de heren Bisschop en Houwers vroegen.

De voorzitter:

De heer Smaling heeft een korte vraag over het voorgaande.

De heer Smaling (SP):

Ik ben blij met wat de minister zegt, maar ik vraag haar naar haar fascinatie voor "decentraal, tenzij". Ik kenschets het inhoudelijke beleid van de minister op dit terrein als volgt. Het Rijk moet niet te veel opleggen. De verantwoordelijkheid wordt zo laag mogelijk neergelegd. In zo'n druk land met zo veel functies in de fysieke leefomgeving is die samenhang natuurlijk wel cruciaal. BrabantStad werkt dan wel als een netwerk, maar als Eindhoven het stationsgebied ontwikkelt, dan willen Tilburg, Breda en Den Bosch dat ook. Ik denk aan outletcentra tussen Amsterdam en Haarlem en in Zuid-Holland. Je moet daar op een gegeven moment paal en perk aan stellen. Het kan niet zo zijn dat alles maar ontwikkeld mag worden. De minister gaat over dat Kustpact praten. Gemeenten langs de Noordzeekust hebben allemaal verschillende plannen. Petten heeft daar een heel ander idee over dan Ouddorp of Cadzand, maar misschien ook

wel niet. Je moet nationaal regels stellen over de manier waarop je het land grosso modo ingericht wilt hebben. Daar hoor ik de minister nooit over. Heeft zij dat inzicht nu wel?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat inzicht heb ik altijd al gehad. In de SVIR staat wat wij grosso modo op nationaal niveau als publiek belang zien. Ik denk aan de bescherming van ons land tegen het water. Water is een nationale aangelegenheid. Ik denk aan de energienetwerken. Je moet inderdaad niet per gemeente besluiten waar de 380 kV-masten of de windmolens wel of niet komen te staan. Wij hebben ons nationaal erfgoed daarin gedefinieerd. Wij hebben de wegen, de vaarwegen en de spoorwegen daarin gedefinieerd. Wij hebben bepaalde Nationale Landschappen daarin gedefinieerd. Bepaalde zaken moeten echt op nationaal niveau gerealiseerd worden, maar sommige zaken moeten op provinciaal niveau of op decentraal, lokaal niveau neergelegd worden. Daar wordt de aanvraag gedaan. Daar wordt de vergunning verleend. Daar worden mensen in hun dagelijkse activiteiten geconfronteerd met besluiten. Dat is een heel zorgvuldige afweging geweest. Je kunt natuurlijk altijd met elkaar bespreken wat er toch van provinciaal niveau naar nationaal niveau moet, van lokaal naar provinciaal niveau of misschien wel andersom, dus minder bij het Rijk. Dat is een continue discussie. Ik wilde net over het Kustpact beginnen. De aanvragen worden in principe bij de gemeentes gedaan, maar je zou wel een beeld willen hebben van de gebieden die je écht beschermwaardig vindt. "De kust" is dan heel ruim gedefinieerd. De kust waar wij het ooit over gehad hebben, bestaat eigenlijk alleen maar uit het strand met de duinenrij, die beschermd is, maar in de beleving van de mensen is de kust veel breder en groter en ligt verder terug. In die discussie over de brede kust moet je goed definiëren wat je echt beschermwaardig vindt, waar er niet gebouwd mag worden en waar dat wel mogelijk is en moet kunnen. De provincies hebben daarin een rol op het gebied van ruimtelijke ordening. Zij leggen dit vast.

Nu die discussie in het kader van het Kustpact is opgekommen, hebben de provincies die rol weer ingevuld. Ze zijn nu bezig om de zonering goed te regelen. Wij hebben hierin als Rijk de regie genomen om de partijen weer bij elkaar te brengen na de ontstane ophef. Er zijn dus moment waarop je je afvraagt of je iets wel goed genoeg in beeld houdt. De kust hadden we niet goed genoeg in beeld, maar bij de landschappen hebben wij deze discussie van tevoren wel heel uitgebreid gevoerd. We zullen deze discussie ongetwijfeld ook weer voeren tegen de tijd dat de omgevingsvisie er komt. Bepaalde mensen zullen vinden dat het op nationaal niveau moet worden vastgesteld, terwijl anderen zullen vinden dat de provincies dat prima kunnen doen. Dit zal dus weer terugkomen, maar "decentraal, tenzij" betekent niet dat we niets op rijksniveau doen en alles op lagere niveaus. We maken juist heel duidelijk wat je nationaal, provinciaal en lokaal moet doen.

De heer Smaling (SP):

Hoe kijkt de minister dan terug op haar eigen periode? Zij heeft een heel goede instrumentenwet gemaakt, maar beleidsmatig was haar lijn toch altijd dat zij niet al te veel wilde opleggen. De minister heeft ook de rijksbufferzones en de Nationale Landschappen naar de prullenbak verwezen. Kijk eens hoe mooi de afscheiding tussen Den Haag

en Wassenaar en Voorschoten erbij ligt! Kijk hoe sommige stukken rond Amsterdam, die direct aan de stad grenzen, mooi groen zijn gebleven! Dat is het gevolg van keuzes voor ruimtelijke ordening uit het verleden die nu helaas niet meer gemaakt kunnen worden. Dat is toch het beleid van deze minister geweest, met alle respect.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De conclusie van de heer Smaling is dat die keuze er nu niet meer is, maar dat ben ik niet met hem eens. Wij hebben het belegd bij de provincies. Neem bijvoorbeeld het Groene Hart: het Rijk ging daarover, drie provincies gingen daarover en de individuele gemeentes die daarin liggen gingen daarover. Dat werkte niet. Deze drie provincies hebben nu een prachtig plan gemaakt om de beschermwaardigheid van het Groene Hart vast te leggen. De vraag is dus wie het moet doen. Soms is dat het Rijk, omdat de belangen provinciegrensoverschrijdend of regio-overschrijdend zijn. Soms is het ook de provincie, en soms is het de gemeente. Daar hebben wij naar gekeken. Als er een keer iets niet goed loopt, kun je altijd weer met elkaar bediscussiëren of het op een ander niveau moet gaan plaatsvinden, wat verstandig is en wanneer je te veel individuele afwegingsruimte krijgt. Maar ik heb zelf het gevoel dat wij het nu goed verdeeld hebben; ik heb de SVIR natuurlijk ook zelf ingediend. In de omgevingsvisie zal een aantal punten weer terugkomen naar aanleiding van onze ervaringen, zoals bijvoorbeeld met een Kustpact. Sommige dingen zullen we weer wat steviger beleggen en sommige dingen die we al belegd hadden, zullen we beter gaan invullen. Maar ik vind niet dat er niet naar omgekeken is. Er zat wel degelijk een visie achter.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

In het kader van de beantwoording over het Kustpact: kan de tekst van het Kustpact ook naar de Kamer komen? Door wie en voor welke datum moet dat Kustpact getekend zijn? En waarom, volgens de stukken die wij op Facebook vinden, krijgt Zeeland tot 2019 de tijd voor zo'n visie terwijl Noord- en Zuid-Holland maar tot 2018 krijgen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wilde net gaan beginnen aan de beantwoording over het Kustpact. Ik zal de vragen van mevrouw Van Tongeren daarin meteen meenemen. Ik heb de Kamer op hoofdlijnen geïnformeerd over een voorlopig Kustpact omdat er alleen nog op bestuurlijk niveau afspraken zijn gemaakt door de vertegenwoordigers, met Natuurmonumenten, de gemeenten en de provincies die daar vertegenwoordigd waren, het Rijk en een aantal andere partijen. Maar zij moesten naar hun achterbannen. Aangezien dit zo'n gevoelig onderwerp is, heb ik de Kamer erover willen informeren dat dat voorlopige Kustpact nu naar de achterbannen gaat en dat het nog niet is vastgesteld. Inmiddels geven partijen in die achterbannen al aan dat zij nog het een en ander willen veranderen. Ik zit wat dat betreft nog in het onderhandelingsproces. Het was het mooiste geweest als ze allemaal hadden gezegd "het is helemaal goed zo", want dan kun je ermee aan de slag. Ik weet in ieder geval al van twee partijen dat ze dingen willen aanpassen, niet in de essentie, maar wel in de beschrijving. Het hangt er een beetje vanaf hoeveel er aangepast moet worden en hoeveel er onderhandeld moet worden wanneer wij ermee

komen, dus ik kan dat nog niet zeggen. De provincies hebben aangegeven dat zij bereid zijn om een zonering vast te leggen voor waar zij niet willen bouwen. Daarmee zou u volgens mij heel blij moeten zijn. Zuid-Holland en Noord-Holland waren daar al mee bezig vanuit hun verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ordening. Zij zijn in staat om dat in 2018 helemaal afgerond vast te leggen. Zeeland heeft dat naar aanleiding hiervan opgestart en heeft dus meer tijd nodig. Verschillende van de aanwezige partijen hebben gezegd dat zij het ermee eens zijn dat de ene langer tijd krijgt dan de andere om dat vorm te geven. Uiteindelijk gaat het niet om vandaag of morgen, maar om de langere termijn. Voor de bestaande plannen, ideeën en bebouwing verandert er niets. Het gaat echt om de situatie vanaf nu.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als ik het goed begrijp, weten wij niet wanneer en door wie welke tekst getekend zal worden, want de minister zit nog in een onderhandelingsstraject. Zou het dan niet vanzelfsprekend zijn om nu pas op de plaats te maken? Alles wat er op die duinen en op het strand daarachter staat, krijg je niet meer weg. We weten niet wat de tekst is, wanneer die getekend wordt en door wie. Het zou dan ook heel logisch zijn om nu een moratorium op bouwen aan de kust in te stellen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voor zover dat mijn eigen verantwoordelijkheid betreft, heb ik dat ook gedaan. Ik heb tegen de Kamer gezegd dat ik het Barro nu niet zal uitvoeren. In het Barro werd meer ruimte gecreëerd, niet om de boel vol te bouwen zoals het wel eens werd gepresenteerd, maar om verstandige keuzes te maken. Ik zit met anderen om de tafel die hun eigen verantwoordelijkheden en hun eigen beslissingsorganen hebben om er een gezamenlijk verhaal van te maken. Ik hoop dat zo snel mogelijk tot een goed einde te kunnen leiden. Het is niet zo dat er nog helemaal geen teksten beschikbaar zijn. Wat zij aan hun achterbannen voorleggen, ziet er heel aantrekkelijk uit, maar het moet natuurlijk nog wel even scherp geslepen worden op woorden of op zinnen. Het zou heel mooi zijn, als we er allemaal onze handtekening onder kunnen zetten, zodat niet alleen ik zeg dat ik het voorlopig niet doe, maar ook de anderen dat kunnen zeggen. In die tekst wordt aangegeven dat de oude plannen wel worden gerealiseerd en dat er een nieuwe situatie ingaat vanaf dat moment dat het akkoord er is.

Er was nog een vraag van de heer Bisschop over het Kustpact. Kunnen oude vakantiewoningen of vakantieparken eerst opgeknapt worden voordat er nieuwbouw plaatsvindt? Alle partijen die bij het Kustpact betrokken zijn, hebben de intentie om terughoudend te zijn met nieuwe kustbebouwing. Niemand wil de kust volbouwen. Om te voorkomen dat dat gebeurt, is een zonering afgesproken in delen van de kust waar wel en geen nieuwe recreatieve bebouwing is toegestaan. Het bekijken van mogelijkheden tot het vervangen en vernieuwen van oude parken kan onderdeel daarvan zijn. Het pact laat die afweging bij de provincies en gemeenten.

Ik rond hiermee af. Ik vond het weer prettig en plezierig om met de Kamer in debat te zijn over de begroting. Ik ben helemaal nieuwsgierig wat de staatssecretaris nog over andere vragen te zeggen heeft.

De voorzitter:

Daar moeten wij nog heel even op wachten, want eerst komt mevrouw Van Veldhoven met een vraag.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Gedurende de begrotingsbehandelingen die ik met de minister heb kunnen doen, hebben wij het regelmatig gehad over de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ik ben daar ook op ingegaan in mijn inbreng. In de schriftelijke beantwoording stelt de minister dat er een analyse komt, die deel uitmaakt van een breder programma Koers ILT. Nadat het onderzoek is afgerond, zal de minister ons informeren over de resultaten en conclusies. Vervolgens wordt er een meerjarenplan vastgesteld. Na vaststelling komt dat naar de Kamer. In deze periode van schuivende Kamerleden en schuivende bewindspersonen, kan het belangrijk zijn om de heldere afspraak te maken dat er nog met de Kamer wordt gesproken over de uitkomsten van de analyse, voordat een nieuw plan wordt vastgesteld. Ik krijg graag een toezegging.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik denk dat dat wel kan. Ik moet even kijken hoe we dat moeten vormgeven en of dat met deze of een volgende Kamer is. Als dat de behoefte is van de Kamer, is het goed om te bezien wat daar de logische plek voor is. We hebben geanalyseerd of we genoeg mensen hebben om de taken te kunnen vervullen die we moeten vervullen en, zo ja, of we de juiste prioriteiten stellen. Daarin zullen we de komende jaren wat dingen verschuiven. Maar de prioriteiten zullen ook steeds weer verschuiven. Niet alleen Kamerleden en bewindslieden, maar ook prioriteiten verschuiven. Het blijft dus een zichzelf steeds actualiserend plan.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Inderdaad, maar juist omdat nog niet helemaal helder is wanneer de precieze resultaten en conclusies komen en er tegelijkertijd natuurlijk een moment is waarop de ILT graag haar meerjarenprogramma wil vaststellen en de Kamer dat pas na vaststelling krijgt, vond ik het belangrijk om met elkaar af te spreken dat we in de tijdsplanning van een en ander er rekening mee houden dat de Kamer nog met de bewindspersoon, of dat nu deze Kamer is of een volgende bewindspersoon, kan spreken over die resultaten en conclusies, voordat vervolgens een en ander verwerkt wordt in een meerjarenplan dat we dan na vaststelling krijgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij is er recentelijk wel al een meerjarenplan naar u toe gekomen, maar nu gaat het om de volgende. Ja.

Mevrouw Visser (VVD):

De minister is tot haar afronding gekomen. In onze inbreng hebben wij het gehad over de toezicht- en inspectielasten. De minister heeft gereageerd op het onderzoek naar de kostendekkendheid, maar wij hebben ook gevraagd naar de boetetarieven. Ik heb het voorbeeld genoemd van de boardcomputer van de taxi. Dat was een voorbeeld ter illustratie dat je een boete krijgt van €4.400 als je niet op tijd je boardcomputer update, terwijl je als je geen gordel draagt of te hard rijdt, de boete €290 of €230 bedraagt. De

vraag was of de minister in de discussie rond de kostendekkendheid opnieuw kan kijken of het hele systeem van de boetetarieven niet compleet uit het lood geslagen is.

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

De **voorzitter**:

Dat zijn de mooie laatste woorden van de inbreng van de minister. Ik kijk even rond, want we zitten op een springend punt. We zouden kunnen beginnen met het antwoord van de staatssecretaris, maar ik heb al wat boze mensen aan deze tafel gehad toen ik dat voornemen ondershands kenbaar maakte. Ik kijk dus even rond. Zullen we dat begin maken of willen we eerst schorsen? Ik zie dat er toch een voorkeur voor schorsen is, mevrouw de staatssecretaris.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.03 uur tot 13.32 uur geschorst.

Voorzitter: Arib