

6

Groeiende filedruk

Aan de orde is het **debat** over de **groeierende filedruk**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het debat over de groeiende filedruk. Hartelijk welkom aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet natuurlijk ook mijn collega's hartelijk welkom. U heeft allen vier minuten spreektijd. Ik geef allereerst het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.



De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. "Het allergrootste filedebat ooit", zou mijn collega gezegd hebben.

Voorzitter. Begin april luidde de ANWB een noodkreet over de groeiende filedruk. In het eerste kwartaal van 2018 was er maar liefst 25% meer filedruk dan in het eerste kwartaal van 2017. De wegbezetting is daarmee weer op het niveau van 2007, het jaar voor de economische crisis. Helaas zijn de investeringen in ons wegennet ook achtergebleven. Toch wordt vanuit Rijkswaterstaat gedaan alsof er weinig aan de hand is. Vanwege een andere meetmethodiek komt Rijkswaterstaat op een veel lager percentage uit. Dit verschil valt gemakkelijk te verklaren. Ook de ANWB gebruikt de floating car data van navigatiesystemen en mobiele telefoons. Dit systeem meet, in tegenstelling tot dat van Rijkswaterstaat, niet alleen de snelwegen maar ook het onderliggende wegennet. Dit geeft een veel accurater beeld van de verkeerssituatie. Rijkswaterstaat telt files pas mee als de lengte ervan minimaal 2 kilometer is en er met een snelheid wordt gereden van onder de 50 km/u. Dat verklaart de papieren werkelijkheid van Rijkswaterstaat. Is de minister het met de PVV eens dat bijvoorbeeld een file van 1,5 kilometer of een file waarbij er wordt gereden met een snelheid van 60 km/u ook als file aangemerkt zou moeten worden? Is zij bereid met de ANWB in gesprek te gaan om te kijken hoe het opstellen van de filecijfers beter kan?

Voorzitter. De PVV maakt zich grote zorgen over de files. Zonder tegenmaatregelen verandert de Randstad in één groot verkeersinfarct. De verstedelijking en de groei van de economie zorgen voor een alsmat toenemende verkeersdruk. In de afgelopen kabinetsperiode is er veel gesproken over het beperken van het verkeer. Wat de PVV betreft moet het volledig de andere kant op. De overheid moet een positief beleid voeren, gericht op de verbetering van de mobiliteit. Daar zit de oplossing. Bij 1.000 kilometer aan rijstroken tot 2030 gaan we het bij lange na niet redden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid geeft in het Mobiliteitsbeeld 2017 aan dat op basis van het huidige beleid het reistijdverlies in 2022 in totaal zal toenemen met 28% in vergelijking met 2016. Daarom moet er zo snel mogelijk extra worden geïnvesteerd in directe filebestrijding. Het is tijd om te stoppen met het experimenteren vanuit de "baat het niet, dan schaadt het niet"-mentaliteit. Bij elkaar opgeteld kosten die experimenten ons bakken met geld. In plaats daarvan moeten we inzetten op wat werkt. Iedere euro moet ten dienste staan van meer asfalt, van beter en betaalbaar openbaar vervoer en van de modal shift in de transport van de weg naar het water.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Sienot een vraag.

De heer **Sienot** (D66):

Het is duidelijk: we zijn nog maar net onderweg en de woorden "meer asfalt" vliegen ons alweer om de oren. Onlangs heeft de Rli nog uitgerekend dat 1% meer asfalt ook leidt tot 1% meer verkeer. Dus uiteindelijk is er meer, meer, meer verkeer. Daar redden we het niet mee. Wilt u van Nederland één grote snelweg maken? Of wilt u leren wat er werkt en kijken hoe we echt iets doen aan de files? Of wilt u alleen maar datgene roepen wat stoer klinkt?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Weet je wat heel stoer klinkt? Iets over een fietsplan roepen, terwijl je vanochtend ook over asfalt hebt gereden. Maar natuurlijk willen wij meer asfalt. Wij willen nu direct een oplossing ten behoeve van de filebestrijding. Die kunnen we niet realiseren met de ideeën van D66 om mensen uit de auto te krijgen. Legt u die schilder, die aannemer, die bouwvakker eens uit hoe hij 's ochtends met zijn emmers met verf en kwasten in de trein of op zijn bakfiets moet stappen, onderweg naar zijn klus? Daarvoor is toch echt meer asfalt nodig, meneer Sienot.

De **voorzitter**:

Meneer Sienot, voordat u verdergaat, merk ik op dat ik nog geen afspraken met u had gemaakt over het aantal interrupties. En vrijlaten vind ik ook weer zo gevaarlijk.

De heer **Sienot** (D66):

Ik heb er zeven.

De **voorzitter**:

Zeven? Dat is veel. Laten we er vier doen. Dat kan twee aan twee, maar het is dus vier. Dit is uw tweede interruptie. Oké? Bij dezen.

De heer **Sienot** (D66):

Voorzitter, ik wil hier ontzettend graag op reageren. Natuurlijk zijn er mensen die in de file staan en die geen keuze hebben. Maar er zijn ook heel veel mensen die naar hun kantoor gaan om mailtjes te sturen naar iemand die twee bureaus verderop zit. Het gaat ons er juist om die mensen uit de file te krijgen. Bent u het niet met ons eens dat we veel meer moeten doen dan alleen asfalt neerleggen om mensen uit de file te krijgen? Daar moeten we echt aan werken, want dat is pas echt effectief.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wist al dat D66 een bijzondere kijk op de wereld had, maar als hij nou echt denkt dat mensen 's ochtends voor hun plezier in de file gaan staan en als het had gekund niet een alternatief hadden gekozen, dan weet ik niet van welke planeet deze meneer van D66 komt. Er staat niemand 's ochtends voor z'n plezier in de file, als diegene ook op een andere manier naar z'n werk had gekund.

Voorzitter. Bijvoorbeeld de 60 miljoen euro van het programma Beter Benutten, dat dus moet worden omgebogen van indirecte mobiliteitsverbetering naar directe filebestrijding. Dat kan via een herschikking in het MIRT van volgende week. Is de minister bereid om te stoppen met die experimenten waarvan nut en noodzaak niet zijn aangetoond, en om zo veel mogelijk geld vrij te maken voor directe filebestrijding?

Daarnaast zijn er tal van oplossingen te bedenken die met een minimale investering doorgevoerd kunnen worden. Zo moet er meer haast worden gemaakt met de PVV-motie over het opwaarderen van spitsstroken naar volwaardige rijbanen. We spreken hier nu al ruim acht jaar over. Het is van de zotte dat we de huidige wegcapaciteit niet optimaal benutten omwille van de lokale luchtkwaliteit. Files: dáár wordt de lucht pas smerig van!

Maar ook het homogeniseren van de verschillende snelheidsregimes zorgt voor een betere doorstroming en voor minder vertraging door ongelukken. Of stel meer onderhoudsploegen beschikbaar, die meteen op kunnen treden als er storingen zijn aan bruggen, sluizen of tunnels. Stuur erop aan dat vuilnisophaaldiensten en gemeentelijke straatvegers standaard buiten de spitsuren hun werk doen. Deelt de minister onze urgentie en wil zij er alles aan doen om het filemonster te verslaan? Hoe staat zij tegenover de concrete oplossingen die de PVV zojuist heeft aangedragen?

Voorzitter. Het gaat tenslotte altijd om de centen en daarom mogen we niet vergeten om de onderbesteding van het Infrastructuurfonds aan te pakken. Goedgekeurde projecten gaan niet van start en het geld wordt elders gebruikt om het begrotingsgat van het kabinet te vullen. Dat is niet volgens de afspraken. Geld voor infrastructuur moet zo snel mogelijk teruggehaald worden en alle vertraagde projecten moeten alsnog doorgang vinden. Dit kabinet wil iedereen van het gas af en de PVV zegt vooral: het gas erop houden! Laat die asfaltmachine zo snel mogelijk rijden.

Voorzitter. Of Nederland nekt nu het filemonster, of het filemonster nekt straks Nederland: meer smaken zijn er niet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Er is nog een interruptie van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De PVV wil meer investeren in asfalt. Dat spreekt de VVD zeker aan. Maar als je dat doet, dan moet je dat natuurlijk op de goede plek doen. Waar zou u dat nou neerleggen en op basis waarvan maakt u dan die keuzes?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik kan daar nu niet direct een antwoord op geven. Volgende week gaan we concreet in op projecten in het MIRT-overleg. Op dit moment zou ik er met name aandacht voor willen vragen om die cijfers goed op orde te krijgen, zodat als we een investering doen, die ook gelijk het onderliggende wegennetwerk ten goede komt en ook de beste oplossing is. We kunnen ons geld maar één keer uitgeven, dus volgens mij moeten we het nu op de juiste manier doen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan is nu het woord aan de heer Sienot, want de heer Van Dijk stond wel aangekondigd, maar hij is er niet. De heer Sienot van D66.



De heer Sienot (D66):

Voorzitter. Ze bestaan echt: mensen die zich nauwelijks meer kunnen voorstellen wat een file is. Ze vermijden de drukke spits door eerst thuis te werken. Ze beginnen de dag bijvoorbeeld met een conferencecall en een andere keer fietsen ze naar hun werk. Natuurlijk weet ik ook wel dat niet iedereen die keuze heeft. Voor sommige mensen is de file onvermijdelijk. Ze moeten op dat moment op de weg zijn, als beroepsvervoerder, aannemer of verpleegkundige in de ploegdienst.

D66 wil dat die mensen kunnen doorrijden. Daarvoor hoeven we echt niet alle auto's van de weg te halen. Als we een deel van de mensen verleiden, stroomt het verkeer al veel beter door. Daar kunnen we met elkaar voor zorgen. Er zijn namelijk ook mensen die nu in de file staan die best op een andere manier naar kantoor willen. Voor hen geldt: de file ben je uiteindelijk ook zelf. Velen van hen staan er best voor open om één of enkele keren per week de spits te mijden door thuis te werken of met de fiets of trein naar hun werk te gaan. Files zijn zonde van hun tijd. Bovendien kunnen ze zo zelf iets doen voor een beter klimaat. Want willen we het Parijsakkoord halen, dan moeten we ook andere vervoerskeuzes maken. Platform De Correspondent noemt mensen die bewust kiezen vóór het klimaat en tegen de file "Parijzigers"; een goede term. Als we mensen een beetje prikkelen en keuzevrijheid bieden, dan zit er een Parijziger in velen van ons. Daarom heeft D66 drie aanvullingen op de file-aanpak van de minister.

Allereerst: zet de fiets tot 15 kilometer op één. Vorige week presenteerde de staatssecretaris Van Veldhoven haar plan om 200.000 forensen uit de file op de fiets te krijgen. Een goed plan, zeker omdat het werknemers verleidt, met een goede leasefietsregeling en het bekendmaken van de kilometervergoeding van 19 cent. D66 ziet ook veel kans om mensen te verleiden een dag hun auto te laten staan door de prikkel "betalen naar gebruik". Denk aan een proef waarbij medewerkers een lagere bijtelling krijgen als ze vaker de auto laten staan. Zo is er vast veel meer te bedenken. Dat laten we graag over aan de minister en de experts van de Mobiliteitsalliantie. We vragen de minister alleen wel hoe we ervoor zorgen dat we nog in deze kabinetsperiode te weten komen wat werkt om mensen zelf te laten kiezen voor het juiste vervoersmiddel op het juiste moment, zonder dat ze hiervoor dubbele rekeningen krijgen, maar juist door ze te belonen. Voor de tweede termijn heb ik hierover een motie in overweging.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik raakte een beetje getriggerd door een aantal woorden van de heer Sienot over een verkapt vorm van wegbeprijzing. Heb ik dat goed gehoord?

De heer Sienot (D66):

D66 wil de files aanpakken en daarvoor kijken we naar een heel breed pakket. Het is geen geheim dat wij in het verle-

den voor rekeningrijden waren en dat nog steeds zijn, maar wij hebben een regeerakkoord gesloten — dat is ook geen geheim — en daarin hebben we afgesproken dat we gaan experimenteren met alternatieve vormen van betalen naar gebruik voor vervoer en mobiliteit. Precies dat is wat wij voorstellen. Minister, ga nou op zoek naar manieren waarop we het voor elkaar krijgen om mensen die anders willen reizen naar hun werk, te belonen en zo de filedruk te verlichten.

De heer Van Aalst (PVV):

Een heel bijzonder antwoord. Ik hoor mijn collega net nog stoere woorden roepen. Wat ik hem hoor zeggen over wegbeprijzing zijn dus slechts stoere woorden, want dit kabinet gaat niets doen met wegbeprijzing. Of wilt u dat bestrijden?

De heer Sienot (D66):

Wat u mij hoort zeggen, is dat wij een proef gaan doen met hoe we mensen kunnen verleiden om de file te mijden en zo de filedruk te verlichten. De PVV en D66 delen in elk geval één ding, namelijk dat we moeten voorkomen dat mensen in de file staan. De tijd in de file moeten we zo kort mogelijk maken. Sterker nog, wat mij betreft is het filebulletin elk uur op de radio binnenkort — of over enkele jaren — verleiden tijd. Daarvoor moeten we aan de slag en daarvoor willen we ook aan de slag. Daarvoor moeten we ook dingen leren. Dat is precies wat ik hier voorstel.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Sienot (D66):

Het platform Uit de File, aan het Werk roept dinsdag 13 november uit tot nationale filevrije dag, om te laten zien dat we files samen de baas kunnen zijn als we andere keuzes maken. Is de minister bereid om mee te doen aan deze dag, samen met het ministerie?

Ten slotte, voorzitter. De Parijziger staat bijna nooit in de file, maar soms gebeurt dat wel. Een reden daarvoor kan zijn dat bergers niet tijdig aanwezig kunnen zijn. D66 heeft daarom nog de volgende vragen. Is het mogelijk dat bergers zelf standaard de veiligstelling kunnen regelen, zodat ze ook op piekmomenten snel ter plaatse kunnen zijn? Daarnaast kiest de minister, en dat vinden we fantastisch, voor 20 stand-bylocaties waar bergers klaarstaan om snel te kunnen uitrukken als dat nodig is. Maar waarom begint de minister pas op 1 april 2019 met dit idee, terwijl er nog weer een heel winterseizoen aankomt waarin de filedruk altijd heel heftig is? Dus onze vraag is: kunnen we daar ook al voor de winter mee beginnen? We zijn benieuwd naar de antwoorden van de minister.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn vraag gaat over de uitleg van dat zinnetje in dat regeerakkoord. Er worden pilots gedaan zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden. Legt de heer Sienot nou dit zinnetje zo uit dat die pilots alleen gaan over maatregelen waarbij het beloofd wordt om niet de auto te nemen?

De heer Sienot (D66):

Wat u mij hoort zeggen, is dat wij zoeken naar manieren om mensen te verleiden om uit de auto te blijven. Je hebt allerlei vormen van spitsmijden en spitsmijdenprojecten. Daar kennen we vele vormen van. Ik ben heel benieuwd of we dat op grotere schaal kunnen toepassen. Je kunt ook denken aan een voorbeeld dat nu al in de pers staat: mensen een wat lagere bijtelling geven voor hun leaseauto als ze hem vaker voor de deur laten staan en anders reizen. Er zijn allerlei manieren. Maar u hoort mij vooral zeggen: laat de minister samen met de Mobiliteitsalliantie kijken wat nou een goede manier is, met draagvlak, om Nederland uit de file en aan het werk te krijgen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar zou een pilot met spitsheffing, om te kijken hoe dat zou werken, dan ook niet tot de mogelijkheden behoren bij die pilots?

De heer Sienot (D66):

We hebben gewoon heel duidelijk afgesproken dat het niet mag leiden tot een systeem van rekeningrijden. Alles wat we daarover roepen, leidt constant tot discussie. Dat gebeurt nu ook weer. Het is op zich goed dat we die discussie hebben, want dan kunnen we de minister om duidelijkheid vragen. Dat is ook precies wat ik wil proberen. Ik wil dat ze voor de begrotingsbehandeling komt met duidelijkheid over hoe we hiermee aan de slag gaan, wat er nu precies wel en niet bij hoort. Wat ons betreft staat het er heel duidelijk en is er heel veel ruimte voor dingen die wel kunnen — ik heb daar net een paar voorbeelden van gegeven — en gaan we daarmee aan de slag. De minister kent vast nog veel meer voorbeelden. Er zijn experts die er bovenop zitten. Ik nodig ze van harte uit: kom voor de begrotingsbehandeling met duidelijke taal. Dan kunnen wij ook weer verder.

De heer Von Martels (CDA):

De eerste spreker hoorde ik alleen maar over asfalt, u hoor ik alleen maar over alternatieven. Hoe denkt D66 nu over het feit dat er toch ook geasfalteerd zal moeten worden om in ieder geval de wegen goed te onderhouden en nieuwe wegen aan te leggen? Wat vindt u daarvan?

De heer Sienot (D66):

Daar ben ik het eigenlijk wel mee eens. Op sommige plekken kunnen extra rijstroken helpen; daar doen we niet geheimzinnig over. We hebben dat ook gezien de afgelopen jaren. De aanleg van een aantal extra rijstroken heeft tot wat minder file geleid. Maar het kan nooit het enige antwoord zijn. Het is vaak eigenlijk ook maar een kortetermijnantwoord. Dus vandaar dat ik wil inzetten op die langere termijn. We moeten echt gaan werken aan een hele goede

manier waarop we het prachtige wegnen dat we in Nederland hebben benutten, zodat we makkelijk naar ons werk kunnen gaan, dat iemand die met de auto gaat kan doorrijden en dat iemand die op de fiets gaat ook lekker kan doorrijden.

De heer **Von Martels** (CDA):

Helemaal eens met de heer Sienot als hij zegt dat we ons moeten richten op de lange termijn, maar de zaken waar u zojuist mee kwam, die alternatieven, kun je volgens mij morgen al invoeren, toch?

De heer **Sienot** (D66):

Ik weet niet helemaal of je die morgen al kan invoeren. Ik ben het wel helemaal met de heer Von Martels van het CDA eens dat het waarschijnlijk heel kansrijk is om die snel in te voeren. Dat moeten we ook zeker doen. Dat is ook precies waarom ik dit hier vandaag graag aan de orde stel en ook samen met u een motie heb voorbereid, juist omdat we kansen zien, naast het aanleggen van rijstroken, om nu op korte termijn al meer te doen om de files te verminderen door andere manieren van reizen te bevorderen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind de suggestie van de bergers en de vraag waarom dat niet eerder kan een goede. Ik zou er ook de blauwe in plaats van de oranje zwaailichten in mee willen nemen. Mijn vraag gaat over het artikel dat ik vanmorgen op NU.nl las, waarin Sienot het had over een lagere bijtelling en een lagere bpm. Dat zijn dingen waar de VVD erg voor is, maar het moet wel uitvoerbaar en realistisch zijn. Hoe ziet u een lagere bijtelling voor een leaserijder, die nu over het hele jaar afreken, voor zich? Hoe gaan we dat in vredesnaam bijhouden als hij een of twee dagen in de week zijn auto laat staan?

De heer **Sienot** (D66):

Ik vind dat een heel begrijpelijke vraag van de heer Dijkstra van de VVD. Weet u wat het is? We willen die proeven juist doen omdat we ervan willen leren. Dat is het hele punt. Hoe we dat gaan doen, is nou exact de kunst van een proef. Bij een proef probeer je dingen met nieuwe technologie. Technologie ontwikkelt zich steeds. We kunnen steeds meer handige dingen bijhouden. Laten we zo'n proef benutten om te kijken hoe dat zou kunnen werken. Er is een roep vanuit de samenleving om iets te doen aan files. Er is een roep om mensen te verleiden de auto te laten staan en ze tot ander reisgedrag te bewegen. Hoe kunnen we dat nou slim doen, op welke manieren? Daarvoor gaan we die proeven doen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Van een serieuze partij als D66 verwacht ik dat ze zo'n plan serieus doordenken voordat ze het lanceren. Maar is het niet veel verstandiger dat je deze bal, en zeker die proeven, bij de werkgevers laat liggen voordat we de hele Belastingdienst en onze eigen organisatie daarmee optuigen? En dat we zeggen: het is juist aan werkgevers om goede afspraken te maken met hun werknemers over begintijden, over wanneer en hoe je vergadert, of je überhaupt wel naar de zaak moet komen? Moeten we die bal niet meer daar laten

liggen in plaats van bijvoorbeeld de Belastingdienst gaan overbelasten, wat hij nu al is?

De heer **Sienot** (D66):

Ik zeg nogmaals dat het gaat om voorbeelden van mogelijke proeven om te illustreren wat we kunnen doen om die mooie passage, die kansrijke passage uit het regeerakkoord te verzilveren om de files te verminderen. Daar gaat het om. Hoe we dat vervolgens op een slimme manier doen, is exact wat we kunnen vragen aan de minister. Volgens mij vindt de heer Dijkstra dat ook, want dat hebben we namelijk samen afgesproken in het regeerakkoord. Kom nou voor de begrotingsbehandeling in het najaar met een voorstel hoe we hiermee aan de slag gaan, want dit is kansrijk en we moeten die kans verzilveren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We constateren dat we nu een fileprobleem hebben. We moeten nu dus toe naar kortetermijnoplossingen. Ik weet niet hoeveel projecten er nu opgeschoven zijn in een zogenaamde boeggolf. Die worden dus niet uitgevoerd. Die worden tegengehouden door een stelletje groenabouters in Amsterdam en Utrecht. Is de heer Sienot het met mij eens dat je dat keihard moet afstraffen, dat de asfaltmachine nu moet gaan rijden en dat de problemen opgelost moeten worden?

De heer **Sienot** (D66):

D66 vindt dat er een minister is die recent nog heel veel extra budget heeft aangewend voor het investeren in achterstallig onderhoud, dus wegen met achterstallig onderhoud, wegen waar tunnels mogelijk tot problemen leiden. Laat ik vooropstellen dat ik het met u eens ben dat daar waar doorrijden door fysieke beperkingen wordt belemmerd, we er alles aan moeten doen om doorrijden mogelijk te maken. Heel vaak — dat zeg ik er ook onmiddellijk bij — blijkt dat meer asfalt vooral meer verkeer aantrekt en uiteindelijk tot meer files leidt. Dat wil ik voorkomen. Volgens het plan zoals het er nu ligt gaan we in alles investeren: rijstroken aanpakken daar waar het knelt, in fietsen investeren om te zorgen dat mensen keuzevrijheid hebben en hetzelfde geldt voor het spoor. Dat is het beleid van dit kabinet en daar sta ik voor.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Maar D66 is het dus wel met mij eens dat de projecten die nu al ingepland zijn en die vertraging oplopen omdat een aantal groene gekkies die tegen probeert te houden, zo snel mogelijk doorgedrukt moeten worden om de problemen zo snel mogelijk uit de wereld te helpen?

De heer **Sienot** (D66):

Volgens mij heb ik net heel duidelijk gezegd dat wij willen dat mensen keuzevrijheid hebben. Keuzevrijheid om te kunnen kiezen: hoe ga ik om met mijn reis van A naar B? Het ene moment kan het beter zijn om de trein te pakken. Het andere moment kan het goed zijn om een keertje thuis te werken. Soms kun je gewoon in de auto stappen — wat ons betreft een elektrische of een op waterstof — en lekker naar je huis gaan. We vinden het allemaal mooi. We willen dat daaraan gewerkt wordt.

De voorzitter:

Dank. U was aan het einde gekomen van uw betoog?

De heer Sienot (D66):

Ja, mevrouw de voorzitter. Wij zijn benieuwd naar de antwoorden van de minister. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dagelijks rijden miljoenen mensen met hun auto naar hun werk of hun sportvereniging. Of ze doen boodschappen of gaan naar hun familie. Maar zeker naar het werk gaan is soms best lastig, want Nederland slijbt dicht. Files geven dan vooral ergernis. Binnen drie jaar zullen weggebruikers tijdens de spitsuren de helft van de tijd langer onderweg zijn dan nu het geval is, aldus de ANWB. De groei van het personen- maar ook het goederenvervoer zet door. Het verlies in reistijd in 2022 — dat is best dichtbij — ligt 28% hoger dan het in 2016 was. De files kosten de samenleving jaarlijks tussen 3 en 4 miljard euro. Op plaatsen waar meer asfalt is neergelegd, zijn aantoonbaar minder files. Neem de A1 bij Muiderberg, waar een forse investering heeft geleid tot een drastische vermindering van de filedruk. Asfalt werkt dus. Maar er is meer nodig. Eigenlijk is het en-en-en. Er is dus noodzaak om vooruit te kijken, om te blijven investeren in alle manieren van vervoer, zodat mensen ook een alternatief hebben. Extra en breed asfalt blijft nodig. Dat is ook nodig om Nederland niet stil te laten staan. Maar er moet ook worden geïnvesteerd in ov, in fietsen en in al die andere zaken: en-en-en.

We maken met kabinet-Rutte III nu een inhaalslag na een periode waarin er zelfs bezuinigd werd en er bezuinigd moest worden, helaas. Het zou mooi zijn als we in de toekomst meer geld beschikbaar zouden krijgen voor de Nederlandse infrastructuur, want dat is toch ons bloed dat door het land gaat als het gaat om logistiek en mensen. Inmiddels groeit de economie als kool. De economische schade als gevolg van files stijgt ook. Verkeersinfarcten zullen blijven voorkomen, ook steeds vaker. Op een winterdag 400 kilometer vinden we eigenlijk al normaal en het dubbele is zomaar mogelijk. Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit filemonster niet nog groter wordt? De VVD wil strijden tegen dit monster.

Het mooie is dat we uitstekend weten waar asfalt het beste werkt en waar het ook nog nodig is. De criteria zijn helder. De top tien van de 50 grootste knelpunten wordt al aangepakt. De capaciteitsanalyses van wegen over hoe de economie en de conjunctuur zich ontwikkelen zijn helder. De prioriteiten uit het regeerakkoord zijn ook logisch. Met cofinanciering en in samenwerking met de regio's kunnen nog veel meer doen aan het onderliggende wegennetwerk. In de toekomst komt er een mobiliteitsfonds, waarin de mobiliteitsvraag natuurlijk centraal staat. Er komt een grote rol voor ICT. Denk aan veiligheidsmaatregelen, zelfrijdende auto's, maar ook aan simpele dingen zoals gedragsverandering door werktijden te veranderen of door thuiswerken.

Blijvend investeren in wegen is hierbij echter wel essentieel. Hoe verhogen wij dus die urgentie? Hoe verhogen we het resultaat van het beschikbare budget, die 100 miljoen, om de filedruk te verminderen? Kunnen we in de tweede batch van uw voorstel Kortetermijnaanpak files meer investeringen in spitsstroken en wegverbredingen zien? Want dat ziet de VVD graag. Wat kunnen we verder doen aan de vele vrachtwagens die nu langs de goederencorridors geparkeerd staan, bijvoorbeeld bij de A67 en de A12, omdat ze op zon- en feestdagen Duitsland niet in mogen? En ten slotte, voorzitter, waar wijken de filecijfers die wij hebben zo af van de ANWB? Waarom zit daar verschil in en wat valt daaraan te doen?

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben blij met een hoop wijze woorden van mijn collega van de VVD. Daar sluiten we ons wat betreft het asfalt wel bij aan. We zijn het er ook mee eens dat we best heel goed weten waar de knelpunten zitten. Is mijn collega van de VVD het met mij eens dat we de milieuzones en de idiote snelheidsregimes van 100 km/u rondom steden, die nul maar dan ook nul invloed hebben op de luchtkwaliteit, zo snel mogelijk zouden moeten schrappen om de doorstroming te verbeteren? Dat zijn ook knelpunten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vroeg net zelf aan de PVV: geef dan aan waar die knelpunten zitten. U moest het antwoord daarop schuldig blijven. Ik denk dat wij daar heel goede criteria voor hebben. Denk aan zaken als een top 50 en een nationale capaciteits- en marktanalyse. Ik hoop dat u het met ons eens bent dat die criteria goed zijn. Twee: u refereert aan milieuzones, die zouden zorgen voor een opstopping. Dat gevoel heb ik niet. Milieuzones zijn een bevoegdheid van gemeentes. Wat mij betreft zijn ze niet nodig. Er zijn nog in een paar steden knelpunten. We hebben afgesproken dat gemeentes dat mogen doen. Wij bepalen vervolgens hoe. Maar het is niet zo dat milieuzones zorgen voor files.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, ik vrees dat u al aan het maximale aantal interrupties zit.

De heer Van Aalst (PVV):

Vier toch, voorzitter?

De voorzitter:

U heeft er al meer dan vier gehad. Dit is uw vijfde zelfs.

De heer Van Aalst (PVV):

Oké. Ik dacht dat het in tweeën ging en dat u daarom vier keer twee bedoelde. Maar voorzitter ...

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee. Het is goed, want anders dan ...

De heer **Van Aalst** (PVV):

Mee eens, voorzitter, maar een deel van mijn vraag is niet beantwoord, namelijk dat over de snelheidsregimes.

De **voorzitter**:

Ja. Goed.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De snelheidsregimes. 130 km/u is de standaard in Nederland, tenzij anders wordt vermeld. We proberen overall 130 km/u te krijgen, maar het moet wel voldoen aan de veiligheids-, luchtkwaliteits- en milieueisen. Dat is logisch.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begin met de constatering dat filemonsters, net zoals alle andere monsters, met name denkbeeldig zijn en als kind onder je bed zitten. Maar goed, mijn vraag aan de heer Dijkstra is wat hij doet met de analyses van het PBL, het CPB, CE Delft, de TU Delft en Ecorys die eigenlijk zeggen: meer asfalt is kortetermijnbeleid; op de lange termijn slijbt het dicht en wat je nodig hebt, is een vorm van betalen naar gebruik?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het filemonster ligt niet onder je bed. Dat ervaar je als je uit je bed komt, naar je werk wilt en dan moet zeggen: verdorie, ik doe er weer een halfuur of drie kwartier langer over. Dat is gewoon hartstikke zonde. De andere vraag ging over al die rapporten. Economische groei is goed. Dat zorgt ook voor een toename van verkeersbewegingen. Ongeveer 1% economische groei zorgt voor 2% meer verkeer. Dat is goed en dat is ook logisch. Ik denk dat wij nu met dit kabinet een goede inhaalslag maken met betrekking tot hetgeen we in het verleden te weinig hebben gedaan, namelijk gewoon investeren in verbindingen, in asfalt, maar ook in het ov en in andere zaken. Dat is nodig om Nederland mobiel te houden, om te zorgen dat u en ik op tijd thuis zijn, zodat je ook nog iets aan je gezinsleven hebt. We moeten eigenlijk iedereen gunnen om op tijd veilig thuis te zijn zonder te veel files.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor op geen enkele manier een antwoord op de vraag die ik stelde. Al deze rapporten zeggen dat meer asfalt kortetermijnbeleid is, dat het dichtslijbt en dat wat je echt nodig hebt, beleid is dat ervoor zorgt dat je beprijst op momenten van schaarste. Dat is file. Het is in wezen marktwerking. Dat zou de heer Dijkstra wellicht moeten aanspreken. Er is sprake van schaarste in een spits. Daardoor ga je beprijzen en zorgen dat je het verdeelt over de dag. Hoe reageert de heer Dijkstra op de aanbevelingen in al die rapporten?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Rapporten krijgen we heel veel. Ik heb ook uitkomsten van niet eens rapporten maar gewoon feiten. Ik nam de A1 bij Muiderberg als voorbeeld. Daar is flink geïnvesteerd. Dat heeft een hoop geld gekost, maar er is 80% minder file. Ik vind dat mooie ontwikkelingen. Asfalt werkt daarin. Daar moeten we goed naar blijven kijken. Ten tweede maken we, zoals ik net al zei, een inhaalslag. Het is eigenlijk toch wel raar dat in een dichtbevolkt land als Nederland nog steeds tweebaanssnelwegen zijn. Dat zou je eigenlijk niet moeten willen. Die moet je upgraden. Je moet het daar doen waar de knelpunten zijn. Laten we ook wel wezen: er zijn heel veel alternatieven, zoals de fiets misschien op korte afstand en het ov, met name in de Randstad. Maar voor 80% van de Nederlanders is de auto wel het ultieme ding van mobiliteit. Die auto hebben ze keihard nodig om naar hun werk te gaan of naar hun familie. Je kunt investeren wat je wilt in ov, maar voor een groot deel van Nederland zal de auto altijd blijven. Daarom moeten we ook blijven investeren in goede verbindingen.

De heer **Laçin** (SP):

We komen steeds terug op het feit dat de mensen die in de file staan in én de ochtendspits én de avondspits, voornamelijk naar het werk gaan. Ik vraag de heer Dijkstra, en ik spreek hem erop aan, of ook de werkgevers daarover kunnen meedenken en een verantwoordelijkheid daarin kunnen nemen door bijvoorbeeld gespreid beginnen en stoppen met werken te stimuleren. Veel mensen kunnen dat nog niet; daarom staan ze in de file. Vindt de VVD ook dat de werkgeversorganisaties of werkgevers zelf ook moeten bijdragen aan het oplossen van dit probleem? Zo ja, hoe ziet hij dat voor zich?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We hadden het hier net ook met meneer Sienot over. Ik denk dat de sleutel is dat je mensen flexibiliteit geeft om hun eigen dag in te delen. Dat is goed voor zowel de werknemer zelf als voor de werkgever, want je verdoet geen onnodige tijd in de file. Ik begrijp werkelijk niet waarom we allemaal om 8.00 uur, 8.30 uur of 9.00 uur beginnen. Sommige mensen willen misschien om 11.00 uur beginnen en tot 20.00 uur doorwerken, net zoals we hier doen. Dan ben je na de files of voor de files. Maar laat mensen die keuze. Ik denk dat grote werkgevers in Nederland zeker hun verantwoordelijkheid kunnen nemen in de Mobiliteitsalliantie. Maar als je een werkgever bent en je meer dan 1.000 man op de weg hebt zitten of werknemers met leaseauto's hebt: maak afspraken. Is het echt nodig om op dinsdagochtend een vergadering te hebben — dat is de meestal de drukste dag — of op donderdagavond? Dat weten we ook. Kan het niet op een vrijdag? Ik ben er altijd voor als mensen hun eigen leven kunnen indelen — daarom ben ik liberaal — en vind het net als u gewoon zonde dat je je tijd verdoet in de file. Ik ga dit niet oplossen, maar ik wil het een stukje dragelijker maken.

De heer **Sienot** (D66):

Ik ben benieuwd naar het volgende. We horen de partijleider van de VVD, de heer Rutte, steeds vaker over het klimaat. Dat heeft hij ook ontdekt. Dat vinden we fantastisch. Nu ben ik benieuwd of we dan ook op de VVD mogen rekenen bij het aansporen tot ander reisgedrag. Steunt de VVD ons

in het aansporen van de minister om snel met dat voorstel uit het regeerakkoord aan de slag te gaan, niet alleen omdat we daarmee iets doen tegen de files, maar ook om daarmee nog heel veel goeds te doen voor het klimaat? De uitstoot van mobiliteit is tenslotte goed voor 20%. Mogen we op u rekenen bij die oproep aan de minister?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Auto's zijn nodig om van A naar B te gaan, maar ze hebben ook uitstoot. Dat is onmiskenbaar. Dat geldt zeker als ze stilstaan in de file. Dat is voor niemand goed. Ik ben eigenlijk in afwachting van de voorstellen waar de klimaattafel, de mobiliteitstafel, mee zal komen. Dat is een van de vijf tafels die er zijn. Ik hoop dat ze in die voorstellen heel erg pleiten voor een vergroening van het wagenpark, bijvoorbeeld door de bpm te verlagen, zoals u wilt, zodat mensen een wat nieuwere auto, die altijd schoner is, kunnen aanschaffen. Zo wordt autorijden ook iets goedkoper misschien. Ik hoop dat ze daarin zullen zeggen dat je je banden moet oppompen, want dat is ook beter, en dat ze iets zullen zeggen over gedragsdingetjes. Ik hoop dat ze zullen zeggen dat Europees bronbeleid de manier is om het te doen, namelijk in Brussel strenge eisen stellen aan fabrikanten. Lucht houdt zich immers niet aan grenzen. Daar hebben we allemaal baat bij. Maar ik ben heel benieuwd wat er uit die tafel komt. Ik hoop inderdaad niet dat er voorstellen komen zoals rekeningrijden en dergelijke, want daarvan hebben we gezegd dat die zo de prullenbak in kunnen.

De heer **Sienot** (D66):

Mevrouw de voorzitter, dit is mijn vierde, hè?

De **voorzitter**:

Goed geteld!

De heer **Sienot** (D66):

Nou heb ik toch eigenlijk niet echt antwoord op mijn vraag gekregen als ik heel eerlijk ben, want we hoeven niet te wachten op mobiliteitstafels om zelf ook al aan de slag te gaan, samen met partijen als de ANWB en de RAI Vereniging, om uit te voeren wat we in het regeerakkoord hebben afgesproken en om ook versneld iets te gaan doen aan de files. Wilt u nou echt dat we die files gaan aanpakken of wilt u wachten op mensen die aan de mobiliteitstafel met elkaar aan het overleggen zijn?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, het zijn twee dingen, die misschien wel een grote samenhang hebben. Ik wil dat we de filedruk op korte termijn verminderen, ik wil dat we op langere termijn meer geld beschikbaar stellen voor mobiliteit, ik wil dat er alternatieven zijn en ik wil dat we het vervoer verduurzamen in een tempo dat ook realistisch en betaalbaar is. Ik ben heel benieuwd naar de voorstellen van de tafel. Daar hoeven we niet lang op te wachten, want die komen al op 10 juli. Daar gaan we secuur naar kijken. U heeft zelf een oproep gedaan aan de Mobiliteitsalliantie om daarmee aan de bak te gaan. Die heeft trouwens ook aan die tafel gezeten. Het een sluit het ander dus zeker niet uit. Wij willen het vervoer ook verduurzamen, maar we weten zeker dat files niet duurzaam zijn. Die zijn vervelend voor de mensen, die ver-

pesten je humeur en die verpesten ook nog eens de omgeving.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoorde de heer Dijkstra toch één ding zeggen waarmee ik het helemaal eens kan zijn, en dat is de uitspraak: ik los het niet op; ik maak het misschien een beetje dragelijker. Zou de ambitie niet moeten zijn dat we de files wel oplossen? En moeten we dan niet al die experts volgen die zeggen dat we moeten gaan experimenteren met verschillende vormen van rekeningrijden? Een spitsheffing zou er een zijn. Er zullen allerlei pilots door dit kabinet gedaan worden. Waarom dan niet ook een pilot rond spitsheffing, om het uitgetprobeerd te hebben?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik was blij met het begin van uw vraag. Toen dacht ik: o, GroenLinks komt nu over de brug met tientallen miljarden om alle knelpunten die in het verleden zijn ontstaan, versneld op te lossen! Daarin had ik u gevonden. Maar uw vraag ging natuurlijk verder; die ging over rekeningrijden. Wij hebben in het regeerakkoord de duidelijke afspraak gemaakt dat rekeningrijden er niet komt in deze periode. Je kunt dus vragen wat je wilt, maar het komt er niet. Aan de andere kant vind ik, maar dat is mijn interpretatie, dat we eigenlijk al een vorm van rekeningrijden hebben. Als je veel rijdt, verbruik je veel brandstof en betaal je veel aan accijnzen. Je betaalt sowieso al veel als automobilist, want automobilisten dragen 20 miljard bij. En daarvan gaat niet 20 miljard naar wegen, hoor. Dat is maar een fractie van dat bedrag. Dus eigenlijk hebben we al een vorm van rekeningrijden. Laten we het daarbij houden. Laten we vooral kijken wat er slimmer kan. Soms is dat meer asfalt, absoluut. Daar ben ik groot voorstander van en dat moet ook in deze Kamer gezegd kunnen worden, want niemand anders zegt het. Maar het is ook gedrag, ook ICT en natuurlijk ook openbaar vervoer. Het is en-en-en.

De **voorzitter**:

Dank. Dan zijn we daarmee gekomen bij mevrouw Kröger.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Albert Einsteins definitie van waanzin was: telkens hetzelfde doen en dan andere uitkomsten verwachten. Laten we het een keer anders doen. De vorige kabinetten hebben, ook in tijden van crisis, veel geld uitgegeven aan extra asfalt, om te voorkomen dat automobilisten last krijgen van te veel andere automobilisten. En ondanks die enorme groei van het aantal asfaltkilometers groeide het aantal autokilometers harder. Files zijn dan ook fundamenteel niet een probleem van te weinig asfalt, maar van te veel auto's op hetzelfde moment op de weg. En aangezien de groei van het wegverkeer niet alleen zichzelf in de weg zit, maar ook onze klimaatambities, gezonde lucht, verkeersveiligheid, geluidsnormen, ruimtelijke inrichting, natuur en leefbare steden, zou het toch voor de hand liggen om het probleem aan te pakken bij de oorzaak, namelijk het auto-gebruik.

We gaan volgende week over het MIRT praten en dan zullen we het uitgebreid hebben over de besteding van middelen,

maar wat ons betreft liggen de echte oplossingen in het bredere beleid. Het GroenLinksprogramma biedt, zo blijkt uit doorrekeningen, verreweg de beste oplossing voor de bereikbaarheid. Daar komen dan nog leefbaarheid, klimaat, verkeersveiligheid en reistijdwinst bij. Wat daarvoor nodig is, is dat we mensen stimuleren om minder met de auto te gaan en we tegelijk investeren in goed ov en in de fiets als aantrekkelijk alternatief voor kortere afstanden. We moeten ervoor zorgen dat niet iedereen op hetzelfde drukke moment de auto pakt. Ik hoop dat iedereen het daarover eens is. Betalen naar gebruik, waarbij gebruik op drukke momenten duurder is, is dan een goed instrument om filedruk aan te pakken. Dat vindt niet alleen GroenLinks; het blijkt ook uit tal van studies van afgelopen jaren. Ik noemde zonet al PBL, CPB, CE Delft, de TU Delft, Ecorys en vele anderen. Die hebben jaar na jaar becijferd dat we hoe dan ook vastlopen als we niet gericht gaan beprijzen. En al jarenlang zijn de grote organisaties op de weg, van ANWB tot TLN, ervan overtuigd dat we niets anders kunnen doen. Betalen naar gebruik zorgt dat mensen uit de file blijven als ze dat kunnen.

Mijn vraag gaat specifiek over het regeerakkoord. We bewegen de hele tijd een beetje in een kringetje. Er is afgesproken dat er tijdens dit kabinet geen systeem komt van rekeningrijden, maar dat neemt niet weg dat de pilots die gedaan worden wel degelijk kunnen onderzoeken welke vorm van rekeningrijden of spitsheffing zou kunnen werken. De heer Dijkstra gaf het net aan. Deze kabinetsperiode komt er geen systeem, maar het onderzoeken met verschillende pilots zou volgens mij wel degelijk kunnen. Ik hoop ook echt dat de minister daartoe bereid is.

Een onderliggend probleem in ons mobiliteitsbeleid is dat het knelpuntgericht is en niet geschikt omgaat met toekomstige uitdagingen. Onlangs kwam het Rli nog met een advies dat haaks staat op het huidige beleid: niet door-asfalteren als het druk wordt, maar juist proberen om met goed ruimtelijk beleid en beprijzing de verkeersvraag te laten afnemen. Ons mobiliteitsbeleid is nu ondergeschikt gemaakt aan de voorspellingen van de NMCA. Wij kijken waar bij gelijkblijvende uitgangspunten het volgende knelpunt ontstaat en daar moet dan weer 100 miljoen tegenaan met asfalt en beton.

Wij willen dit echt anders. Wij moeten ervoor kiezen om trends om te buigen en andere keuzes te maken voor Nederland. Wij kunnen ervoor kiezen om in plaats van met z'n allen op de gebaande paden stil te staan, een andere weg in te slaan door ervoor te zorgen dat wij niet alleen vooruitkomen, maar dat wij dat ook nog eens doen op een manier die bijdraagt aan de leefbaarheid en duurzaamheid. Ik hoop echt dat wij als Kamer breed tot die conclusies kunnen komen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels.

Er is nog een interruptie van de heer Dijkstra aan mevrouw Kröger? Dan bent u een beetje laat. Als u mevrouw Kröger heel lief aankijkt, wil zij misschien wel even teruglopen naar het spreekgestoelte. Ik geloof het wel. De heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nu durf ik de vraag bijna niet meer te stellen.

De voorzitter:

Ik hoop dat het een goede vraag is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat hoop ik ook. Ik ga helemaal twijfelen, voorzitter.

Wil GroenLinks wel investeren in asfalt en ook in nieuwe wegen als je ziet dat dit bijvoorbeeld meer leefbaarheid zal opleveren doordat auto's dan een andere route gaan rijden? Of is GroenLinks überhaupt tegen investeren in asfalt en wegen en what so ever?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat voor ons van belang is dat wij voordat wij keuzes maken hoe wij mobiliteitsknelpunten oplossen, er echt voor zorgen dat wij alle effecten in kaart hebben en dat we ook een langetermijnperspectief hebben. Wij zien dat dat niet goed het geval is met de manier waarop wij het op dit moment aanpakken met het MIRT, de NMCA en de hele knelpuntenanalyse. Wij hebben vraagtekens bij de huidige investeringen in asfalt. Wij zouden echt graag zien dat daar een betere analyse aan ten grondslag ligt waarbij wij ook echt de klimaatuitdagingen van Parijs en onze ongelofelijke uitdaging wat betreft gezondheid en luchtkwaliteit in ogenschouw nemen. De heer Dijkstra en ik hebben hier vorig jaar uitgebreid over gewisseld tijdens het AO over het MIRT en dat zullen wij komend jaar zeker weer doen, omdat wij het echt heel zorgelijk vinden dat wij besluiten over miljarden nemen zonder dat wij het langetermijnperspectief in ogenschouw nemen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels.



De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Wij staan hier vandaag niet voor niets. De afgelopen tien jaar is het aantal auto's in Nederland gestegen van 7,4 miljoen naar 8,4 miljoen. Wij hebben ook gemerkt dat de filedruk met name in het eerste kwartaal van dit jaar met 25% is toegenomen. Dat de schade groot is, weten wij ook allemaal. De centrale vraag is: wat gaat de minister doen of wat gaan wij eraan doen?

Wat het CDA betreft is er niet één ultieme toveroplossing. De files en CO₂-uitstoot zullen alleen bestreden kunnen worden door een heel brede aanpak. Bij de afwegingen over die aanpak heb je eerst een visie nodig. Hoe zien wij de mobiliteit in de toekomst? Het CDA wil op weg naar slimme mobiliteit. Als eerste willen wij dat er extra wordt geïnvesteerd in rijkswegen, zowel A- als N-wegen, om de fileknelpunten weg te werken. Dat geldt voor de Randstad maar ook voor de regio. Zo staat het ook in het regeerakkoord.

Naast die extra investeringen willen wij dus inzetten op slimme mobiliteit. Wij willen dat het mogelijk wordt om vijf minuten voor vertrek te bepalen hoe wij naar onze plaats

van bestemming reizen. Wij kiezen voor een combinatie van vervoersvormen die daarbij het beste past. Slim reizen is dus flexibel, effectief en duurzaam. Daarom moeten innovaties en nieuwe technologieën voor mobiliteit volop kunnen worden benut.

Voorzitter. Het CDA wil graag een brede aanpak waarbij de volgende zaken in ieder geval een rol spelen. Er is een inhaalslag in infrastructuur nodig. Het kabinet stelde daarvoor cumulatief 2 miljard euro beschikbaar, voor de eerstkomende tien jaar. Daarna wordt het structurele budget met 100 miljoen euro verhoogd. Een deel van dat geld gaat naar wegen. Hoe staat het met concrete plannen? Wanneer gaat de vrouw van 2 miljard hieraan echt invulling geven en duidelijk maken waar we naartoe willen? Ziet de minister kans om op dit vlak al in het eerste jaar van dit kabinet concrete meters te maken? Het regeerakkoord noemt al een hele serie wegen: de A1, de A2, de A4, de A7, de A12, de A15, de A28 en de A58. Het CDA wil vaart maken en wil graag horen hoe de minister snel en voortvarend gaat invoegen.

Goede informatieverstrekking over files is ook belangrijk. Vaak kunnen mensen dan nog een andere keuze maken en bijvoorbeeld toch op de fiets of met de trein gaan. Wij vernamen dat Rijkswaterstaat de berekeningen en voorspellingen over files baseert op de lussen in de weg, terwijl de ANWB de zogenaamde floating car data gebruikt. Dat leidt tot verschillende uitkomsten. Wil de minister in overleg treden met de ANWB om te bezien welke data het beste zijn? Wij laten het graag aan deskundigen over, maar juist data zijn cruciaal om files aan te pakken. Overigens, het CDA heeft al vaak twijfels geuit over het verschil tussen filecijfers en filebeleving op de A67. Volgens de minister zijn daar amper files, terwijl de beleving anders is. Kan dat komen doordat daar amper detectielussen in de weg zitten?

Incidentmanagement is ook een factor — het is net ook al even genoemd — die een belangrijke rol speelt. Ongelukken of auto's met pech leiden immers tot files. Als die obstakels snel zijn opgeruimd, zijn ook de files snel opgelost. Ziet de minister kans om incidentmanagement nog verder te optimaliseren?

Alleen financiële prikkels geven is volgens ons niet genoeg. Volgens het CPB moeten mensen het nut en gemak ervan leren inzien, zonder dat er sprake is van dwang. Dat werkt het beste. Het CDA steunt de oproep aan het bedrijfsleven om slimmer te kijken naar mogelijkheden om personeel naar het werk te krijgen. Meer thuiswerken en videoconferenties kunnen zoden aan de dijk zetten om files en CO₂-uitstoot terug te dringen. Deelt de minister deze visie?

Ik heb eerder gepleit voor een aanvulling van het bestaande netwerk van hogesnelheidsfietspaden. Daar is een motie over aangenomen. Hoe staat het met de uitvoering van die motie? Het moge duidelijk zijn dat hogesnelheidsfietspaden tussen woonkernen en bijvoorbeeld kantorenlocaties een heel mooie reductie van files kunnen betekenen.

Voorzitter. Het CDA ziet de echte oplossing in slimme mobiliteit. We zien bijvoorbeeld de ontwikkelingen in het autosysteem: zelfrijdende auto's, sharingsystemen, verbeterde navigatiesystemen met verdeeltechniek. Die ontwikkelingen zullen het fileprobleem op termijn sneller en beter oplossen dan wat dan ook, maar we zullen de komende jaren hoe dan ook maximaal moeten inzetten op technologie

en innovatie. Deelt de minister die gedachte? En zo ja, wat gaat zij eraan doen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de heer Von Martels. Tot slot de heer Laçin van de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Niets is zo frustrerend als 's ochtends je auto instappen om vol goede moed — of in ieder geval: moed — naar je werk te gaan om vervolgens met duizenden anderen in de file aan te schuiven. Dit is echter voor veel mensen wel de dagelijkse realiteit. We kunnen hier een debat of wedstrijdje gaan houden over wie de grootste hekel heeft aan de file, of wie de beste term weet te verzinnen voor het filemonster of het filebulletin, maar volgens mij zijn wij het allemaal over één ding eens: niemand hier wil files. En die files zijn het afgelopen jaar enorm toegenomen, zo stelt de ANWB. De vraag is natuurlijk wat we gaan doen om die files te bestrijden, om ze aan te pakken. Gaan we mensen verleiden om niet de auto te pakken, maar hun reis op een andere manier te ondernemen? Of gaan we domweg meer asfalt neerplempen? Dit kabinet kiest wat ons betreft voor het laatste: met 1.000 kilometer extra snelweg moet Nederland platgeasfalteerd worden in de hoop dat mensen weer kunnen rijden. Maar dat is natuurlijk niks meer dan het verplaatsen van het probleem. Daar waar de verbreding van de weg stopt, zal iedereen weer stilstaan. Dat staat nog even los van het feit dat het onderliggende wegennetwerk — de N-wegen en de gemeentelijke wegen — ook lang niet altijd in staat is om de extra auto's aan te kunnen. Hoe denkt de minister dit probleem op te lossen met provincies en gemeenten?

Veel mensen die in de file staan, zijn op weg naar hun werk. Ook de werkgevers hebben daarom een verantwoordelijkheid in het meedenken over en het oplossen van dit probleem. Ziet de minister dit ook? En spreekt zij met werkgeversorganisaties over mogelijke oplossingen, zoals vaker thuiswerken en mogelijkheden voor werknemers om gespreid te kunnen beginnen en stoppen met werken? Kan de minister vertellen wat zij op dat vlak al heeft gedaan en wat ze nog gaat doen?

Meer asfalt, en dus meer auto's, is niet de oplossing voor het fileprobleem. Wat de SP betreft moet echt ingezet worden op het verleiden van automobilisten. Dat doe je niet door bijvoorbeeld het openbaar vervoer en het streekvervoer volledig aan de markt over te laten, waardoor geld en niet-reizigers centraal staan. Want dan verdwijnen buslijnen als sneeuw voor de zon en worden mensen massaal in die stilstaande auto's gejaagd. Het aanpakken van files doe je ook en vooral door te investeren in openbaar vervoer en snelfietsroutes. Alleen een integrale blik op mobiliteit, waarbij niet de winst centraal staat, maar het zo snel mogelijk van A naar B kunnen komen, is wat de SP betreft de oplossing voor het fileprobleem.

Voorzitter. Dat houdt in dat we echt af moeten van het ouderwetse hokjesdenken van het Infrastructuurfonds. We moeten om. We moeten toewerken naar een mobiliteitsfonds. Dat moet niet pas gebeuren in 2030, zoals dit kabinet

wil, want dan komen we met z'n allen niet meer uit de file, die dan allang veel groter is dan nu. Dat omdenken moeten we nu gaan doen. Dat moeten we snel gaan doen. Daarom wil ik de minister ook vragen om de ruimte te houden om niet de oude verdeelsleutel in het Infrastructuurfonds aan te houden, maar om meer echt te kijken naar wat nodig is en zo het geld in te zetten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer.

De vergadering wordt van 15.51 uur tot 16.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over de groeiende filedruk. Ik geef het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. In zijn algemeenheid begin ik maar even met een punt waar eigenlijk bijna alle leden over begonnen zijn, namelijk dat er niet één toveroplossing is, zoals de heer Von Martels geloof ik zei. Er is niet één recept op één modaliteit die de oplossing gaat brengen. In deze tijden van het WK Voetbal wordt er heel veel over voetbal gesproken, maar helaas weinig meer over het Nederlandse totaalvoetbal. Ik zou daarom nu van de gelegenheid gebruik willen maken om te zeggen dat we hiervoor ook een totaalaanpak moeten hebben. We moeten inzetten op alle mogelijke middelen.

Sommigen kwamen een beetje in een asfalt-en-betondebat terecht, als ik het zo mag zeggen. Dan memoreer ik gelijk maar dat ook voor fietspaden, al dan niet voor hoge snelheid, asfalt en beton nodig is. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het inzetten van transport over de weg naar het water. Onze kunstwerken daar, onze bruggen, sluizen, enzovoorts zijn toch ook gerelateerd aan asfalt en beton. Het gaat dus om een aanpak met infrastructurele maatregelen op alle mogelijke vlakken. Het gaat natuurlijk ook over die modal shift. Daar hebben we het vandaag in uw inbreng niet heel erg uitgebreid over gehad, omdat het natuurlijk vooral over personenvervoer is gegaan. Maar we moeten niet vergeten dat er juist veel economische schade wordt opgelopen door het goederenvervoer in de files. Vandaar onze inzet op die modal shift: zo veel mogelijk vervoer van de weg af naar het water en naar het spoor. Het is van belang dat we daar met elkaar maximaal op inzetten.

Een ander punt dat ook door veel mensen is genoemd, is het gedrag. Er zijn vragen gesteld over de rol van de werkgevers. Ik zal er straks nog meer in detail op ingaan, maar om aan te geven dat ik ook voor de totaalaanpak ga, is dit iets wat ontzettend belangrijk is. We moeten proberen het gedrag van ook werkgevers te beïnvloeden en te doorbreken, in de zin dat ze niet altijd star in de oude patronen denken van "zo en zo laat hebben we iedere week die vergadering op die locatie". Dat moeten we zeker blijven doen. Als mensen op een ander moment naar hun werk zouden kunnen gaan, al dan niet omdat ze het zelf graag willen of omdat de werkgever dat voorstelt, is dat een vorm van

flexibiliteit die we veel meer met elkaar moeten bespreken. Dat geldt ook voor het goederenvervoer. De staatssecretaris en ik zijn de meiden van het spitsmijden maar wij willen natuurlijk ook de verladers verleiden om niet alleen hun werknemers niet op bepaalde tijden de weg op te sturen maar om waar mogelijk ook hun goederen naar het water te verplaatsen en dat ook op andere tijden te doen als dat mogelijk is.

De vierde lijn in deze totaalaanpak heeft natuurlijk te maken met de innovatie, de nieuwe technologische oplossingen die mogelijk zijn. Ik denk dat er voldoende voorbeelden zijn van waarmee allemaal geëxperimenteerd wordt. Ik noem truck platooning, waardoor de vrachtwagens dichter op elkaar kunnen rijden, het delen van meer data over welke lading in welke truck zit om te vermijden dat heel veel trucks leeg of gedeeltelijk leeg op de weg zijn, wat ook tot enorme verbetering kan leiden, en talking traffic. Er zijn dus ook heel veel mogelijkheden ten aanzien van techniek en innovatie.

Wat doen we met het hoofdwegennet? We zijn heel uitgebreid en onverminderd hard aan de slag om tot uitbreiding en verbeteringen te komen. Er zijn heel veel projecten waaraan op dit moment gewerkt wordt, in voorbereiding of in uitvoering. Ik noem er een paar. Op dit moment hebben we de schop in de grond bij projecten, zoals Schiphol-Amsterdam-Almere, de A10/Zuidas, de A27/A1, de Rotterdamsebaan en de N35/Zwolle, waarbij ik niet heel toevallig nu in een bepaalde richting de zaal in kijk. Er wordt hard gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoering van de Blankenburgverbinding, de A16/Rotterdam en de verlengde A15 en de Ring Utrecht. Dankzij extra geld van dit kabinet, is er geld gereserveerd voor grote trajecten als de A2/Deil-Den Bosch en de A58/Breda-Tilburg waarover ik nog niet zo lang geleden ook de startbeslissing met de betrokken regionale bestuurders mocht vieren. De A15/Papendrecht-Gorkum gaat natuurlijk nog komen. Ik wil daarbij nog melden dat bij al deze grote projecten in het kader van de totaalaanpak het in onze aanbestedingen een belangrijk punt van aandacht is om tijdens de werkzaamheden de hinder zo veel mogelijk te beperken. Een aannemer kan er op scoren als hij kan laten zien dat hij bij de aanpak van zijn project minder lang of op cruciale tijden minder voor overlast zorgt.

Los van die heel grote nieuwe projecten zijn er ook een heleboel kleine maatregelen om de filedruk te verminderen die meestal in het kader van onderhoud, renovatie of vervanging zijn. Recente voorbeelden zijn de aansluiting N14/A4 die is aangepast en de samenvoeging van de A12 met een parallelbaan bij het knooppunt Oudenrijn. Ook wordt dit jaar nog het uitvoegvak naar Vinkeveen op de A2 verlengd om de veiligheid en de doorstroming daar te vergroten.

Ik heb u ook al met de brief inzake de file-aanpak geïnformeerd over extra kortetermijnmaatregelen die ik neem om de filedruk te verminderen. Daar valt onder andere onder dat we op twintig strategische locaties een impuls gaan geven aan de inzet van bergers en weginspecteurs. Daar heeft de heer Sienot ook over gesproken. We hebben ook met de sector zelf om de tafel gezeten om te praten over de plekken waar je dat het beste kunt doen. Dan gaat het in de praktijk dus vooral om locaties op en om de ringwegen rond de grote steden. Het is dus heel goed dat we daar samen met de sector mee aan de slag gaan.

In 2018 hebben we ook al de markering bij het knooppunt Batadorp aangepast en we gaan later nog inframaatregelen nemen, zoals het verbeteren van de aansluiting van de N3 op de A15 en de verbetering van de aansluiting van de noordring Utrecht op de A2. Dat zijn dan de wat kleinere maatregelen die wel degelijk ook een groot effect kunnen hebben op de doorstroming. Een ander voorbeeld bevindt zich ten noorden van Amsterdam. Daar zullen aanvullende sensoren al eerder op het traject hoogtewaarschuwingen geven, zodat we de grote ergernis over de vrachtwagens die zich klemrijden, omdat ze te lang doorrijden en een tunnel blokkeren, mogelijk kunnen voorkomen. Dat valt allemaal in de categorie kleinere maatregelen.

Zoals ik net al aangaf, zijn we natuurlijk ook hard aan het werk met smart mobility om het optimale uit ons netwerk te halen, want je wilt ook de vraagkant beïnvloeden.

Voorzitter. Ik zie de heer Remco Dijkstra staan. Ik weet niet of hij nog vragen heeft over het voorgaande.

De voorzitter:
Ik denk het.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Van het voorgaande kan ik geen genoeg krijgen. Al die A'tjes en N'tjes! En dan zit ik te denken: o ja, waar is dat precies.

De ANWB heeft recent een brief geschreven. Een aantal collega's heeft daar al aan gerefereerd. We hebben 100 miljoen voor die kortetermijnaanpak. Een aantal punten die u noemt, komen ook in die brief voor. Er was een beetje de angst dat de tweede batch, het tweede deel van die 100 miljoen die we gaan invullen, allemaal richting "beter benut"-achtige toestanden zou gaan. Of klopt het dat we in die tweede batch ook juist dit soort dingen, zoals het openstellen van spitsstroken en betere verbindingen, een mooie plek geven op het moment dat we ook weten waar dat het meeste effect heeft?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik kan de heer Dijkstra geruststellen. Die tweede tranche van 60 miljoen die nog komt, waar u overigens in het najaar de invulling van te zien krijgt, zal gewoon op dezelfde leest geschoeid zijn als de eerste tranche.

Voorzitter. Dan de smart mobility. Ik ben het zeer eens met alle leden die hebben gezegd: je moet toch ook proberen om die vraagkant te beïnvloeden. Je moet incentives zien te creëren waardoor mensen, waar dat mogelijk is, er geen behoefte meer aan hebben om in de spits te rijden. De heer Sienot vraagt: kan de minister laten zien welke projecten en wat voor ideeën er komen, wat u ook concreet gaat doen? Ik wil graag toezeggen om dat te doen, samen met de mobiliteitsalliantie die daar ook mee aan de slag is en waar ook werkgevers in vertegenwoordigd zijn, en kijken wat er mogelijk is. Er zijn allerlei ideeën, gelukkig niet alleen van mijzelf en van het hele ministerie maar ook bij al die partijen in de mobiliteitsalliantie.

Ik noem een voorbeeld uit een misschien niet direct voor de hand liggende hoek, maar zeker ook wel belangrijk. Daar zitten bijvoorbeeld ook verzekeraars aan tafel. Ik heb in mijn

tijd als fintech-rapporteur in het Europees Parlement meegerekregen dat er ook in andere landen concepten zijn van een autoverzekering die gekoppeld is aan de data die je kunt laten registreren. Er zijn nu ook al van die kastjes in auto's mogelijk. Het is mogelijk dat je verzekeraar een koppeling maakt waardoor je alleen maar een verzekeringspremie hoeft te betalen voor de dagen dat je ook daadwerkelijk rijdt. Dat is een incentive voor mensen om als ze toch een klein ritje zouden willen maken, te denken: hé, als ik dat ritje nou niet maak, hoef ik voor vandaag ook mijn deel van de verzekeringspremie niet te betalen. Dat soort vragen heb ik ook bij de verzekeraars neergelegd. Ik meen dat het in Denemarken was. Als zo'n verzekering daar mogelijk is, waarom niet? Zo zijn er vele tientallen mogelijkheden die, denk ik, goed naar voren kunnen komen. Ik zal u heel graag toezeggen dat brede palet nader toe te lichten.

De heer Sienot (D66):
Ik hoor de minister goed zeggen dat zij allerlei mogelijkheden ziet en dat ze met allerlei partijen aan de slag wil. Ik vind het natuurlijk heel goed om dat te horen. Ik denk ook dat we dit samen moeten doen. Dus daar vinden we elkaar helemaal. Tot nu toe was er wel allerlei onduidelijkheid. Als er dan ergens een partij met een voorstel kwam, dan werd het eigenlijk ook vrij snel afgeserveerd, zo van: nee, dat voldoet niet aan de afspraken zoals we die kennen. Deelt u met D66 de waarneming dat het nu tijd is om echt zo concreet mogelijk te maken hoe u met die passage — "die opdracht" zou ik bijna willen zeggen — uit het regeerakkoord aan de slag gaat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik denk dat het heel goed is als we daar inderdaad zo snel mogelijk duidelijkheid over geven. Ik zeg dit maar meteen in de richting van mevrouw Kröger en de heer Laçin. Ik haal ook Einstein er maar even bij aan. Als steeds opnieuw dezelfde vragen worden gesteld, in dit geval over rekeningrijden of eerder dan 2030, moet u ook niet verwachten dat u daar een ander antwoord op krijgt. Dat blijft hetzelfde. We hebben de afspraken, die staan. Maar over de invulling van de afspraken zal ik zeker heel graag zo snel mogelijk duidelijkheid geven, zodat iedereen ook ziet dat er gewerkt wordt. Nogmaals, we zijn hard aan de slag met de Mobiliteitsalliantie. Ook zal concreet worden gemaakt wat het precies inhoudt, zodat het ook echt een actieplan wordt en we ook echt ervaring en kennis op gaan doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
De reden dat het keer op keer gevraagd wordt, is dat het zinnetje uit het regeerakkoord nogal wat onduidelijkheid schept. Er wordt gezegd dat er deze kabinetsperiode geen systeem van rekeningrijden komt. Maar vervolgens wordt er wel gezegd dat er wordt gepilot met alternatieve vormen rond vervoer en betaling. De minister ziet het totaalvoetbal als een model om files te bestrijden. Is het dan niet mogelijk om in overleg met een regio die daar behoefte aan heeft, op beperkte schaal een pilot uit te voeren rond spitsheffing? Of sluit de minister de komende vier jaar ook pilots rond spitsheffing categorisch uit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De zin in het regeerakkoord is voor mij helder. Er staat namelijk dat er geen systeem komt voor rekeningrijden en dat we daar ook niet op voorsorteren. Maar er zijn natuurlijk ontzettend veel mogelijkheden om te kijken hoe je met alternatieve vormen toch mensen uit de spits kunt krijgen. Het gaat natuurlijk niet alleen om het in de spits rijden. Het gaat bijvoorbeeld ook om de verladers verleiden om meer van de binnenvaart gebruik te maken; dat punt heb ik net genoemd. In het totaalpakket kun je natuurlijk kijken wat je met slimme technologie allemaal voor elkaar kunt krijgen. Er kunnen ook prikkels zijn voor bijvoorbeeld werkgevers om in plaats van met vrachtwagens een en ander via het spoor of via de binnenwateren te vervoeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar het principe dat tijdens de spits voor het gebruikmaken van de infra, waarbij er op dat moment schaarste is, meer betaald moet worden, wordt categorisch uitgesloten als een weg om te onderzoeken in dit totaalvoetval.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wel als het leidt tot een systeem van rekeningrijden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, even ter herinnering: maximaal vier interrupties. Dit is uw derde.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Een pilot is een pilot. De keuze of het vervolgens tot een systeem leidt, is aan ons. Maar het wordt überhaupt niet onderzocht. Het kost een aantal jaren om een systeem van rekeningrijden in te voeren. Dus als het wordt ingevoerd, dan zal dat niet in deze kabinetsperiode zijn. Maar sluit de minister het met haar interpretatie van het zinnetje in het regeerakkoord ook categorisch uit dat we informatie op tafel kunnen krijgen om te kijken hoe het zou werken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben gesprekken aan de Mobiliteitstafel en met de Mobiliteitsalliantie om te komen tot de bestrijding van files, van de drukte in de spits. Laten we kijken waar we met elkaar tot werkbare oplossingen kunnen komen waar ook draagvlak voor is. Dat gaf de heer Sienot in zijn bijdrage ook mooi aan. Want dat heb je uiteindelijk toch nodig. Dan zien we wel wat het precies voor pilots zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik gebruik mijn laatste interruptie. Ik hoor hier nu toch iets positiefs, namelijk dat niet iets categorisch wordt uitgesloten. Vanuit de ANWB en andere organisaties wordt een vorm van betalen naar gebruik, waar een spitsheffing absoluut onderdeel van is, echt allang gepropageerd. Dus ik hoop dat ik dit zo kan interpreteren: als vanuit die organisaties het draagvlak komt om te zeggen "laten we toch een pilot doen", dan staat de minister daarvoor open.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan breng ik even in herinnering wat de heer Dijkstra eigenlijk ook al aangaf: er zijn natuurlijk al vormen van betalen naar gebruik. Dat heet bijvoorbeeld "accijns op brandstof". Dus dat sluit ik natuurlijk niet uit, want dat doen we nu ook al.

De heer Laçin (SP):

Dat vond ik een beetje een flauw antwoord van de minister. Maar goed, daar gaat mijn interruptie niet over.

Ik kom toch terug op het Infrastructuurfonds en het Mobiliteitsfonds in 2030. De minister zegt: u stelt telkens dezelfde vraag, dus u krijgt ook hetzelfde antwoord. De reden waarom ik dit meerdere malen heb gevraagd, is dat ik ook de minister hoor zeggen, zelfs in het debat/wetgevingsoverleg dat we net hebben gehad, dat we bij knelpunten kijken naar de mobiliteit. Dus bij de vraag hoe we een knelpunt kunnen oplossen, kijken we wat de behoefte is bij een knelpunt. Dan kunnen we variëren. Maar in de varianten van de oplossingen die we hebben, houden we wel vast aan het oude hokjesdenken wat betreft het verdelen van het geld. Dat vinden wij heel raar. Ik wil de minister vragen: als we toch met een open blik kijken naar de oplossingen die we kunnen bedenken voor een knelpunt, waarom doen we dat dan niet met de middelen die we hebben?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook daarvoor geldt dat ik me hou aan de afspraken die gemaakt zijn in het regeerakkoord. Dat we die financiële stromen gescheiden houden, sluit natuurlijk helemaal niet uit dat we al wel op korte termijn integraal naar die knelpunten kijken. Dat doen we ook. Alleen, zolang we deze afspraken met elkaar hebben, zul je ervoor moeten zorgen dat uit de verschillende potjes de financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Maar het is niet zo dat we met die integrale afweging wachten tot 2030, want we zijn al in verschillende regio's uitdrukkelijk aan het kijken hoe we de problemen oplossen. Dat doen we zonder specifiek te kijken naar wat we hier doen met de wegen en daar doen we met het spoor.

De heer Laçin (SP):

Dan wil ik het even verdiepen. Stel dat we een knelpunt hebben, waarbij blijkt dat spoor de beste oplossing is, maar de middelen voor spoor zijn op, want dat geld hebben we al uitgegeven. Wat gaat de minister dan doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we die problemen op alle drie de modaliteiten eigenlijk al hebben, want we zien nu al dat we geld tekortkomen op de lange termijn. Zowel de staatssecretaris als ik hebben al aangegeven dat we niet eens alle wensen zoals die in het regeerakkoord staan kunnen betalen met de middelen die we nu hebben, en ook niet met de 2 miljard extra. Die afweging zullen we dus met elkaar moeten maken. Volgende week zullen we daar in het AO MIRT over spreken. Overigens is deze ronde van het MIRT niet zo gefocust op investeringsbeslissingen, maar in het najaar zullen we daar met elkaar weer keuzes in moeten maken.

De heer **Laçin** (SP):

Met de hele opsomming die de minister net maakte over alle A-wegen die aangepakt gaan worden, dacht ik zelfs dat het AO MIRT misschien overbodig was geworden, maar die laten we staan.

Ik begrijp het punt van de minister: we komen geld tekort. Maar dat is mijn vraag niet. Mijn vraag is de volgende. Op het moment dat blijkt dat spoor de beste oplossing is, maar we geen geld in dat spoorpotje hebben omdat we volgens de oude verdeelsleutel nog steeds vasthouden aan het hokjesdenken, wat gaat de minister dan doen? En dan krijg ik een integraal antwoord van "dat probleem hebben we op alle drie de punten". Ja, dat begrijp ik, maar wat gaat u doen als het geld van één pot op is, maar het wel de beste oplossing betreft? De vraag is: wat gaat de minister dan doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De staatssecretaris en ik zijn nu heel goed aan het kijken naar de knelpunten, die ook uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse komen. Die afspraak staat ook in het regeerakkoord. Verder kijken we natuurlijk ook wat er nog mogelijk is met cofinanciering vanuit de regio, waardoor je misschien toch net een bepaald project van de kant af kunt krijgen, terwijl je het als Rijk alleen niet zou kunnen. Dus je moet toch met elkaar naar het totale plaatje kijken. Het zit ook een beetje in de fasering. Je kunt niet alles in één regio op hetzelfde moment aanpakken, want dan werkt het qua doorstroming niet meer. Daar zijn heel veel factoren op van invloed, maar mocht het zo uitkomen dat er op een van de drie modaliteiten helemaal geen enkel budget meer zou zijn, terwijl wij het met elkaar eens zijn dat daar ergens nog een heftig knelpunt is dat opgelost moet worden, dan zullen we met elkaar in overleg moeten. Maar die situatie is nu niet aan de hand.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik was gebleven in het blokje over smart mobility en wat we daar allemaal aan doen. Ik wil toch nog even benoemen, want ik was daar ook wel erg blij mee, dat de staatssecretaris een positief bericht kon sturen over het goederenvervoer op het spoor. Ze zien daar nu ook weer meer potentieel in. Daar ben ik blij mee, want alles wat er aan goederen over het spoor kan, levert meer ruimte op op de weg. Zo proberen we elkaar ook voortdurend te helpen.

Het efficiënter en veiliger onderweg zijn is natuurlijk ook een heel belangrijke. Hoe meer informatie we daarover beschikbaar hebben, hoe beter het is, want 20% van alle files ontstaat door ongevallen. Dus ieder ongeval dat we kunnen vermijden, helpt ook weer. We kijken ook naar innovatief beheer en onderhoud door steeds meer gebruik te maken van de moderne technologie in de zogenaamde smart maintenance. Er worden overal veel meer sensoren aangebracht, die precies aangeven wanneer iets moet worden vervangen enzovoorts. Efficiëntere logistiek is ook ontzettend belangrijk. Ik noemde dat eigenlijk in het begin al even in mijn inleiding. Als je meer data hebt over welke lading er in welke vrachtwagen zit, dan kun je ook slimmer

combineren, waardoor je weer minder lege vrachtwagens op de weg hebt.

Talking Traffic hebben we natuurlijk ook nog, waarbij we met slimme stoplichten ervoor zorgen dat je zo veel mogelijk de boel rijdende houdt, want iedereen zou het er direct over eens zijn dat files natuurlijk ook beroerd zijn voor het milieu. Iedere keer optrekken, afremmen, optrekken, afremmen is ook slecht voor je uitstoot. Dus alles wat we kunnen doen om het verkeer wat meer vloeiend door te laten stromen, is ook voor de milieukant, voor de uitstoot winst. Gisteren was ik daarvoor nog in Gotenburg bij de high-levelmeeting over smart mobility. Daar heb ik een oproep gedaan aan de industrie die daar ook vertegenwoordigd was, van: jongens, zorg nou ook dat alles wat we hebben daadwerkelijk wordt toegepast. Want kijk nou bijvoorbeeld wat mensen allemaal voor slimme technieken al in hun auto hebben, of het nu gaat om het afstand houden, om de cruisecontrol of het binnen de lijnen blijven. Heel veel mensen weten niet eens wat ze al allemaal voor mogelijkheden in hun auto hebben, en dat komt ook doordat ze bij aanschaf van die auto niet goed voorgelicht worden, niet goed begeleid worden. Daar heb ik ook een oproep voor gedaan: werk daar nou eens aan, zorg dat al die snuffjes die we hebben, ook gewoon door mensen kunnen worden toegepast.

Overigens mocht ik vorige week aanwezig zijn bij het 135-jarige jubileum van de ANWB. Met hen heb ik daar natuurlijk ook over gesproken. Zij hebben veel meer leden dan al onze politieke partijen bij elkaar en daarmee hebben ze een heel mooie kans om hun leden voortdurend te informeren over nieuwe ontwikkelingen, de fiets te stimuleren enzovoorts. Dat doen ze gelukkig ook.

Dan kom ik bij de wat meer specifieke vragen. Er zijn vragen gesteld over de spitsstroken. Waarom duurt dat onderzoek naar die spitsstroken zo lang, was eigenlijk de vraag. De komende jaren wordt door realisatie van bestaande projecten al 25% van de huidige spitsstroken omgezet in reguliere rijstroken. Nu zijn we aan het kijken naar aanvullende mogelijkheden daarbovenop, om nog meer spitsstroken permanent open te stellen. We zijn aan het kijken waar dat kan met een minimale aanpassing aan het wegontwerp. Dan moet je natuurlijk wel goed kijken naar wat dat doet voor de verkeersveiligheid, de beleving van de weggebruikers, effecten op luchtkwaliteit en geluid. Dat is vooral voor de trajecten waar de spitsstrook aan de linkerkant ligt. Het onderzoek wordt in september afgerond. Ik denk dat dat dan toch een lichtpuntje is voor de heer Van Aalst, want het is zijn motie die daartoe opriep. Het zal dus ook kunnen worden gebruikt als input voor de tweede tranche kortetermijnmaatregelen, de 60 miljoen die nog niet belegd is.

Dan een punt waar velen van u ook aandacht voor hebben gevraagd: hoe kan het nou toch zijn dat er tussen de cijfers over de files van RWS en van de ANWB zulke grote verschillen zitten? Dat was precies de vraag die ik ook had toen ik voor het eerst de berichtgeving van de ANWB daarover zag. We zijn meteen met de ANWB in overleg gegaan. Ik kan u ook melden dat dat overleg nog steeds gecontinueerd wordt, want ik ben het zeer met u eens dat we echt zouden moeten willen streven naar eenduidigheid, zowel in definities over wat een file is en vanaf wanneer je over een file spreekt, maar ook in welke cijfers je precies meeneemt. We zijn daar nog met ze over in gesprek, ook met het KiM, dat

het natuurlijk vanuit de wetenschappelijke kant benadert, om te zorgen dat je cijfers door de jaren heen goed kunt blijven vergelijken. Die betrekken we daar ook bij, zodat we uiteindelijk met elkaar tot goed vergelijkbare data kunnen komen. Daar wordt dus aan gewerkt.

Eén nuance wil ik u wel vast meegeven. Er wordt gezegd: u kijkt alleen naar het hoofdwegennet. Dat komt natuurlijk omdat wij als Rijk onze investeringen, straks bij het MIRT ook, focussen op de knelpunten op het hoofdwegennet. Voor het onderliggend wegennet hebben natuurlijk vooral de bestuurders daar, van de provincies, de rol om dat stuk goed te monitoren, want daar moeten zij hun investeringen op richten. Maar dat neemt niet weg dat we met de ANWB en met het KiM samen gaan kijken hoe we een algemeen beeld kunnen geven over hoe het zit met filedruk, file-ezwaarte en reistijdverlies, zodat we niet voortdurend een Babylonische spraakverwarring hebben over wanneer het nou wel of niet een file is.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil even duidelijk krijgen of ik de minister goed begrepen heb. We hebben natuurlijk N-wegen die gewoon onder rijksverantwoordelijkheid vallen. Volgens mij hebben we nu af en toe voorbeelden van A-wegen die buiten de NMCA of de File Top 50 vallen maar die, als we daar zouden investeren in een aanpak in combinatie met die N-weg, juist wel een gigantisch rendement op zouden kunnen leveren. Dat is een beetje de aandacht die wij als PVV vragen: ga nu kijken en betrek juist wel dat onderliggende netwerk erbij in verband met de dubbel effectieve maatregelen. Is de minister met mij eens dat we daar wel naar moeten kijken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is precies de reden waarom wij en RWS aan het kijken zijn wat je kunt doen met die Floating Car Data, met die data van alles wat er rijdend gebeurt, om ook daar meer gedegen analyses op los te kunnen laten. Maar ook daar zijn we met het KiM over in gesprek: wat is nou de betrouwbaarheid en de kwaliteit van welke data en wat kun je waar precies voor gebruiken?

De heer Von Martels (CDA):

Over dit aspect had ik ook nog een vraag gesteld, met name over de A67. Hoe kan het nou zijn dat de filecijfers en de filebeleving zo anders zijn? Kan dat liggen aan het feit dat detectielussen daar minder aanwezig zijn dan op andere wegen? Want je zou inderdaad verwachten dat je, als je de juiste data en voldoende van dergelijke lussen hebt, tot hele goede, verantwoorde cijfers kunt komen. Dan moet het op zich allemaal ook heel makkelijk op te lossen zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben nog even aan het kijken of ik specifieke antwoorden heb over de hoeveelheid lussen in de A67. Ik kom het even niet tegen in mijn papieren, maar ik zal het nog even navragen; anders kom ik daar in tweede termijn nog even op terug.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nog even door op dat onderliggende wegennet. Dat is wel van belang. Ik hoop wel dat we het integraal bekijken, want ik ken situaties waarbij de snelweg inmiddels lekker doorstroomt, maar dat is puur omdat er toeritdosering is en je vanaf de N-weg gewoon de snelweg niet meer op komt. Er zijn zat voorbeelden in het land — bij Zoetermeer, bij Culemborg — waar dat het geval is. Dan staat er 10 kilometer file op zo'n N-weg. We moeten dat wel integraal blijven bekijken met die wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor die N-wegen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat ben ik zeer met de heer Dijkstra eens. Er is nog een andere belangrijke reden waarom we dat heel goed en heel zorgvuldig moeten gaan doen: we gaan straks met u bepalen op welke wegen de vrachtwagenheffing van toepassing wordt verklaard. We hebben wel kunnen leren van het Belgische voorbeeld dat als je dat te eng doet, dus alleen op het hoofdwegennet, je verplaatsing krijgt, hetgeen sluiproutes op het onderliggende wegennet geeft. We zullen daar dus samen met de regionale overheden echt goed naar moeten kijken en die integrale afweging moeten maken. Dat is alleen maar reden te meer om het goed uit te zoeken.

Dan heeft de heer Van Aalst nog aandacht gevraagd voor de vuilnisophalers. "Kan er niet gepoogd worden om die allemaal uit de spits te halen?" Ik denk dat we allemaal het voorbeeld inderdaad wel herkennen dat je ergens net een straat inrijdt, een vuilniswagen voor je ziet waar je niet voorbij kunt en ook niet meer achteruit kunt. Ik heb eigenlijk de overtuiging dat de meeste diensten, waarschijnlijk alle, het zo goed mogelijk proberen te plannen. Ik ga er dus eerlijk gezegd vanuit dat andere overheden dit ook hoog op de agenda hebben. Eigenlijk vraagt de heer Van Aalst ook of we niet links en rechts extra onderhoudsploegen kunnen inzetten om allerlei storingen sneller te verhelpen. Dat is een terecht punt. We doen dat ook als het nodig is. Nu staat er bijvoorbeeld bij de Van Brienenoordbrug, echt zo'n kwetsbaar punt, continu een monteur stand-by. Als daar iets is, dan gaat bij wijze van spreken de pieper af en dan kan er meteen uitgerukt worden om ter plekke de boel weer op te lossen. Dus dat doen we vooral bij strategische plekken die echt storingsgevoelig zijn. In de gevallen waarin dat niet zo is, hebben we gewoon standaardonderhoudscontracten.

Dan nog vragen van de heer Sienot over de bergers die zichzelf in eerste instantie zouden kunnen beveiligen, dus over bergers die bergers beveiligen. Het is van het grootste belang dat de werklocatie veiliggesteld wordt. Ik heb een keer met een wegininspecteur mee mogen rijden en inmiddels de organisaties van bergers op bezoek gehad. Van hen kreeg ik een setje foto's waar je heel naar van werd, als je die zag. Dat waren allemaal gevallen waarin mensen dachten over de vluchtstrook te moeten rijden en rode kruisen te moeten negeren. Petje af dus voor die mensen die iedere dag weer al die pechgevallen van de weg af moeten halen. Het moet dus echt veilig zijn. Rijkswaterstaat is nu samen met de bergers aan het verkennen in welke situaties ze dat kunnen oplossen. En het is vooral juist weer op het onderliggende wegennet — op de snelwegen gaat het allemaal wat makkelijker — niet zo eenvoudig om snel een inspecteur van RWS erbij te krijgen. We zijn dus aan

het inventariseren wat de beste plekken zijn om dat toe te staan.

De heer **Sienot** (D66):

Kijk, als deze bergers gewoon standaard weten dat zij dit mogen doen, kunnen zij zich daarop voorbereiden en erin investeren. Dat is het grote voordeel daarvan. Nu worden ze vaak bij piekmomenten benaderd, dus wanneer er te weinig inspecteurs van het Rijk zijn om het te doen, maar ja, dan is het voor hen ook druk. Ik denk dus dat het voor de filebestrijding, waar we vandaag over spreken, heel belangrijk is om dit goed en snel af te ronden. Bent u dat met mij eens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat ben ik zeker met de heer Sienot eens. Die verkenning doen we dus ook samen met hen. Er zitten namelijk nogal wat juridische haken en ogen aan in de zin van verzekerd zijn enzovoort, dus we moeten dat heel zorgvuldig afwegen. Hoe dan ook, ik ben het helemaal met u eens. De bergers willen het zelf ook graag. Zij hebben erom verzocht, dus zij zijn zeker gemotiveerd om het onderzoek snel met ons af te ronden.

Dan hebt u nog de vraag gesteld waarom de bergers pas vanaf 1 april 2019 op die twintig locaties stand-by zijn. Kunnen we dat niet al voor de winter doen? Dat heeft te maken met hoe we het in Nederland allemaal geregeld hebben. De nieuwe contracten met de bergers gaan per 1 april 2019 in. Die aanbesteding loopt nu. Daar kunnen we die twintig locaties in meenemen. Maar ja, zo'n aanbestedingstraject vergt de nodige tijd. Vandaar dat we dat niet voor de winter al konden doen.

Dan heeft de heer Laçin nog expliciet gevraagd of we bereid zijn met werkgevers te spreken om hun aanpak van gedrag te formuleren. Ook de heer Sienot heeft daar vragen over gesteld. Ik denk dat dat helemaal past in wat ik dan toch maar weer even de "totaalaanpak" noem. Werkgevers spelen een hele belangrijke rol, zowel bij het vervoer van hun goederen als hoe ze omgaan met hun werknemers. Ik denk dat we echt die lijn goed door gaan zetten. De Mobiliteitsalliantie is ook zeer bereid om daarover mee te denken. In het verleden zijn daar ook goede resultaten mee gehaald, vooral gericht op de goederen, maar ook wel met personen. Uit wat ik nu al heb gemerkt in contacten met werkgevers, heb ik goede hoop dat we u in het komende jaar mooie voorbeelden kunnen gaan laten zien van dat werkgevers ook echt bereid zijn om met ons mee te denken.

Wat doen we nu al in het kader van het programma Beter Benutten? Er zijn al spitsmijdenprojecten gedaan. Twee lopen er ook nog. Er is nog een spitsmijdenproject rondom de Waalbrug en een spitsmijdenproject rondom de zuidelijke ring Groningen. Daar zullen we u uiteraard ook via de regio's nader over informeren.

De heer Van Aalst heeft nog gevraagd of die 60 miljoen van Beter Benutten niet beter besteed kan worden aan, als ik het heel kort samenvat, meer asfalt. Dat zal voor een deel zeker ook het geval zijn, maar nogmaals, dan kom ik weer terug op de totaalaanpak. Talking Traffic, die slimmere stoplichten, gaat bijvoorbeeld ook echt helpen, evenals de spitsstroken langer open stellen. Dat zal er allemaal onder-

deel van zijn. Ik heb het voornemen om u na de zomer over die tweede tranche precies te informeren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben blij met dit antwoord. Dat was ook eigenlijk een beetje wat ik verwacht had, dat die 60 miljoen ingezet wordt voor directe, keiharde filebestrijding en niet voor indirecte, kansloze projecten, experimenten, noem maar op.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We gaan sowieso geen geld steken in kansloze projecten. Dat lijkt me een heel goed streven.

Dan had de heer Dijkstra een hele specifieke vraag, of eigenlijk een soort opdracht. Kan de minister nou niet iets doen aan de files die veroorzaakt worden door de Duitse zon- en feestdagen, omdat de vrachtwagens dan niet de weg op mogen? De heer Von Martels had het al over de A67. Dat is natuurlijk een van de voorbeelden waar dat echt tot grote problemen leidt, waar je dan een muur van vrachtwagens op de parkeerstrook geparkeerd ziet, met alle verkeersveiligheidsrisico's van dien. Ik wil graag die uitdaging aangaan. Ik zeg er wel meteen bij dat ik niet weet of de Duitsers daar heel erg ontvankelijk voor zullen zijn, maar ik ga het zeker bepleiten, want ik ben het zeer met u eens dat het een heel groot probleem is waar zij ons mee opzadelen, waar wij de gevolgen van ondervinden, omdat we natuurlijk toch op belangrijke transitroutes liggen. Daardoor staat de boel aan onze kant van de grens, zeker wanneer er veel feestdagen achter elkaar zijn, langdurig stil.

De heer Von Martels heeft nog gevraagd naar de stand van zaken rondom de fietsmotie. Omdat de staatssecretaris net een brief over de fiets naar u heeft gestuurd en we toch volgende week samen bij het AO MIRT zitten, zou ik willen voorstellen om die vraag te mogen doorzetten naar collega Van Veldhoven, zodat zij daar volgende week zelf even het antwoord op kan geven. Want zij zit er natuurlijk heel strak in.

De heer Von Martels heeft ook nog gevraagd naar de kans om het incidentmanagement nog te optimaliseren. Rijkswaterstaat is al begonnen met de invoering van slimme camera's. Die kunnen worden gebruikt om incidenten en files eerder te spotten. Dat kan al tot grote verbeteringen leiden, want iedere minuut dat we er eerder zijn, kan drie tot vijf minuten extra file voorkomen. Dus u hebt echt een punt als u zegt dat iedere minuut winst die wij met dat incidentmanagement halen van grote waarde is. Rijkswaterstaat is ook gestart om op basis van algoritmes de locaties van de benodigde inzet van wegininspecteurs te voorspellen. Wij gaan dus ook artificial intelligence inzetten om te proberen eerder patronen te herkennen, zodat wij in een dynamisch model ook sneller in actie kunnen komen.

Dan denk ik, voorzitter, dat ik de vragen gehad heb.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de leden of dat inderdaad het geval is. De heer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Ik had nog een specifieke vraag gesteld over het overlaten van het openbaar vervoer aan de markt. Dat heeft tot gevolg dat er buslijnen verdwijnen, terwijl die een goed alternatief zijn voor de auto. Ik heb daar geen specifiek antwoord op gekregen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee. Daar zou ik hetzelfde willen voorstellen als wat ik net de heer Von Martels voorstelde over de fiets. Aangezien het openbaar vervoer ook de portefeuille van de staatssecretaris betreft en we volgende week dat algemeen overleg MIRT hebben, wil ik voorstellen om die vraag door te zetten naar dat overleg.

De **voorzitter**:

Het lijkt me een zinvol voorstel dat meneer Laçin deze vraag nog even vasthoudt voor volgende week.

De heer **Laçin** (SP):

Weet ik niet, want ik zie het toch als een oplossing voor het fileprobleem en daar hebben we het vandaag over. Ik ben eigenlijk benieuwd of de minister het openbaar vervoer als een van de oplossingen ziet. Volgens mij zegt ze dat ook. Hoe kunnen we die buslijnen en het busvervoer behouden? Dat ligt dan weer op het terrein van de staatssecretaris — dat weet ik — maar ik zou graag willen horen wat de minister daarvan vindt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het algemene antwoord is dat ik de inzet van het openbaar vervoer natuurlijk ook heel belangrijk vind om bij te dragen aan de bestrijding van de files. Dat geldt zowel voor het spoor als voor het busvervoer, maar dat geldt ook nog voor de Mobility as a Service-projecten, waar de staatssecretaris ook mee aan de slag gaat. Dat gaat over allerlei mogelijkheden die er zijn door nieuwe slimme technologie in de sfeer van het leerlingen- en doelgroepenvervoer om ook op het platteland een vorm van openbaar vervoer in stand te houden, juist omdat de auto daar anders het enige redmiddel is, omdat er nu eenmaal niet de mogelijkheid is om op het platteland zware railinfrastructuur neer te leggen. Dus ik ben het in die zin met de heer Laçin eens.

De heer **Sienot** (D66):

De minister heeft veel mooie woorden gesproken over de aanpak van files en ook veel antwoorden gegeven. Te midden van al die antwoorden kan ik het gemist hebben, maar ik heb niet gehoord of ze het ermee eens was dat we mee moeten doen met de nationale filevrije dag, juist omdat het zo'n mooi symbool kan zijn in die zin dat we het samen gaan doen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De nationale filevrije dag is op zich een heel mooi streven. Laat ik even inventariseren wat er allemaal voor activiteiten onder vallen. Dan kom ik erop terug bij datzelfde algemeen overleg MIRT. Ik kan nu niet helemaal overzien wat dat precies voor ons zou betekenen. Ja?

Inmiddels kan ik ook een antwoord geven op de vraag over de A67. Dat is de weg, zoals ik net zei, met ontzettend veel vrachtverkeer, die lange muur van vrachtwagens. Daar zit 40% vrachtvervoer op. Dat is eigenlijk de Betuweroute voor het vrachtverkeer. Dat bepaalt ook in belangrijke mate de filebeleving; daar kom je weer met die definities. Dat komt omdat mensen het ook ontzettend eng vinden om tussen die vrachtwagens door in en uit te voegen. Het geeft wel het idee dat er een file is, terwijl er misschien alleen een file van vrachtwagens is, waar je op zich nog wel langs kunt rijden, maar waar het heel eng is om tussendoor te gaan. Dat beeld komt eigenlijk ook uit de verkenning die nu loopt. Maar die verkenning is nog niet afgerond. Zodra dat wel het geval is, hebben we echt een goed overzicht.

Ik hoop dat ik nu wel de vragen beantwoord heb, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ja, daar lijkt het op. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik zou de leden willen vragen te beginnen aan hun tweede termijn. De heer Van Aalst is als eerste aan het woord.



De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik om te beginnen de minister bedanken voor de beantwoording. Ik heb het idee dat de minister de ernst inziet van de filebestrijding. Ik ben met name blij dat die tweede tranche van 60 miljoen toch echt naar directe filebestrijding gaat. Dat gaat wat opleveren.

Voorzitter. Ik heb toch twee moties om de minister nog wat extra aan te sporen. De eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een verschil zit tussen de filecijfers van de ANWB en die van Rijkswaterstaat;

constaterende dat de minister in haar brief van 30 april jongstleden aangeeft in gesprek te zijn met de ANWB over de achtergrond van de filecijfers van de ANWB en van de filecijfers van Rijkswaterstaat;

overwegende dat het wenselijk is dat beleidsmakers, wegbeheerders en weggebruikers beschikken over uniforme, eenduidige filecijfers;

verzoekt de regering om middels overleg tussen het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Kennisinstituut Mobiliteit en de ANWB te komen tot een set van uniforme, eenduidige filecijfers, en om de Kamer uiterlijk voor de behandeling van de IenW-begroting voor 2019 hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Aalst en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 253 (31305).

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. De minister heeft al iets gezegd over de overheidsdiensten die toch vaak voor opstopping zorgen. Van daar mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vuilnisophaaldiensten en gemeentelijke straatvegers die tijdens spitsuren worden ingezet vaak voor opstoppingen zorgen;

verzoekt de regering om te bevorderen dat de uitvoering van dergelijke diensten buiten de spitsuren plaatsvindt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 254 (31305).

Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan is nu het woord aan de heer Sienot van D66.



De heer Sienot (D66):

Voorzitter. Ik ben heel erg enthousiast over het feit dat de minister zo veel betrokkenheid uitstraalde om op allerlei manieren aan de files te werken. Ik denk dat het inderdaad een totaalpakket is. Parijsigers moeten niet in de file hoeven staan. Daar moeten we allerlei middelen voor inzetten. Het is mooi om daar gewoon even dat totaalvoetbalgevoel uit 1974 bij op te roepen. Om in diezelfde geest te blijven hoop ik ook echt dat we de geest van samen, die bijvoorbeeld in '74 zo heerste — dat heb ik me laten vertellen; ik was zelf 2 — ook gaan oproepen bij het verslaan van de files. Daarom zeg ik nogmaals: fijn dat u wilt terugkomen op die Nationale Filevrije Dag.

Ik heb gehoord dat u op zich ook aan de slag wilt met de Mobiliteitsalliantie, maar ik denk dat we, voortgaand in het hele debat over dit onderwerp, zo concreet en helder mogelijk moeten zijn. Dat bleek vandaag ook weer. Daarom wil ik deze motie toch indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord is opgenomen dat in deze kabinetsperiode samen met de Mobiliteitsalliantie pilots uitgevoerd worden om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden;

overwegende dat automobilisten verleiden tot ander reisgedrag de filedruk de komende jaren kan verminderen;

overwegende dat het er daarom nu op aankomt om dit plan uit het regeerakkoord concreet in te vullen en uit te voeren;

verzoekt de regering om voor de begrotingsbehandeling de Kamer te informeren over de uitvoering van deze afspraak in het regeerakkoord,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sienot en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 255 (31305).

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag, meneer Sienot.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als vanuit de Mobiliteitsalliantie naar voren zou komen dat vormen van rekeningrijden of spitsheffing een van de pilots zijn die onderzocht zouden kunnen worden, ligt dat wat betreft de heer Sienot dan ook gewoon op tafel?

De heer Sienot (D66):

We kunnen dit spelletje steeds opnieuw doen. Dan zal het antwoord steeds opnieuw zijn dat we binnen het regeerakkoord een kader hebben. Die zin heeft mevrouw Kröger gelezen en die hebben wij ook gelezen. Onze handtekening staat daaronder. Daar zou ik het voor dit moment bij willen laten. Volgens mij is die uitspraak helder. Hoe we daarmee aan de slag gaan, daar is precies deze motie voor nodig, opdat we deze discussie nou een keer kunnen opzouten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Opzouten nota bene. Het zinnetje roept toch vragen op, want het gaat om de invoering van een systeem van rekeningrijden. Daar is het regeerakkoord inderdaad volstrekt helder over. Het zegt alleen niet dat dat betekent dat de komende jaren niet gebruikt zouden mogen worden, zeker als dat vanuit maatschappelijke actoren komt, om in een pilotvorm wel degelijk ervaring op te doen met rekeningrijden. Is de heer Sienot van mening dat dat er wel staat, dus dat dat uitgesloten wordt?

De heer Sienot (D66):

Ik begrijp die vraag natuurlijk heel goed. Daarom heb ik deze motie ook ingediend. Ik zou mevrouw Kröger erop willen wijzen dat in het regeerakkoord ook staat dat we het samen met de Mobiliteitsalliantie doen. In de Mobiliteitsalliantie wordt heel wisselend gedacht over zoiets als rekeningrijden. U heeft zojuist ook mijn collega van de VVD gehoord, de heer Dijkstra. Hij legde uit dat we ervoor moeten zorgen dat er dubbele rekeningen gaan ontstaan.

Wij willen dat het een systeem is met draagvlak, waarmee proeven worden gedaan. Hoe dat precies kan, hoe we dat gaan doen en wat daar allemaal wel of niet onder valt? Volgens mij is de minister samen met de ANWB, de RAI Vereniging en allerlei andere partijen aan zet om daar nu heldere wijn over te schenken.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Sienot. Dan is het woord nu aan de heer Dijkstra.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik denk dat dit toch wel een goed debat is, omdat we zien dat we op weg zijn maar dat er ook meer nodig is en dat we continu scherp moeten blijven — dat is het en-en-enverhaal — maar ook gewoon dat asfalt werkt, daar waar dat nodig is.

We hebben een aantal sprekers gehoord. De economische schade is voor mij leidend. Ik hecht eraan om te benadrukken dat we dat op basis van objectieve gegevens kunnen toetsen dankzij onze Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, dankzij de File Top Twintig die Transport en Logistiek Nederland heeft en dankzij een filetop van de ANWB. Als ik die over elkaar heen leg, merk ik dat ze eigenlijk naadloos aansluiten. Je ziet ook dat er zaken uit die file top twintig verdwijnen en dat andere daarin terugkomen. Dat betekent dat het een continu proces is.

Wat het goederenvervoer betreft geef ik de minister een steuntje in de rug. Vanmorgen hadden we collega's uit Nordrhein-Westfalen op bezoek, van alle grote partijen. Zij gaven aan dat juist in Duitsland dezelfde problematiek heerst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vrachtwagens op zondag en feestdagen niet mogen rijden op de Duitse snelwegen;

overwegende dat hierdoor vooral gedurende feestdagen lange files van vrachtwagens op Nederlandse vluchtstroken staan totdat ze de grens over mogen;

verzoekt de minister bilateraal in te zetten op een structurele oplossing voor grensfiles door het Duitse rijverbod voor vrachtwagens op zondag en feestdagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 256 (31305).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat het ingewikkeld is, juist omdat het om zon- en feestdagen gaat, maar ik vind wel dat we een poging moeten doen en we zijn ook goede burens. Ik wens de minister dus veel succes.

De voorzitter:

Dank, meneer Dijkstra. Dan is het woord nu aan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Nog maar een citaat van Einstein: "We kunnen een probleem niet oplossen met de denkwijze die het heeft veroorzaakt". Daarom vraag ik echt van de minister en ook van de partijen die deel uitmaken van dit kabinet om met een open mind die pilots in te gaan — dat waren twee Engelse termen achter elkaar; excuses — en om deze periode echt te gebruiken om dingen uit te proberen die echt zouden kunnen werken om files te bestrijden. Daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet één recept de oplossing voor de files gaat bieden;

overwegende dat het regeerakkoord ruimte biedt voor onderzoeken en experimenten rond gedrag en beprijzing;

verzoekt de regering om met betrokken maatschappelijke partijen in gesprek te gaan over alternatieve vormen van betalen naar gebruik en daarbij geen opties vooraf uit te sluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 257 (31305).

Er is een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. We hadden het over totaalvoetbal. Ik vind het wel een mooie metafoor, want je kunt er heel veel onder scharen. We hadden het ook over de jaren zeventig. Toen is het uitgevonden. Toen hadden we 2 miljoen auto's in Nederland en veel minder mensen. Nu hebben we 8 miljoen auto's. Dan is het toch ook logisch dat je infrastructuur op een gegeven moment meegroeit met de vraag en de behoefte die er is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In een land als het onze, met onze grootte en hoeveelheid inwoners, lijkt het me logisch dat we mobiliteit op zodanige wijze inrichten dat het op alle vlakken binnen de grenzen blijft die worden gesteld door klimaat, CO₂-uitstoot, luchtkwaliteit, gezondheidseffecten en economische effecten van bijvoorbeeld het in de file staan. Op dit moment doen we dat onvoldoende wat mij betreft. Dat zien we aan het feit dat we nog steeds de Europese luchtkwaliteitsnormen niet halen. Dat zien we aan het feit dat we een ongelofelijke inhaalslag moeten maken op het gebied van het klimaat en dat zien we ook aan het feit dat we een fileprobleem hebben. Wat mij betreft gaan we echt naar die oplossingen kijken door ook te zorgen dat mensen minder met de auto gaan en zeker minder met de auto gaan op de momenten dat een heleboel mensen met de auto willen. Vandaar ook mijn verzoek om al in de breedte te experimenteren en dus ook te kijken naar een spitsheffing. Ik gebruik mijn laatste 28 seconden om te zeggen dat wij als commissie ook een transitie kunnen doormaken in die zin dat we echt breder durven denken dan dat asfalt de oplossing is, zoals de heer Dijkstra in dit debat veelvuldig heeft verkondigd. We moeten kijken naar beleid dat stuurt op de beste manier van vervoer in plaats van alleen maar meer asfalt plempen op een moment dat er files zijn.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, mevrouw Kröger. Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.



De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dank u wel. De hele historie kwam weer voorbij: 1879 Einstein geboren; in 1974 het WK-voetbal. Maar we moeten vooral naar de toekomst kijken natuurlijk vandaag. Van A naar B en van B naar nog beter. Dat is eigenlijk wat we graag willen. Ik vond het mooi om te horen dat de minister zei dat het incidentenmanagement structureel verbeterd moet worden. Daar sta ik volledig achter. Fijn dat er ook stappen worden gezet om dat te gaan doen.

Ik heb nog wel een vraag en die richt zich op de totaalaanpak. Slechte weersomstandigheden hebben ook invloed op filevorming. Effecten van slecht weer op filevorming kunnen aangepakt worden. Het dubbellaags zoab is bij slecht weer veel beter en het reduceert ook nog eens geluidshinder. Zijn er filegevoelige wegen waar nog geen dubbellaags zoab ligt? Dat is een heel technische vraag, maar u heeft straks nog even de tijd om daarover na te denken. En hopelijk staat er als ik in de toekomst 's morgens op mijn computerscherm kijk: file not found. Dat is de toekomst waar ik erg graag naartoe wil gaan.

De voorzitter:

Dank. Tot slot de heer Laçin van de SP.



De heer Laçin (SP):

Voorzitter, dank. Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij

in gesprek gaat met de werkgevers om te kijken wat hun rol en verantwoordelijkheid in het geheel is bij het oplossen van het fileprobleem. Meerdere partijen hebben daaraan gerefereerd. Dus ik ben benieuwd wat de minister gaat doen en ik vraag ook of ze ons op de hoogte wil houden van wat de werkgevers voor zichzelf als rol zien in dit geheel.

Ik wil nog terugkomen op het Mobiliteitsfonds. Wij vinden het ontzettend belangrijk — en dat horen we ook alle partijen zeggen — dat er niet één oplossing is. We moeten integraal kijken naar oplossingen voor bepaalde knelpunten. Dan vinden we nogmaals dat ook de middelen die we daarvoor hebben niet bij voorbaat in schotten verdeeld moeten worden, maar dat we gewoon kijken naar wat de oplossing is en wat daarvoor het budget is, los van de schotten die we hebben. Ik zal daar geen motie over indienen. Ik wil het nog een keer gezegd hebben.

Ik ga wel één motie indienen. Die gaat over het openbaar vervoer. Ik vroeg erover door omdat openbaar vervoer wat ons betreft goed openbaar vervoer is, met behoud van buslijnen. Het is belangrijk om mensen vooral buiten de Randstad, waar niet veel alternatieven voorhanden zijn, niet weer de auto in te jagen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mensen verleiden andere vervoersmiddelen te nemen dan de auto, zoals het streekvervoer, een manier is om files te bestrijden;

overwegende dat de marktwerking in het streekvervoer heeft gezorgd voor een verschrping van het aanbod van busvervoer;

overwegende dat daarmee een van de alternatieven voor de auto op veel plekken onder druk staat;

verzoekt de regering in overleg te treden met lagere overheden om buslijnen in het streekvervoer te behouden zodat mensen niet gedwongen worden de auto te pakken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 258 (31305).

De heer Laçin (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor de inbreng in tweede termijn en de moties.

Ik heb nog een specifieke vraag genoteerd van de zijde van de heer Von Martels. Zijn er filegevoelige wegen waar geen tweelaags zoab op ligt? Het antwoord hierop is dat die er zeer zeker zijn. Standaard leggen we gewoon zoab aan, waarin meer ruimte zit om het water goed te kunnen afvoeren. Tweelaags zoab — het echte stille asfalt — wordt alleen daar aangelegd waar specifieke geluidsreductie nodig is. We passen dat alleen maar toe op stukken waar het als extra geluidsmaatregel nodig is. Het merendeel is het niet.

Dan kom ik bij de moties. De eerste motie gaat over de verschillen tussen de filecijfers van de ANWB en RWS. De motie roept de regering op om overleg tot stand te brengen tussen RWS, KiM en ANWB zodat tot een eenduidige set van uniforme filecijfers kan worden gekomen. Als ik die mag zien als een inspanningsverplichting om te proberen er met z'n allen uit te komen, zou ik daarop oordeel Kamer willen geven. Ik begrijp de behoefte aan de eenduidige cijfers, maar heb de instanties niet aan een touwtje, dus ik kan niet garanderen dat we het voor de begroting van 2019 met elkaar eens zijn. Ik wil me er in ieder geval heel graag voor inzetten.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil de minister vooraf geen beperkingen opleggen, dus de motie mag als inspanningsverplichting worden opgevat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kan ik op deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Ja. De motie op stuk nr. 253 krijgt oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de tweede motie op stuk nr. 254, ook van de hand van de heer Van Aalst, die ziet op de vuilnisophaaldiensten. Ik ga daar in principe niet over, want we hebben als Rijk geen eigen vuilnisophaaldiensten. Ik zou dit eigenlijk willen opvatten als staand beleid zodat ik de motie kan overnemen, want dat doen we al. We hebben overleggen met de VNG en het IPO, waarin deze aspecten aan de orde komen. Ik zie haar niet als iets wat iets toevoegt en zou haar dan kunnen overnemen.

De voorzitter:

Is er bezwaar van een van de leden om deze motie te laten overnemen? Dat is het geval, dus dan kan zij niet worden overgenomen en is het aan de heer Van Aalst of hij deze in stemming brengt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan krijgt de motie het oordeel ontraden, omdat ik daar niet zelf over ga.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 255.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is de motie van de heren Sienot en Von Martels. Ik kan oordeel Kamer geven op deze motie, omdat ik graag de proactiviteit die van mij wordt gevraagd in de praktijk wil brengen om hier snel goede voorbeelden van te kunnen laten zien. De Mobiliteitsalliantie is ook gemotiveerd, dus graag oordeel Kamer op deze motie.

De voorzitter:

Oordeel Kamer op de derde motie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op de motie van de heer Dijkstra op stuk nr. 256. In eerste termijn heb ik al aangegeven dat het probleem heel erg herkenbaar is. Ik vraag aan de heer Dijkstra of ik deze mag opvatten als een inspanningsverplichting, want ik kan niet garanderen dat de Duitsers het meteen met ons eens zullen zijn. Als dit zo is, wil ik hier oordeel Kamer op geven. Als uw Kamer vindt dat ik daarbij in de richting van de Duitsers moet optrekken, zal ik dat graag doen.

De voorzitter:

Ik zie de heer Dijkstra instemmend knikken, dus dan kunnen we dat zo opvatten. Motie op stuk nr. 256 krijgt dus ook oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ga verder met de motie op stuk nr. 257 van de hand van mevrouw Kröger. Het zal haar niet verrassen dat ik toch zeg dat ik die wil ontraden, vanwege de passage die erin staat dat er geen opties vooraf worden uitgesloten. Met het regeerakkoord in de hand sluiten we natuurlijk wel de optie van rekeningrijden uit. Dat is de reden waarom ik de motie ontraad.

Dan kom ik op de motie ...

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 257 wordt ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de motie op stuk nr. 258 van de heer Laçin. Hoezeer ik het ook met hem eens ben dat openbaar vervoer, waaronder busvervoer, een heel belangrijke rol speelt in de mobiliteit, wil ik de motie toch ontraden. Ten eerste ben ik het niet eens met de tweede overweging, waarin staat dat de marktwerking in het streekvervoer heeft gezorgd voor een vershraling van het aanbod. Ten tweede ben ik het ook niet eens met het verzoek, omdat daarin wordt gevraagd om buslijnen in het streekvervoer te behouden. Onze inzet is niet specifiek op buslijnen gericht, maar op het in stand

houden van de mobiliteit en bereikbaarheid voor mensen. Misschien moet het met een buslijn, misschien kan het straks met een Mobility as a Service-pakket. Dat is waar wij ons op richten. Wij willen geen instandhoudingsverplichting voor iedere individuele buslijn. Deze motie ontraad ik.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 258 krijgt het oordeel ontraden.

De heer Laçin (SP):

De minister zegt dat het wat haar betreft niet heeft gezorgd voor een vershraling van het aanbod. Ik geef een concreet voorbeeld. 22 juli gaat de nieuwe concessie in Noord-Holland in. Daar verdwijnen elf buslijnen. Die mensen worden dus gewoon de auto ingejaagd. En dat is wel het probleem dat wij hier bespreken. Om nu te zeggen dat het niet klopt ... Ik zeg het niet zomaar. Er zijn ontzettend veel buslijnen verdwenen. Ontzettend veel mensen kunnen geen bus meer nemen en pakken noodgedwongen de auto. Daarom hebben wij hier een debat. Ik roep de minister op om met een wat bredere blik te kijken. Omdat wij over dit probleem praten, moeten we ook met de lagere overheden in gesprek gaan over hoe het openbaar vervoer — ik heb het over buslijnen — behouden kan worden, zodat we dit probleem kunnen verkleinen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn natuurlijk altijd voorbeelden te verzinnen, pardon, te noemen waarin het op een bepaalde plek tot een vershraling leidt. Maar er zijn ook voorbeelden waar het wel degelijk tot een verbetering heeft geleid voor mensen in bepaalde regio's. Ik heb problemen met de algemene stelling dat het altijd tot een vershraling heeft geleid. Dat is niet het geval. Ik blijf bij het standpunt om deze motie te ontraden.

De voorzitter:

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van de regering. Ik dank de minister voor haar komst naar de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de moties wordt volgende week dinsdag gestemd. Ik schors de vergadering tot 19.00 uur.

De vergadering wordt van 17.12 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Arib